

Hatály: 2015.III.26. -

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

**a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra
vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az
1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a
730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról¹**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre („légtérrendelet”)² és különösen annak 4. cikke *a)* és *b)* pontjára,

tekintettel a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (EASA-alaprendelet)³ és különösen annak 8. és 8b. cikkére, valamint Vb. mellékletére,

mivel:

(1) Az 551/2004/EK rendelet és a 216/2008/EK rendelet értelmében a Bizottságnak végrehajtási szabályokat kell elfogadnia egyrésztől annak érdekében, hogy a repülési szabályokra vonatkozóan a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) előírásain és ajánlott gyakorlatain alapuló megfelelő rendelkezések kerüljenek elfogadásra, másrésztől azért, hogy lehetővé váljon az ICAO légtérosztályozás alkalmazásának összehangolása, és ezáltal az egységes égbolton belül biztosítva legyen a biztonságos és hatékony légiforgalmi szolgálat zökkenőmentes rendelkezésre állása.

(2) Az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ 8. cikke (1) bekezdésének megfelelően a Eurocontrol felhatalmazást kapott, hogy segítse a Bizottságot azon végrehajtási szabályok kidolgozásában, amelyek a repülési szabályokra vonatkozóan a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) előírásain és ajánlott gyakorlatain alapuló megfelelő rendelkezéseket határoznak meg, és lehetővé teszik az ICAO légtérosztályozás alkalmazásának összehangolását.

(3) Az 549/2004/EK rendelet 1. cikke (3) bekezdésének és 13. cikkének, valamint a 216/2008/EK rendelet 2. cikkének megfelelően az egységes európai égbolt kezdeményezés egyik célja a tagállamok által a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944-es chicagói egyezmény (a

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

² HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

³ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

⁴ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

továbbiakban: a Chicagói Egyezmény) értelmében vállalt kötelezettségek teljesítésének támogatása a Chicagói Egyezmény előírásainak egységes értelmezése és végrehajtása révén.

(4) Az 551/2004/EK rendelet célkitűzése, hogy a közös közlekedéspolitikával összefüggésben támogassa az üzemeltetési szempontból egységesebb légtér koncepcióját, közös kialakítási, tervezési és igazgatási eljárásokat hozzon létre, és biztosítsa a légiforgalmi szolgáltatás hatékony és biztonságos működését. Ez a célkitűzés különösen is érinti az egységes európai égbolton belüli funkcionális légtérblokkok mielőbbi megvalósítását.

(5) A Bizottság, a Eurocontrol és az ICAO közös munkacsoportja feltérképezte a tagállamok által jelentett, a repülési szabályokra és a léginnavigációs szolgáltatások nyújtására vonatkozó ICAO-előírásokkal kapcsolatban nemzeti szinten fennálló különbségeket; a csoport által végzett munka eredményei alátámasztják a közös szabályok és különbségek az egységes európai égbolton belüli egységesítésének szükségességét.

(6) A biztonságos, hatékony és gyors nemzetközi légi forgalom biztosítása és a funkcionális légtérblokkok kialakítása érdekében az egységes európai égbolt valamennyi résztvevőjének tartania kell magát a közös szabályokhoz. Ezenkívül a határokon átnyúló biztonságos műveletek alapvető feltétele egy átlátható, jogbiztonságot és kiszámíthatóságot biztosító szabályozási rendszer kialakítása. E célból egységesített repülési szabályokat és a légiforgalmi szolgálatokra és eljárásokra vonatkozó kapcsolódó működési előírásokat kell kidolgozni, és ezeket szükség esetén ki kell egészíteni útmutatásokkal és/vagy a megfelelés elfogadható módozataival.

(7) E célkitűzések eléréséhez szükséges, hogy a tagállamok csak közösen elfogadott európai különbségeket jelentsenek az ICAO felé az uniós jog által érintett területek vonatkozásában. Ezeket a különbségeket egy állandó folyamat keretében kell megállapítani és nyomon követni.

(8) A valamely ICAO-előírást kiegészítő rendelkezéseket elfogadó tagállamok abban az esetben, ha e rendelkezések továbbra is szükségesek és nem képeznek különbséget a Chicagói Egyezményhez vagy a hatályos uniós jogszabályokhoz képest, mindaddig alkalmazzák a szóban forgó rendelkezéseket, amíg azokat fel nem váltják megfelelő uniós rendelkezések.

(9) E rendelet alkalmazása nem sértheti a tagállamok nyílt tengerrel kapcsolatos jogait és kötelezettségeit a Chicagói Egyezmény 12. cikkével és különösen a Chicagói Egyezmény 2. mellékletével összhangban, a tagállamoknak és az Uniónak az Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezményéből fakadó kötelezettségeit, valamint a tagállamoknak a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzatról szóló 1972. évi egyezményből fakadó kötelezettségeit.

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

(11) E rendelet nem érinti az ICAO-nak a Chicagói Egyezményben foglalt előírásaira és ajánlott gyakorlataira vonatkozó meglévő módosítási eljárást.

(12) Az EASA hatásköreinek a légiforgalmi szolgáltatások biztonságára történő kiterjesztéséhez az 551/2004/EK és a 216/2008/EK rendelet szerinti végrehajtási szabályok kidolgozását összhangba kell hozni egymással.

(13) A Chicagói Egyezmény 2. mellékletének e rendelet szerinti átültetése és a Chicagói Egyezmény más mellékleteiből fakadó jövőbeli, a következő munkafázisba és a jövőbeli uniós szabályok végrehajtásába beépülő rendelkezések közötti összhang biztosítása érdekében szükség esetén felül kell vizsgálni az eredeti rendelkezéseket.

(14) Szükség esetén egyéb uniós jogszabályokat is naprakésszé kell tenni, hogy azok erre a rendeletre hivatkozzanak,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és alkalmazási kör

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

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

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

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

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „pontosság”: a számított vagy mért érték és a valós érték közötti megegyezőség mértéke;
2. „ADS-C megállapodás”: jelentéstételi terv az ADS-C adatszolgáltatás feltételeiről (vagyis a légiforgalmi szolgálati egység által kért adatokról és az ADS-C jelentések gyakoriságáról, amelyek tekintetében az ATS által nyújtott ADS-C igénybevételét megelőzően megállapodásra kell jutni);
3. „tanácsadói légtér”: olyan, meghatározott kiterjedésű légtér vagy kijelölt útvonal, amelyben/amelyen rendelkezésre áll légiforgalmi tanácsadói szolgáltatás;
4. „tanácsadói útvonal”: olyan kijelölt útvonal, amelyen rendelkezésre áll légiforgalmi tanácsadói szolgáltatás;
5. „műrepülés”: légi járművel végzett olyan szándékos manőver, amely hirtelen helyzetváltoztatással, a szokásostól eltérő repülőgéphelyzettel vagy sebességváltoztatással jár, és nem feltétlenül képezi a szokásos repülés vagy - a műrepülő jogosítás kivételével - a szakaszolgálati engedélyekkel és jogosításokkal kapcsolatos képzés részét;
6. „repülőtér”: bármely olyan kijelölt terület (beleértve mindenfajta épületet, berendezést és felszerelést) a földön, vagy a vízen, illetve rögzített, parthoz rögzített vagy úszó építmény felületén, amelyet részben vagy teljes egészében légi járművek leszállásához, felszállásához és földi mozgásához használnak;
7. „repülőtéri irányítószolgálat”: a repülőtéri forgalom részére biztosított légiforgalmi irányítószolgálat;
8. „repülőtéri irányítótorony”: a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányítószolgálat biztosítása céljából létesített egység;
9. „repülőtéri forgalom”: a repülőtér munkaterületének forgalma és repülőtér közelében repülést végző légi járművek mozgása. A repülőtér közelében repülést végző légi járművön - noha nem

kizárólagosan - a repülőtéri forgalmi körbe lépő vagy azt elhagyó légi járművet értjük;

10. „repülőtéri forgalmi kör”: a repülőtér közelében repülést végző légi járművek által követendő meghatározott útvonal;

11. „repülőtéri forgalmi zóna”: a repülőtéri forgalom védelme céljából kijelölt, meghatározott kiterjedésű légtér a repülőtér körül;

12. „légi munkavégzés”: a légi járművel végzett olyan művelet, amely során a légi járművet speciális célokra használják, például a mezőgazdaság, az építőipar, a fényképezés, a földmérés, a megfigyelés és őrzés, a kutatás és mentés, a légi hirdetés stb. területén;

13. „légiforgalmi tájékoztató kiadvány” (AIP): valamely állam által vagy engedélyével kibocsátott olyan kiadvány, mely a légi közlekedés szempontjából lényeges, tartós jellegű információkat tartalmaz;

14. „légiforgalmi mozgószolgálat”: légiforgalmi állomások és légijármű-fedélzeti állomások közötti vagy légijármű-fedélzeti állomások közötti mozgószolgálat, amelyben részt vehetnek mentőjármű-fedélzeti állomások is; ebben a szolgálatban vészhelyzeti helyzetjelző rádiójeladó állomások is részt vehetnek kijelölt segélykérő és vészfrekvencián;

15. „légiforgalmi állomás”: a légiforgalmi mozgószolgálat részét képező földi állomás. Bizonyos esetekben a légiforgalmi állomás elhelyezhető hajó fedélzetén vagy tengeri platformon is;

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

17. „levegőben történő összeütközést elhárító rendszer” (ACAS): légi járműveken alkalmazott rendszer, amely a földi berendezésektől függetlenül működő másodlagos légtérelenőrző radar (SSR) transzponderjelein alapul, és a pilótát az SSR transzponderrel felszerelt, ütközési közelségbe kerülő légi jármű közeledésére figyelmezteti;

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

19. „légijármű-cím”: egy légi járműnek a levegő-föld kommunikáció, a légi navigáció és a légtérelenőrzés céljából kiosztható 24 bites egyedi karakterkombináció;

20. „légi jármű által végzett megfigyelés”: egy vagy több időjárási tényező értékelése levegőben tartózkodó légi jármű fedélzetén;

21. „Airmet tájékoztatás”: meteorológiai megfigyelő állomás által közzétett tájékoztatás olyan meghatározott útvonalon időjárási képződmény előfordulásáról vagy várható előfordulásáról, amely befolyásolhatja a kis magasságban repülő légi járművek biztonságát, és nem szerepel az érintett repüléstájékoztató körzetben vagy alkörzetben a kis magasságon történő repülések számára közzétett előjelzésben;

22. „levegő-föld kommunikáció”: kétirányú kommunikáció a légi jármű és a földfelszíni állomások vagy helyszínek között;

23. „levegő-föld irányító rádióállomás”: olyan légiforgalmi telekommunikációs állomás, amely az adott területen elsődlegesen felel a légi jármű műveleti és irányítási kommunikációjának lebonyolításáért;

24. „légi jelentés”: a helyzetjelentéshez és a műveleti és/vagy időjárásjelentéshez szükséges követelményeknek megfelelően összeállított jelentés egy repülést végző légi jármű fedélzetéről;

25. „légi gurulás”: helikopter/helyből le- és felszálló (VTOL) légi jármű által végzett, 37 km/h-s (20 csomó) föld feletti sebességet el nem érő mozgás a repülőtér felszíne felett, rendes körülmények között a párnahatás sávjában;

26. „légi forgalom”: repülést vagy a repülőtér munkaterületén műveletet végző légi járművek mozgásának összessége;

27. „légiforgalmi tanácsadói szolgáltatás”: a tanácsadói légtérben nyújtott olyan szolgáltatás, amely a szükséges mértékben elkülönítést biztosít IFR repülési terv alapján műveletet végző légi járművek között;

28. „légiforgalmi irányítói engedély”: légi járműnek szóló felhatalmazás, hogy valamely légiforgalmi irányítóegység által megszabott feltételek szerint járjon el;

29. „légiforgalmi irányítói utasítás”: a légiforgalmi irányítás által kiadott olyan rendelkezés, amely a pilótától egy adott cselekvés végrehajtását követeli meg;

30. „légiforgalmi irányító (ATC) szolgálat”: az alábbi célok érdekében biztosított szolgálat:

a) összeütközések megelőzése:

1. légi járművek között; és

2. a munkaterületen légi járművek és akadályok között; valamint

b) a légi forgalom gyors és rendszeres áramlásának biztosítása;

31. „légiforgalmi irányítóegység”: gyűjtőfogalom, mely jelenthet körzeti irányítóközpontot, bevezető irányítóegységet vagy repülőtéri irányítótornyot;

32. „légiforgalmi szolgálat” (ATS): gyűjtőfogalom, amely jelenthet repüléstájékoztató szolgálatot, riasztószolgálatot, légiforgalmi tanácsadó szolgálatot, (körzeti, bevezető, vagy repülőtéri) légiforgalmi irányítószolgálatot;

33. „légiforgalmi szolgálati légterek”: meghatározott kiterjedésű, betűkkel jelölt légterek, amelyekben belül meghatározott típusú repülések végezhetőek, és amelyek vonatkozásában külön légiforgalmi szolgálat és működési szabályzat kerül meghatározásra;

34. „légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája”: a légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések és az indulás előtt benyújtott repülési tervek átvételére létesített egység;

35. „légiforgalmi szolgálati (ATS-) egység”: gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányítóegységet, repüléstájékoztató egységet, repülőtéri repüléstájékoztató egységet vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját;

36. „légifolyosó”: folyosószerűen kialakított irányítói körzet vagy körzetrész;

37. „riasztószolgálat”: a kutatásra vagy mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervezetek értesítésére és szükség szerint e szervezetek segítésére létesített szolgálat;

38. „kitérő repülőtér”: olyan repülőtér, amelyre a légi jármű akkor térhet ki, ha a kívánt repülőtér felé haladni vagy azon leszállni nem lehetséges vagy nem ajánlatos. A kitérő repülőterek fajtái az alábbiak:

a) „felszálló kitérő repülőtér”: olyan kitérő repülőtér, ahol a légi jármű röviddel a felszállás után leszállhat, amennyiben ez szükségessé válik és a kiindulási repülőtér nem használható;

b) „az útvonalon lévő kitérő repülőtér”: olyan repülőtér, ahol egy útvonalrepülés során bekövetkező rendellenes működés vagy kényszerhelyzet esetén a légi jármű képes leszállni;

c) „magnövelt hatótávolságú, két hajtóműves repülőgéppel végzett repülések (ETOPS) útvonalán lévő kitérő repülőtér”: olyan alkalmas és megfelelő repülőtér, ahol egy útvonalrepülés során bekövetkező hajtóműleállás vagy egyéb rendellenes működés vagy kényszerhelyzet esetén az ETOPS-repülést végző légi jármű képes leszállni;

d) „rendeltetési kitérő repülőtér”: olyan repülőtér, amelyre a légi jármű akkor térhet ki, ha a kívánt repülőtéren leszállni nem lehetséges vagy nem ajánlatos;

39. „tengerszint feletti magasság”: valamely szintnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgynak a közepes tengerszinttől (MSL) mért függőleges távolsága;

40. „bevezető irányítószolgálat”: érkező vagy induló, ellenőrzött repülést végző légi járművek részére biztosított légiforgalmi irányítószolgálat;

41. „bevezető irányítóegység”: egy vagy több repülőtér érkező vagy induló, ellenőrzött repülést végző légi járművei részére nyújtott légiforgalmi irányítószolgálat ellátása céljából létesített

egység;

42. „előtér”: az a kijelölt terület, ahol a légi jármű az utasok ki- és beszállítása, a postai küldemények vagy áru ki- és berakodása, tüzelőanyag-felvétel, parkolás vagy karbantartás során tartózkodhat;

43. „körzeti irányítóközpont” (ACC): az illetékessége alá tartozó irányítói körzetek ellenőrzött repülést végző légi járművei számára légiforgalmi irányítószolgálat biztosítása céljából létesített egység;

44. „körzeti irányítószolgálat”: légiforgalmi irányítószolgálat irányítói körzeteken belüli ellenőrzött repülést végző légi járművek részére;

45. „területi navigáció” (RNAV): olyan navigációs módszer, amely a földfelszínre vagy a világűrbe telepített navigációs segédeszközök hatókörén vagy az önálló segédeszközök képességének határán belül, illetve ezek kombinációjával bármely kívánt repülési útvonalon lehetővé teszi a légi jármű működését;

46. „ATS útvonal”: a forgalom lebonyolítására kijelölt, a légiforgalmi szolgálatok biztosítása érdekében meghatározott útvonal;

47. „automatikus berendezésfüggő légtér-ellenőrzési adatközlés” (ADS-B): olyan eljárás, amely révén a légi járművek, a repülőtéri járművek és egyéb objektumok adatkapcsolaton keresztül - folyamatos sugárással - automatikusan továbbíthatnak és/vagy fogadhatnak szükség szerint például azonosítási, helyzetmeghatározási és egyéb adatokat;

48. „automatikus berendezésfüggő légtér-ellenőrzési egyeztetés” (ADS-C): olyan eljárás, amely révén a földi rendszer és a légi járművek között adatkapcsolat útján egyeztetésre kerül sor az ADS-C megállapodás feltételeiről, meghatározva, hogy milyen feltételek esetén kezdeményezzék az ADS-C jelentéseket, és azok milyen adatokat tartalmazzanak;

49. „automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat” (ATIS): aktuális, rutinszerű tájékoztatás automatikus nyújtása az érkező és induló légi járműveknek a nap 24 órájában vagy meghatározott részében:

a) „adatkapcsolati automatikus közelkörzeti tájékoztató-szolgálat” (D-ATIS): ATIS szolgáltatás nyújtása adatkapcsolaton keresztül;

b) „beszédüzemű automatikus közelkörzeti tájékoztató-szolgálat” (Voice-ATIS): ATIS szolgáltatás nyújtása folyamatos és ismétlődő beszédhang-sugárzás útján;

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

51. „átkapcsolási pont”: az a pont, amelynél a VOR berendezéssel kijelölt ATS útvonalszakaszon repülő légi jármű köteles a már átrepült berendezés - mint elsődleges navigációs referencia - követéséről áttérni az előtte levő berendezés követésére;

52. „engedélyhatár”: az a végső pont, ameddig a légi jármű légiforgalmi irányítói engedéllyel rendelkezik;

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

54. „(SSR) kód”: egy jeladó által „A” vagy „C” módban sugárzott, adott multipulzusos válaszjelként kijelölt számsor;

55. „illetékes hatóság”: a tagállam által az e rendelet követelményeinek való megfelelés biztosítására illetékesként kijelölt hatóság;

56. „irányítói körzet”: a földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő ellenőrzött légtér;

57. „ellenőrzött repülőtér”: olyan repülőtér, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi

irányítószolgálatot biztosítanak az irányítói zóna meglététől függetlenül;

58. „ellenőrzött légtér”: meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légtér osztályba sorolásának megfelelő légiforgalmi irányítószolgálatot biztosítanak;

59. „ellenőrzött repülés”: minden olyan repülés, amely légiforgalmi irányítói engedély függvénye;

60. „irányító és légijármű-vezető közötti adatkapcsolati kommunikáció (CPDLC)”: olyan kommunikációs eljárás, amely során az ATC-közleményeket adatkapcsolat továbbítja az irányító és a légijármű-vezető között;

61. „irányítói zóna”: a földfelszíntől egy meghatározott magasságig felfelé terjedő ellenőrzött légtér;

62. „utazóemelkedés”: olyan repülési módszer, amely a tengerszint feletti magasság tiszta növekedését eredményezi a repülőgép tömegének csökkenése függvényében;

63. „utazómagasság”: az a magasság, amelyet a légi jármű a repülés jelentős részében tart;

64. „érvényes repülési terv” (CPL): az a repülési terv, amely a későbbi engedélyekből eredő módosításokat is magában foglalja, ha vannak ilyenek;

65. „veszélyes légtér”: meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben adott időpontban a légi jármű repülését veszélyeztető tevékenységekre kerülhet sor;

66. „adatkapcsolati kommunikáció”: olyan kommunikációs eljárás, amely során a közlemények adatkapcsolat útján kerülnek továbbításra;

67. „adat”: olyan mennyiségérték vagy mennyiségérték-sorozat, amelynek segítségével más mennyiségértékek kiszámíthatók vagy amely ezekhez összehasonlítási alapul szolgál;

68. „előzetes engedély”: olyan légiforgalmi irányítóegységtől kapott engedély, amely nem irányítja a légi járművet az adott pillanatban;

69. „számított repülési idő”: az egyik fontos pontról a másik fontos pontra való repülés számított időtartama;

70. „számított fékoldási idő”: az a számított időpont, amikor a légi jármű az indulással kapcsolatos mozgását megkezdi;

71. „számított érkezési idő”: IFR repülések esetén az a számított időpont, amikor a légi jármű arra a navigációs berendezéssel meghatározott, kijelölt pontra érkezik, amelyről a műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy a repülőteret kiszolgáló ilyen navigációs berendezés hiányában az az időpont, amikor a légi jármű a repülőtér fölé érkezik. VFR repülések esetén az a számított időpont, amikor a légi jármű a repülőtér fölé érkezik;

72. „várható bevezetési idő”: az az időpont, amikor az ATC számítása szerint az érkező légi jármű a késleltetés után el fogja hagyni a várakozási pontot annak érdekében, hogy a leszálláshoz történő megközelítést végrehajtsa. A várakozási pont elhagyásának tényleges időpontja a bevezetési engedélytől függ;

73. „benyújtott repülési terv” (FPL): a repülési terv, ahogyan azt a légi jármű vezetője vagy annak kijelölt képviselője valamely ATS egységnél benyújtotta, minden esetleges későbbi módosítás nélkül;

74. „hajózószemélyzet tagja”: a személyzet szakszolgálati engedéllyel rendelkező tagja, aki szolgálati idejében alapvető munkát végez a légi jármű üzemben tartása szempontjából;

75. „repüléstájékoztató központ”: repüléstájékoztató és riasztószolgálat ellátására létesített egység;

76. „repüléstájékoztató körzet”: meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben repüléstájékoztató és riasztószolgálatot nyújtanak;

77. „repüléstájékoztató szolgálat”: olyan szolgálat, amelyet a repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások adása céljából nyújtanak;

78. „repülési szint” (FL): meghatározott nyomásértékhez, az 1 013,2 hPa légnyomáshoz viszonyított állandó légnyomású felület, melyet más ilyen felületektől meghatározott légnyomáskülönbségek választanak el;

79. „repülési terv”: a légiforgalmi szolgálati egységek rendelkezésére bocsátott, a légi jármű tervezett repülésére vagy repülésének egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás;

80. „repülési látótávolság”: az a látótávolság, amely a repülésben lévő légi jármű pilótakabinjából előre tekintve észlelhető;

81. „időjárás-előrejelzés”: várható meteorológiai körülmények megállapítása meghatározott időpontra vagy időtartamra, és meghatározott körzetre vagy légtérre;

82. „földi látótávolság”: megbízott észlelő által jelentett, vagy automatizált rendszer által mért látótávolság az adott repülőtéren;

83. „géptengelyirány”: az az irány, amerre a légi jármű hossz tengelye mutat, a (földrajzi, mágneses, iránytű szerinti vagy hálózati) északról mért fokokban kifejezve;

84. „magasság”: valamely szintnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgynak egy meghatározott helytől mért függőleges távolsága;

85. „helikopter”: levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek levegőben maradását főként az az aerodinamikai erő biztosítja, amely az egy vagy több szilárd beépítésű függőleges tengelyre szerelt, hajtóművel üzemeltetett forgószárnyakra hat;

86. „nyílt tenger feletti légtér”: a nem a szárazföldi területek és az Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezményében (Montego Bay, 1982) meghatározott felségvizek feletti légtér;

87. „IFR”: a műszer szerinti repülési szabályok (*instrument flight rules*) jelölésére használt rövidítés;

88. „IFR repülés”: műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülés;

89. „IMC”: a műszeres meteorológiai körülmények (*instrument meteorological conditions*) jelölésére használt rövidítés;

90. „műszeres megközelítési eljárás”: a műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata meghatározott akadálymentességgel, amely a kezdeti megközelítési ponttól vagy megfelelő esetben 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. A műszeres megközelítési eljárás fajtái a következők:

a) Nem precíziós megközelítési (NPA) eljárás: olyan műszeres megközelítési eljárás, amely vízszintes irányvezetést alkalmaz, függőlegesen azonban nem.

b) Függőleges irányítással végzett megközelítési (APV) eljárás: olyan műszeres megközelítési eljárás, amely mind vízszintes, mind függőleges irányvezetést alkalmaz, de nem felel meg a precíziós megközelítési és leszállási műveletekkel szemben támasztott követelményeknek.

c) Precíziós megközelítési (PA) eljárás: olyan műszeres megközelítési eljárás, amely mind vízszintes, mind függőleges irányvezetést alkalmaz, és betartja a műveleti kategória szerint meghatározott minimumokat;

91. „műszeres meteorológiai körülmények” (IMC): a látótávolság, a felhőzéstől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, a látási meteorológiai körülményekre előírt minimumoknál rosszabb időjárási körülmények;

92. „leszállóterület”: a mozgási területnek a légi jármű le- vagy felszállására szolgáló része;

93. „szint”: gyűjtőfogalom, amely egy repülésben lévő légi jármű függőleges helyzetére vonatkozik és jelenthet magasságot, tengerszint feletti magasságot vagy repülési szintet;

94. „munkaterület”: egy repülőtéren a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használatos része, amely nem foglalja magában az előtereket;

95. „(SSR) mód”: SSR interrogátorból kisugárzott lekérdezőjelek meghatározott működésére vonatkozó elfogadott jelölés. A Chicagói Egyezmény 10. melléklete négy módot határoz meg: „A”, „C”, „S” és „átmeneti”;

96. „mozgási terület”: egy repülőtérnek a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használatos része, amely magában foglalja a munkaterületet és az előtere(ke)t;

97. „éjszaka/éjjel”: a szokványos értelemben vett esti szürkület vége és reggeli pirkadat kezdete közötti időszak. A szokványos értelemben vett esti szürkület akkor ér véget, amikor este a napkorong középpontja 6 fokkal a látóhatár alá kerül, a reggeli pirkadat pedig akkor kezdődik, amikor reggel a napkorong középpontja 6 fokkal a látóhatár alá kerül;

98. „akadály”: minden (időszakos vagy állandó jelleggel) rögzített helyzetű vagy mozgatható tárgy vagy ezek részei, amelyek:

a) a légi járművek földi mozgására szolgáló területen található; vagy

b) a légi járművek repülés közbeni védelmére szolgáló felület fölé nyúlnak; vagy

c) az említett meghatározott területeken kívül található és a légi közlekedést veszélyeztető tárgynak minősítették őket;

99. „műveleti terület”: az üzemben tartó vagy a parancsnok-pilóta által a fel- és leszállásra és/vagy függesztményes szállítási műveletre kijelölt helyszín;

100. „parancsnok”: az üzemben tartó vagy - nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés esetében - a tulajdonos által parancsnoki feladatra kijelölt, a repülés biztonságos végrehajtásáért felelős pilóta;

101. „barometrikus magasság”: tengerszint feletti magasságban kifejezett légköri nyomás, amely megfelel az egyezményes légköri nyomásnak a Chicagói Egyezmény 8. melléklete 1. részében meghatározottak szerint;

102. „anyagok problémás használata”: egy vagy több pszichoaktív anyag repülőszemélyzet általi használata oly módon, hogy az:

a) közvetlen veszélyt jelent az anyag használója számára vagy veszélyezteti mások életét, egészségét vagy jólétét; és/vagy

b) foglalkozási, társadalmi, mentális vagy fizikai problémát vagy rendellenességet okoz vagy azt súlyosbítja;

103. „tiltott zóna”: egy állam szárazföldi területei vagy felségvizei feletti, meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül tilos a légi járművek repülése;

104.⁵ „pszichoaktív anyagok”: az alkohol, az opioidok, a kannabinoidok, a nyugtatók és az altatók, a kokain, valamint az egyéb pszichostimulánsok, hallucinogének és illékony oldószerek, kivéve a kávé és a dohányt;

105. „radar”: a tárgyak távolságáról, vízszintes irányszögéről és/vagy magasságáról információt nyújtó rádiófelderítő eszköz;

106. „rádió kötelező körzet” (RMZ): meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben rádióberendezés megléte és használata kötelező;

107. „rádió navigációs szolgáltatás”: szolgáltatás, amely egy vagy több rádió navigációs eszköz útján irányra vonatkozó vagy helyzetadatokat nyújt a légi járművek biztonságos repüléséhez;

108. „rádió-távbeszélés”: olyan rádió-távközlési módszer, amelynek során az információcsere elsősorban szóbeli közléssel történik;

109. „ismétlődő repülési terv”: gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos alapvető jellemzőkkel rendelkező repülések repülési terve, amelyet a légi jármű üzemben tartója nyújt be az

⁵ Megállapította: a Bizottság (EU) 2015/340 rendelete 9. cikk. Hatályos: 2015. III. 26-tól. 2015. június 30-tól kell alkalmazni.

ATS-egységek által történő tárolásra és ismétlődő felhasználásra;

110. „jelentőpont”: meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva a légi jármű helyzetét jelenteni lehet;

111. „korlátozott légtér”: egy állam szárazföldi területei vagy felségvizei feletti, meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben a légi járművek repülésére bizonyos meghatározott feltételek szerint korlátozások vonatkoznak;

112. „útvonalszakasz”: általában közbenső leszállóhely nélküli, repült útvonal vagy útvonalszakasz;

113. „futópálya”: egy szárazföldi repülőtér meghatározott négyszögletes területe, amelyet légi járművek fel- és leszállása céljából hoztak létre;

114. „futópálya várakozási hely”: futópálya, akadály által korlátozott felület vagy ILS/MLS kritikus/érzékenységi terület védelme céljából kijelölt hely, amelyen a guruló légi járműveknek és egyéb járműveknek meg kell állniuk és várakozniuk kell, ha a repülőtéri irányítótorny egyéb módon nem rendelkezik;

115. „futópálya menti látótávolság”, RVR: az a távolság, amelyről a futópálya középvonalán lévő légi jármű vezetője látja a futópályára festett jeleket, illetve a futópálya szegélyfényeit vagy a középvonalat jelző fényeket;

116. „repülésbiztonságot közvetlenül befolyásoló személyzet”: olyan személyek, akik veszélyeztethetik a légi közlekedés biztonságát, amennyiben szolgálatukat és feladataikat nem szabályszerűen látják el, ideértve nem kizárólag a hajózó-személyzet tagjait, a légi járművet karbantartó személyzetet, valamint a légiforgalmi irányítókat;

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

118. „másodlagos légtérelenőrző radar” (SSR): légtérelenőrző radarrendszer, amely adókat/vevőket (lekérdező állomásokat) és transzpondereket használ;

119. „SIGMET tájékoztatás”: meteorológiai megfigyelőállomás által kiadott, az útvonalon a légi járművek repülésének biztonságát befolyásoló meghatározott időjárási jelenségek előfordulásáról vagy várható előfordulásáról szóló tájékoztatás;

120. „jelmező”: a repülőtérnek a földi vizuális jelek kihelyezésére használt területe;

121. „jelentős pont”: meghatározott földrajzi hely, amelyet valamely ATS útvonal vagy egy légi jármű repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használnak;

122. „különleges látva repülés”: a légiforgalmi irányítás által a látva repülésre alkalmas időjárási viszonyoknál rosszabb időjárási viszonyok között az irányítói zónában végzett művelethez engedélyezett látva repülés;

123. „eltévedt légi jármű”: olyan légi jármű, amely jelentősen eltért a tervezett útiránytól, vagy jelentette, hogy eltévedt;

124. „légtérelenőrző radar”: a légi jármű távolság- és vízszintes irányszögbeli helyzetének megállapítására használt radarberendezés;

125. „gurulás”: egy légi járműnek a repülőtér vagy a műveleti terület felszínén saját hajtóműve segítségével végzett mozgása, a fel- és leszállás eseteit kivéve;

126. „gurulóút”: szárazföldi repülőtéren kijelölt, a légi járművek gurulására és a repülőtér egyes területeinek összekapcsolására létesített út, beleértve az alábbiakat:

a) „légijármű-állóhely gurulási nyomvonal”: az előtér azon része, melyet gurulóútként jelöltek ki, kizárólag a légijármű-állóhelyek megközelítése céljából;

b) „előtéri gurulóút”: a gurulóút-rendszer azon része, amely az előtéren halad keresztül, hogy az előtéren való átgurulásukhoz útvonalat biztosítson;

c) „gyors legurulóút”: a futópályához hegyesszögben csatlakozó gurulóút, amely lehetővé teszi a leszálló repülőgépeknek - más legurulóutakhoz képest - nagyobb sebességgel való legurulását, csökkentve ily módon a futópálya-foglaltsági időt;

127. „terület”: egy állam fennhatósága, szuverenitása, protektorátusa vagy mandátuma alatt álló szárazföldi területek és az azokkal határos felségvizek;

128. „pályaküszöb”: a futópálya leszállásra alkalmas részének kezdete;

129. „teljes számított repülési idő”:

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

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

130. „útirány”: a légi jármű útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát annak bármely pontján általában a (földrajzi, mágneses vagy hálózati) északtól mért fokokban fejezik ki;

131. „forgalom kikerülése érdekében adott tanács”: légiforgalmi szolgálati egység által manőverek végrehajtására adott tanács, mely segíti a légi jármű vezetőjét az összeütközés elkerülésében;

132. „forgalmi tájékoztatás”: légiforgalmi szolgálati egység által a légi jármű-vezető figyelmének felhívása céljából adott tájékoztatás a légi jármű közelében vagy annak tervezett útvonalán lehetséges egyéb ismert, vagy észlelt légi forgalomról, mely segíti a légi jármű vezetőjét az összeütközés elkerülésében;

133. „irányítástadási pont”: a légi jármű repülési útvonalán lévő olyan meghatározott pont, amelynél a légi járműnek nyújtott légiforgalmi irányítószolgálat ellátásának felelősségét az egyik irányítóegység vagy irányító munkahely átadja a következőnek;

134. „átváltási magasság”: az a magasság, amelyen vagy amely alatt a légi jármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magasságok szerint ellenőrzik;

135. „átváltási szint”: az átváltási magasság feletti legalacsonyabb használható repülési szint;

136. „válaszjeladó kötelező körzet” (TMZ): meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben barometrikus magasság továbbítására alkalmas válaszjeladó berendezés megléte és használata kötelező;

137. „azonosítatlan légi jármű”: olyan légi jármű, amelynek repülését észlelték vagy jelentették egy adott területen, de amelynek azonosítása nem történt meg;

138. „személyzet nélküli szabad ballon”: hajtóművel nem rendelkező, személyzet nélküli, levegőnél könnyebb, szabadon repülő légi jármű;

139. „VFR”: a látvarepülési szabályok (*visual flight rules*) jelölésére használt rövidítés;

140. „VFR repülés”: látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés;

141. „látótávolság”: légiforgalmi célokra meghatározott látástávolság, amely nagyobb, mint:

a) az a legnagyobb távolság, amelyből egy föld közelében, világos háttérben elhelyezkedő, megfelelő kiterjedésű fekete tárgy látható és felismerhető;

b) az a legnagyobb távolság, amelyből 1 000 kandela fényerősségű környezetben, megvilágítatlan háttérben a fény látható és azonosítható;

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

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

használt rövidítés.

3. cikk

Megfelelés

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

4. cikk

Különleges műveletekre vonatkozó mentességek

(1) Az alábbi tevékenységeket végző jogi személyek kérésére az illetékes hatóságok mentességet nyújthatnak e rendelet bizonyos követelményei alól a szóban forgó jogi személyek számára a következő közérdekű tevékenységek, valamint az e tevékenységek biztonságos végzéséhez szükséges képzések esetében:

- a) rendőrségi és vámügyi műveletek;
- b) forgalomfelügyeleti és üldözési műveletek;
- c) a hatóságok által vagy megbízásából végzett környezetvédelmi felügyeleti műveletek;
- d) felkutatás és mentés;
- e) egészségügyi célú repülések;
- f) evakuálási műveletek;
- g) tűzoltás;
- h) állam- és kormányfők, kormánytagok és hasonlóan magas állami tisztséget viselő személyek biztonságos légi utazásának biztosítása érdekében kért mentességek.

(2) A szóban forgó mentességeket biztosító illetékes hatóság legfeljebb két hónappal a mentességek jóváhagyását követően tájékoztatja az EASA-t a mentességek jellegéről.

(3) Ez a cikk nem sérti a 3. cikket és olyan esetekben alkalmazható, amikor az (1) bekezdésben felsorolt tevékenységek nem végezhetők műveleti légi forgalomként, vagy ha azokra egyébként sem vonatkoztathatók az e rendelet szerinti rugalmassági rendelkezések.

5. cikk

Különbségek

(1) E rendelet hatálybalépését, de legkésőbb alkalmazásának kezdetét követően a tagállamok:

a) hivatalosan értesítik az ICAO-t az e rendelet által érintett, az ICAO előírásai és ajánlott gyakorlatai tekintetében meglévő valamennyi korábban jelentett különbség visszavonásáról, kivéve, ha azok kapcsolatosak a tagállamoknak az 549/2004/EK rendelet 13. cikke szerinti alapvető légiközlekedés-védelmi, illetve védelmi politikai érdekeivel;

b) értesítik az ICAO-t a közösen egyeztetett, az e rendelet mellékletének kiegészítésében megadott különbségekről.

(2) A Chicagói Egyezmény 15. mellékletével összhangban az egyes tagállamok légiforgalmi tájékoztató kiadványaikban közzé teszik a közösen egyeztetett és - az e cikk (1) bekezdése b) pontjának megfelelően - az ICAO felé jelentett különbségeket, valamint minden egyéb olyan

rendelkezést, amelyre szükség van az - e cikk (1) bekezdése *a)* pontjának megfelelő - helyi légiközlekedés-védelmi és védelmi politikai megfontolások miatt.

6. cikk

Módosítások nyomon követése

(1) E rendelet hatálybalépését követően a Bizottság az Euro-control és az EASA támogatásával állandó folyamatot indít el, amely:

a) biztosítja, hogy nyomon követésre és elemzésre kerüljön a Chicagói Egyezmény keretében elfogadott minden olyan módosítás, amely e rendelet hatálya szempontjából jelentőséggel bír; valamint

b) szükség esetén biztosítja e rendelet mellékletének módosítására vonatkozó javaslatok kidolgozását.

(2) E rendelet 5. cikkének a különbségek visszavonására és a légiforgalmi tájékoztató kiadványban történő közzétételére, valamint 7. cikkének a melléklet módosítására vonatkozó rendelkezéseit a megfelelő esetekben kell alkalmazni.

7. cikk

A melléklet módosítása

(1) A melléklet módosításaira az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdésével összhangban kerülhet sor.

(2) Az (1) bekezdésben említett módosítások magukban foglalják - noha nem kizárólag - azon módosításokat, amelyek a jogi rendelkezések következetességének biztosítása miatt szükségesek e rendelet hatályának olyan jövőbeni kiterjesztése során, amelynek célja, hogy a rendelet hatálya a 2. mellékleten kívül vonatkozzon más ICAO-mellékletek és dokumentumok releváns rendelkezéseire vagy maguknak a szóban forgó ICAO-mellékleteknek és dokumentumoknak a naprakésszé tételéből, illetve bármely releváns uniós rendelet módosításából fakadó változásokra is.

8. cikk

Átmeneti és kiegészítő intézkedések

(1) Azon tagállamok, amelyek e rendelet hatálybalépése előtt további, ICAO-előírásokat kiegészítő rendelkezéseket fogadtak el, biztosítják a szóban forgó rendelkezések e rendeletnek való megfelelését.

(2) E cikk alkalmazásában az ilyen további, ICAO-előírásokat kiegészítő rendelkezések nem képeznek különbséget a Chicagói Egyezményhez képest. A tagállamok légiforgalmi tájékoztató kiadványaikban közzéteszik az említett további kiegészítő rendelkezéseket, valamint minden olyan ügyet, amelyről e rendelet értelmében az illetékes hatóság dönt. Továbbá a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot és az EASA-t legfeljebb két hónappal e rendelet hatálybalépését követően vagy amint a további rendelkezések elfogadásra kerültek.

9. cikk

Biztonsági követelmények

E rendelet hatálybalépését követően és a 7. cikk sérelme nélkül a tagállamok a meglévő biztonsági szint megtartása és javítása érdekében gondoskodnak arról, hogy az e rendelet valamennyi végrehajtási aspektusával foglalkozó biztonsági irányítási folyamat keretében és a korábban alkalmazott eljárások esedékes módosításait megelőzően elvégzésre kerüljön a végrehajtási terv biztonsági értékelése, ideértve a veszélyek azonosítását, a kockázatértékelést és -csökkentést is. A kockázatcsökkentés magában foglalhatja a 3. cikk alkalmazását.

10. cikk

A 730/2006/EK, 1033/2006/EK, 1794/2006/EK, 1265/2007/EK, 255/2010/EU rendelet és az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet módosítása

(1) A 730/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

a) A 2. cikk 3. és 4. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„3. »IFR«: a műszer szerinti repülési szabályok (*instrument flight rules*) jelölésére használt rövidítés;

4. »VFR«: a látvarepülési szabályok (*visual flight rules*) jelölésére használt rövidítés;”.

(2) Az 1033/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

a) A 2. cikk (2) bekezdésének 8. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„8. »IFR«: a műszer szerinti repülési szabályok (*instrument flight rules*) jelölésére használt rövidítés;”.

b) A 3. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az e rendelet mellékletében található rendelkezések alkalmazandók az e rendelet hatálya alá tartozó minden légi járat repülési tervének benyújtására, elfogadására és szétosztására, illetve a repülési terv kulcsfontosságú részleteinek a felszállás előtti szakaszban történő módosítására.”

c) A melléklet címsora és 1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„A 3. cikk (1) bekezdésében említett rendelkezések

1. A 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet⁶ 4. szakasza.”

(3) Az 1794/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

a) A 2. cikk c) és d) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) »IFR«: a műszer szerinti repülési szabályok (*instrument flight rules*) jelölésére használt

⁶ HL L 281., 2012.10.13., 1. o.

rövidítés;

d) »VFR«: a látvarepülési szabályok (*visual flight rules*) jelölésére használt rövidítés;”.

(4) Az 1265/2007/EK rendelet a következőképpen módosul:

a) A 2. cikk 5. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„5. »látvarepülési szabályok (VFR) szerinti repülés«: a látvarepülési szabályoknak megfelelően végrehajtott repülés;”.

(5) A 255/2010/EU rendelet a következőképpen módosul:

a) A 2. cikk 3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„3. »IFR«: a műszer szerinti repülési szabályok (*instrument flight rules*) jelölésére használt rövidítés;”.

(6) Az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet a következőképpen módosul:

a) A II. melléklet 4. a) pontjában „a repülési szabályokról szóló 2. melléklet (10. kiadás, 2005. július, valamennyi módosítással a 42. számúval bezárólag)” hivatkozás helyébe a következő hivatkozás lép: „a 923/2012/EU végrehajtási rendelet”.

b) A II. melléklet 4. c) pontjában „a légiforgalmi szolgáltatásokról szóló 11. melléklet (13. kiadás, 2001. július, valamennyi módosítással a 47-B. számúval bezárólag)” hivatkozást ki kell egészíteni a következő szöveggel: „és megfelelő esetben a 923/2012/EU végrehajtási rendelet”.

c) A III. melléklet 2. b) pontjában „a légiforgalmi szolgálatokról szóló 11. melléklet (13. kiadás, 2001. július, valamennyi módosítással a 47-B. számúval bezárólag)” hivatkozást ki kell egészíteni a következő szöveggel: „és megfelelő esetben a 923/2012/EU végrehajtási rendelet”.

11. cikk

Hatálybalépés

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

Ez a rendelet 2012. december 4-től alkalmazandó.

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

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

E rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2012. szeptember 26-án.

a Bizottság részéről
az elnök
José Manuel BARROSO

MELLÉKLET

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

1. SZAKASZ

Nyílt tenger feletti repülés SERA.1001 Általános szabályok

a) A nyílt tenger feletti repülésre a Chicagói Egyezmény 2. mellékletében szereplő szabályokat kivétel nélkül alkalmazni kell. A légiforgalmi szolgálat folyamatosságának és zökkenőmentes működésének biztosítása érdekében - különös tekintettel a funkcionális légtérblokkokra - a Chicagói Egyezmény 11. mellékletében szereplő szabályokat a nyílt tenger feletti repülésre oly módon lehet alkalmazni, hogy az összhangban legyen azzal, ahogyan a szóban forgó szabályokat a tagállamok területe feletti repülésekre alkalmazzák. Mindez nem sérti az állami légi járművek által végzett, a Chicagói Egyezmény 3. cikkében említett műveleteket. A fentiek nem sértik továbbá a tagállamok azon kötelezettségeit, amelyek értelmében biztosítaniuk kell, hogy az azon repülési tájékoztató körzetben történő repülések, amelyek tekintetében ők felelősek a légiforgalmi szolgálatnak az ICAO körzeti léginavigációs megállapodásaival összhangban történő biztosításáért, biztonságosan, hatékonyan és gyorsan valósuljanak meg.

b) A nyílt tengerek azon részein, amelyek tekintetében ICAO körzeti léginavigációs megállapodással összhangban valamely tagállam vállalta a légiforgalmi szolgálat biztosítását, a szóban forgó szolgálat biztosítására az adott tagállam jelöl ki ATS-szolgáltatót.

2. SZAKASZ

A repülési szabályok alkalmazása és betartása

SERA.2001 Alkalmazás

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

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

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

SERA.2005 A repülési szabályok betartása

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

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

SERA.2010 Felelősségi körök

a) A parancsnok felelőssége

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

b) Repülés előtti feladatok

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

SERA.2015 A légi jármű-parancsnok hatásköre

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

SERA.2020 Pszichoaktív anyagok problémás használata

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

3. SZAKASZ

Általános szabályok és az összeütközések elhárítása

1. FEJEZET

Személy- és vagyonvédelem

SERA.3101 Légi jármű felelőtlen vagy gondatlan üzemeltetése

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

SERA.3105 Minimális repülési magasságok

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

meg.

SERA.3110 Utazómagasság

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

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

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

SERA.3115 Tárgyak szórása, permetezés

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

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

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

SERA.3120 Vontatás

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

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

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

SERA.3125 Ejtőernyős ugrás

Ejtőernyős ugrás - kényszerhelyzet kivételével - csak az alábbiak szerint végezhető:

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

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

SERA.3130 Műrepülés

Műrepülés csak az alábbiakkal összhangban végezhető:

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

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

SERA.3135 Kötelékrepülés

Kötelékrepülés csak a kötelékrepülésben részt vevő légi járművek parancsnokainak előzetes

egyeztetését követően, ellenőrzött légtérben tervezett kötelékrepülés esetében pedig az illetékes hatóság által előírt feltételek mellett **hajtható végre**. Ezen feltételek közé tartoznak többek között a következők:

- a) a parancsnokok egyikét kötelékparancsnoknak kell kijelölni;
- b) a kötelék navigációs és helyzetjelentési szempontból egy légi járműnek tekintendő;
- c) a kötelékben repülő légi járművek közötti - többek között a kötelékrepülés folyamán, az alakzat felvételekor, az alakzat változtatásakor, valamint szétváláskor biztosítandó - elkülönítésért a kötelékparancsnok és a kötelékrepülésben részt vevő többi légi jármű parancsnokai felelősek; valamint
- d) állami légi járművek esetében a Chicagói Egyezményrel összhangban be kell tartani azon maximális távolságokat, amelyekkel a kötelékben repülő egyes légi járművek a köteléket vezető légi járműtől oldalsó, vízszintes és függőleges irányban eltávolodhatnak. A nem állami légi járművek esetében a kötelékben repülő egyes légi járművek a köteléket vezető légi járműtől oldalsó és vízszintes irányban maximálisan **1 km-re (0,5 NM)**, függőleges irányban maximálisan **30 méterre (100 lábnyira)** távolodhatnak el.

SERA.3140 Személyzet nélküli szabad ballonok

A személyzet nélküli szabad ballonokat - a 2. függelékben meghatározott feltételek mellett - olyan módon kell üzemben tartani, hogy azok ne veszélyeztessenek személyeket, vagyontárgyakat vagy más légi járműveket.

SERA.3145 Tiltott és korlátozott légterek

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

2. FEJEZET

Összeütközés elkerülése

SERA.3201 Általános szabályok

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

SERA.3205 Veszélyes közelség

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

SERA.3210 Elsőbbségadás

- a) **Az elsőbbségre jogosult légi jármű köteles útirányát és sebességét tartani.**

b) A légi jármű köteles szabad utat biztosítani egy másik légi jármű számára, ha tudomására jut, hogy annak manőverezési képessége korlátozott.

c) Amikor egy légi járműnek az alábbiak szerint szabad utat kell biztosítania egy másik légi jármű számára, az érintett légi járműnek kerülnie kell az előzést, kivéve, ha megfelelő távolságtartással tud elrepülni a másik légi jármű felett, alatt vagy előtt, valamint figyelembe kell vennie a légi jármű által keltett turbulenciát is.

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

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

i. a hajtóművel rendelkező, levegőnél nehezebb légi jármű köteles utat adni a léghajóknak, a vitorlázó repülőgépeknek és a ballonoknak;

ii. a léghajó köteles utat adni a vitorlázó repülőgépeknek és ballonoknak;

iii. a vitorlázó repülőgép köteles utat adni a ballonoknak;

iv. a hajtóművel rendelkező légi jármű köteles utat adni annak a légi járműnek, amely láthatóan más légi járművet vagy tárgyat vontat.

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

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

4. *Leszállás.* A levegőben lévő, földön vagy vízfelszínen üzemben tartott légi járműveknek utat kell adniuk a leszálló vagy a megközelítés végső szakaszában lévő légi járművek számára.

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

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

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

d) Légi járművek, személyek és földi járművek mozgása

1. Ha egy repülőtér mozgási területén vagy egy műveleti terület hasonló területén guruló két légi jármű között összeütközési veszély áll fenn, az alábbi szabályok alkalmazandók:

i. amikor két légi jármű egymással szembetartó vagy közel szembetartó irányban közeledik egymáshoz, mindkettő köteles megállni, vagy ahol lehetséges, mindketten jobbra kitérni, kellő oldaltávolságot tartva;

ii. amikor két légi jármű összetartó irányban közeledik egymáshoz, annak kell elsőbbséget adnia, amelyik a másik légi járművet jobbról látja;

iii. az előzés alatt álló légi járműnek van elsőbbsége és az előzést végző légi járműnek kell a kellő oldaltávolságot tartania a másik légi járműtől.

2. Ellenőrzött repülőtér munkaterületén guruló légi járműnek valamennyi gurulási váróponton meg kell állnia, kivéve, ha a repülőtéri irányítótorony engedélyezi a futópályára való begurulást vagy az azon való átgurulást.

3. A munkaterületen guruló légi járműnek meg kell állnia valamennyi bekapcsolt megállító keresztfényoszlopnál, és a 2. ponttal összhangban csak akkor gurulhat tovább, ha a fényeket kikapcsolták.

4. A személyek és földi járművek mozgása a repülőtereken

i. A személyek és földi járművek mozgását - beleértve a vontatott légi járművek mozgását is - a repülőterek munkaterületén szükség szerint a repülőtéri irányítótoronnak kell irányítania az őket, illetve a leszálló, guruló és felszálló légi járműveket fenyegető veszélyek elkerülése érdekében.

ii. Olyan körülmények között, amikor csökkent látási viszonyok között követendő eljárások vannak érvényben:

A) a személyek és földi járművek mozgását a repülőtér munkaterületén a feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni, és különös figyelmet kell fordítani az ILS és MLS rendszerek érzékeny területeinek védelmére vonatkozó előírásokra azokban az esetekben, amikor II. kategóriás vagy III. kategóriás precíziós műszeres repülési műveletek folynak;

B) a iii. pontban foglalt eset kivételével a legkisebb elkülönítésnek a földi járművek és a guruló légi járművek között a léginavigációs szolgáltató által a rendelkezésre álló navigációs segédeszköz figyelembevételével meghatározott és az illetékes hatóság által jóváhagyott értékűnek kell lennie;

C) ha egyben folynak ILS és MLS rendszerű II. vagy III. kategóriás precíziós műszeres repülési műveletek ugyanazon a futópályán folyamatosan, az ILS és az MLS rendszer érzékeny és kritikus területei közül a korlátozóbbat kell figyelembe venni.

iii. A vészhelyzetben lévő légi jármű részére segítség nyújtása céljából haladó sürgősségi járművek számára minden más felszíni forgalommal szemben elsőbbséget kell adni.

iv. A iii. pontban foglaltak kivételével a repülőtér munkaterületén tartózkodó földi járműveknek be kell tartaniuk az alábbi szabályokat:

A) a földi járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek elsőbbséget kell adniuk a leszálló, felszálló, guruló vagy vontatott légi járművek számára;

B) a földi járműveknek elsőbbséget kell adniuk a légi járművet vontató járművek számára;

C) a földi járműveknek a légiforgalmi szolgálati egység utasításainak megfelelően elsőbbséget kell adniuk más földi járművek számára;

D) a földi járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek az A), B) és C) alpont előírásainak ellenére is követniük kell a repülőtéri irányítótorony által kiadott utasításokat.

SERA.3215 Légi járműveken alkalmazandó fények

a) Az e) pont rendelkezéseit kivéve, éjszaka minden repülést végző légi járműnek be kell kapcsolnia:

1. az összeütközési veszélyt jelző fényeket a légi járműre való figyelemfelkeltés céljából;

valamint

2. a navigációs fényeket, amelyek arra szolgálnak, hogy a légi jármű viszonylagos haladási irányát jelezzék az észlelők számára; más fények nem működtethetők, ha azok a navigációs fényekkel összetéveszthetők; vagy

3. ballonok esetében a helyzetjelző fényeket.

b) Az *e)* pont rendelkezéseit kivéve, éjszaka:

1. a repülőtér mozgási területén haladó valamennyi légi járműnek működtetnie kell a navigációs fényeket, amelyek arra szolgálnak, hogy a légi jármű viszonylagos haladási irányát jelezzék mások számára; ezenkívül más fények nem működtethetők, ha azok a navigációs fényekkel összetéveszthetők;

2. kivéve, ha jármű álló helyzetben van és más módon megfelelően meg van világítva, a repülőtér mozgási területén lévő valamennyi légi járműnek a lehetőségek szerint működtetnie kell a jármű kiterjedését jelző fényeket;

3. a repülőtér mozgási területén működő valamennyi guruló vagy vontatott légi járműnek működtetnie kell a figyelemfelhívó fényeket; valamint

4. a repülőtér mozgási területén lévő valamennyi légi járműnek hajtóműüzemet jelző fényeket kell működtetnie, ha a hajtómű üzemel.

c) Az *e)* pont rendelkezéseit kivéve valamennyi, az *a)* 1. pontnak való megfelelés érdekében összeütközési veszélyt jelző fényekkel felszerelt, repülést végző légi járműnek nappal is be kell kapcsolnia ezeket a fényeket.

d) Az *e)* pont rendelkezéseit kivéve valamennyi olyan légi járműnek, amely:

1. egy repülőtér mozgási területén gurul vagy ott vontatják, és a *b)* 3. pont követelményeinek megfelelő, összeütközési veszélyt jelző fényekkel van ellátva; vagy

2. a repülőtér mozgási területén tartózkodik és a *b)* 4. pont követelményeinek megfelelő fényekkel van ellátva, nappal is működtetnie kell ezeket a fényeket.

e) A pilóta az *a)*, *b)*, *c)* és *d)* pont követelményeinek megfelelő villogó fényeket kikapcsolhatja vagy intenzitásukat csökkentheti, ha azok ténylegesen vagy valószínűleg:

1. hátrányosan befolyásolják a feladatok kielégítő végrehajtását; vagy

2. a légi járművön kívül tartózkodó személyeket elvakíthatnak.

SERA.3220 Gyakorló műszer szerinti repülés

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

a) ha a légi jármű kifogástalanul működő kettős kormányberendezéssel van ellátva; valamint

b) ha az ellenőrző ülésben megfelelő képzettségű (e szabályzatban „oktatópilótának” nevezett) pilóta foglal helyet, amíg a másik pilóta a gyakorló műszer szerinti repülést végzi. Az oktatópilótának előre és mindkét oldalra megfelelő kilátással kell rendelkeznie, vagy összekötetésben kell állnia egy, a légi járműben helyet foglaló olyan kompetens személlyel, aki figyelni tudja az oktatópilóta helyéről nem látható szektort.

SERA.3225 A repülőtéren és annak közelében végzett műveletek

A repülőtéren vagy annak közelében működő légi jármű köteles:

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

SERA.3230 Vízfelszínen végzett műveletek

a) Amikor két légi jármű, vagy egy légi jármű és egy hajó közeledik egymáshoz és összeütközési veszély áll elő, a légi járműnek kellő körültekintéssel kell működnie, figyelembe véve a fennálló körülményeket és feltételeket, ezen belül a másik jármű korlátozott képességeit.

1. *Összetartó közeledés.* Az a légi jármű köteles utat adni, amelyik egy másik légi járművet vagy hajót jobbról pillant meg.

2. *Szembetartó közeledés.* Az a légi jármű, amelyik egy másik légi járművet vagy hajót szembetartó vagy közel szembetartó irányban közelít meg, jobbra történő irányváltoztatással köteles kitérni.

3. *Előzés.* Az előzés alatt álló légi jármű vagy hajó jogosult a változatlan továbbhaladásra, míg az előzést végző jármű köteles irányváltoztatással kitérni.

4. *Leszállás és felszállás.* A vízfelszínre leszálló vagy onnan felszálló légi járműnek a lehetséges mértékben megfelelő távolságot kell tartania valamennyi hajótól és kerülnie kell azok haladásának hátráltatását.

b) *Vízfelszínen működő légi jármű fényei.* A vízfelszínen működő légi járműveknek éjszaka vagy az illetékes hatóság által előírt bármely más időszakban be kell kapcsolniuk a tengeren való összeütközések elkerülésére vonatkozó nemzetközi szabályzatról szóló 1972. évi egyezményben előírtak szerinti fényeket, kivéve, ha ez a gyakorlatban nem megvalósítható, ilyen esetben ugyanis a nemzetközi szabályzatokban előírtakhoz jellemzőik és elhelyezkedésük tekintetében a lehető leginkább hasonló fényeket kell bekapcsolniuk.

3. FEJEZET

Jelek és jelzések SERA.3301 Általános szabályok

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

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

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

d) A beállító/előtér-ügyeletesi feladatokat csak a vonatkozó uniós vagy nemzeti jogszabályok

szerint kiképzett, képesített és feljogosított személy láthatja el.

e) A beállítónak/előtér-ügyeletésnek megkülönböztethető fluoreszkáló mellényt kell viselnie annak érdekében, hogy a hajózőszemélyzet azonosítani tudja, mely személy felelős az előtér-ügyeletési feladatok elvégzéséért.

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

4. FEJEZET

Óra-idő SERA.3401 Általános szabályok

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

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

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

d) Az óra-idő a légiforgalmi szolgálatoknál

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

4. SZAKASZ

Repülési tervek SERA.4001 Repülési terv benyújtása

a) Valamely tervezett repülésre vagy a repülés egy szakaszára vonatkozó tájékoztatást a légiforgalmi szolgálati egységek számára repülési terv formájában kell megadni. A „repülési terv” kifejezés - értelemszerűen - jelentheti a repülési terv leírásában szereplő összes tétellel kapcsolatos, a repülés valamennyi szakaszára kiterjedő teljes körű információk összességét, vagy a repülésnek egy kisebb szakaszára - például egy adott légi útvonalon való áthaladásra, vagy irányított repülőtérrel történő felszállásra vagy oda történő leszállásra - szóló engedély kéresekor az információk egy meghatározott körét.

b) Az alábbi repülések végrehajtását megelőzően repülési tervet kell benyújtani:

1. légiforgalmi irányítással végrehajtott repülés vagy annak egy szakasza;
2. tanácsadói légtérben végrehajtott IFR repülés;
3. olyan területek fölött vagy területekre irányulóan, illetve olyan útvonalakon végrehajtott repülés, amelyeket az illetékes hatóság repüléstájékoztató, riasztó- vagy kutatómentő szolgálat biztosításának megkönnyítése céljából jelölt ki;
4. olyan területek fölött vagy területekre irányulóan, illetve olyan útvonalakon végrehajtott repülés, amelyeket az illetékes hatóság a szomszédos államok megfelelő katonai szerveivel vagy légiforgalmi szolgálati egységeivel való koordináció megkönnyítésének érdekében jelölt ki azért,

hogyan azonosítás céljából ne legyen szükség elfogásra;

5. államhatárt keresztező repülés, kivéve, ha az érintett államok erről másként rendelkeznek;
6. a tervezett éjszakai repülés, amennyiben a légi jármű elhagyja a repülőtér közvetlen környezetét.

c) A repülési tervet indulás előtt a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájához kell benyújtani, vagy a repülés során a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységhez vagy levegő-föld irányító rádióállomáshoz kell eljuttatni, kivéve, ha ismétlődő repülési tervek benyújtását írták elő.

d) Az államhatárt keresztező repülésekre, valamint a légiforgalmi irányítószolgálattal vagy légiforgalmi tanácsadói szolgálattal végrehajtott repülésekre vonatkozó repülési terveket az indulás előtt legalább hatvan perccel kell benyújtani, illetve ha a repülési tervet repülés közben nyújtják be, akkor olyan időpontban, amellyel biztosítható, hogy a megfelelő légiforgalmi szolgálati egység azt legalább tíz perccel azelőtt megkapja, hogy a légi jármű elérné:

1. az adott irányítási területre vagy tanácsadói területre való belépés tervezett pontját; vagy
2. az adott légi útvonalat vagy tanácsadói útvonallal való kereszteződési pontot.

SERA.4005 A repülési terv tartalma

a) A repülési tervnek az alábbiak közül az illetékes hatóságok által lényegesnek ítélt tételekre vonatkozó információkat kell tartalmaznia:

1. A légi jármű azonosító jele
2. Repülési szabályok és a repülés típusa
3. A légi jármű száma és típusa(i) és jellemző turbulenciakategóriája
4. Berendezések
5. A kiindulási repülőtér vagy műveleti terület
6. Számított fékoldási idő
7. Utazósebesség(ek)
8. Utazómagasság(ok)
9. Követendő útvonal
10. Célrepülőtér vagy műveleti terület, valamint a teljes számított repülési idő
11. Kitérő repülőtér (repülőterek) vagy műveleti terület(ek)
12. A tüzelőanyag mennyisége
13. A fedélzeten tartózkodók összlétszáma
14. Vészhelyzeti és túlélő-felszerelések
15. Egyéb információk

b) A repülés során benyújtott repülési terv esetében az abban megjelölt kiindulási repülőtér vagy műveleti terület az a helyszín, ahonnan szükség esetén további információk szerezhetők be a repüléssel kapcsolatban. Ilyenkor a számított fékoldási idő helyett a repülési terv tárgyát képező útvonal első pontja feletti átrepülés idejét kell megadni.

SERA.4010 A repülési tervben szereplő adatok köre

a) A repülési tervnek - az adott helyzettől függően - információkat kell tartalmaznia a lényeges tételekről „a kitérő repülőtérig (repülőterekig) vagy műveleti terület(ek)ig” terjedően és azokat is

beleértve, a repülési terv tárgyát képező repülés egészére vagy annak a célrepülőtérig fennmaradó szakaszára vonatkozóan.

b) A repülési tervnek ezeken túlmenően - az adott helyzettől függően - az összes többi tételre vonatkozóan is információkat kell tartalmaznia, ha ezt az illetékes hatóság előírta, vagy a repülési terv benyújtója egyéb okból szükségesnek ítéli.

SERA.4015 A repülési terv módosítása

a) A SERA.8020 *b)* pont rendelkezéseire is figyelemmel, az IFR repülésekre vagy az ellenőrzött repülésként végrehajtott VFR repülésekre vonatkozóan benyújtott repülési tervek valamennyi módosítását a lehető leghamarabb jelezni kell a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek. Az egyéb VFR repülések esetében a repülési terv lényeges módosításait a lehető leghamarabb jelezni kell a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek.

b) Amennyiben a tüzelőanyag mennyisége vagy a fedélzeten tartózkodók összlétszáma vonatkozásában az indulást megelőzően benyújtott adatok az indulás időpontjában tévesnek bizonyulnak, ez a repülési terv lényeges módosulásának minősül, és mint ilyet jelezni kell.

SERA.4020 A repülési terv lezárása

a) Minden olyan repülés esetében, amelyre vonatkozóan repülési terv került benyújtásra, a leszállást követően személyesen, rádió-távbeszélés vagy adatkapcsolat útján, illetve az illetékes hatóság által előírt más módon a lehető leghamarabb érkezési jelentést kell tenni az érkezési repülőtér megfelelő légiforgalmi szolgálati egysége részére a repülés egészére vagy annak a célrepülőtérig fennmaradó szakaszára vonatkozóan.

1. Nem kell érkezési jelentést tenni olyan repülőtérre történő leszállást követően, ahol biztosított a légiforgalmi szolgáltatás, feltéve, hogy rádiókommunikáció vagy vizuális jelzések útján meg lehet bizonyosodni arról, hogy a leszállás megtörtént.

b) Amennyiben csak a repülés egy adott részére vonatkozóan került benyújtásra repülési terv, amely rész azonban nem a célrepülőtérig fennmaradó rész, a repülés szóban forgó részét - szükség esetén - a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységhez eljuttatott jelentéssel le kell zárni.

c) Ha az érkezési repülőtéren vagy műveleti területen nincs megfelelő légiforgalmi szolgálati egység, az érkezési jelentést a leszállását követően a lehető leghamarabb és a rendelkezésre álló leggyorsabb módon meg kell tenni a legközelebbi légiforgalmi szolgálati egység részére.

d) Ha közismert, hogy az érkezési repülőtér vagy műveleti terület kommunikációs berendezései nem megfelelőek, és az érkezési jelentés megtételére nincs egyéb lehetőség, a következőket kell tenni. Amennyiben az érkezési jelentés megtétele elő van írva, a légi járműnek - lehetőség szerint - közvetlenül a leszállást megelőzően az érkezési jelentéshez hasonló üzenetet kell eljuttatnia a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységhez. Az üzenetet általában az azon légiforgalmi szolgálati egységet kiszolgáló légiforgalmi állomáshoz kell eljuttatni, amely azért a repüléstájékoztató körzetért felelős, ahol a légi járművet üzemben tartják.

e) A légi járműről eljuttatott érkezési jelentésnek az alábbi információkat kell tartalmaznia:

1. a légi jármű azonosító jele;
2. kiindulási repülőtér vagy műveleti terület;
3. célrepülőtér vagy műveleti terület (csak kitérő leszállás esetén);
4. érkezési repülőtér vagy műveleti terület;
5. érkezési időpont.

5. SZAKASZ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) helikopterek üzemeltethetők 1 500 és 800 m közötti látótávolság mellett, ha a repülést olyan sebességgel hajtják végre, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését. 800 m alatti látótávolság mellett csak különleges esetekben hajthatók végre repülések, pl. légi mentő repülések, kutatómentő repülések vagy légi tűzoltás.

SERA.5005 Látvarepülési szabályok

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

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

1. a felhőalap 450 méternél (1 500 lábnál) kevesebb; vagy

2. a földi látótávolság 5 km-nél kevesebb.

c) Az illetékes hatóság engedélyével az alábbi feltételek mellett hajthatók végre éjszakai VFR repülések:

1. amennyiben a légi jármű elhagyja a repülőtér közvetlen környezetét, a SERA.4001 b) 6. ponttal összhangban repülési tervet kell benyújtani;

2. a légi járműveknek kétirányú rádiókapcsolatot kell létesíteniük a megfelelő ATS távközlési csatornán keresztül, ha rendelkezésre áll ilyen;

3. a VMC szerinti látótávolság és a felhőzettől való távolság S5-1. táblázat szerinti minimumait kell alkalmazni, az alábbi kivételekkel:

i. a felhőalap nem lehet kevesebb 450 méternél (1 500 lábnál);

ii. a c) 4. pontban meghatározottak kivételével nem kell alkalmazni a csökkentett látótávolságra vonatkozó, S5-1. táblázat szerinti minimumokat;

iii. a B, C, D, E, F és G osztályú légtérben legfeljebb 900 m (3 000 láb) AMSL-en vagy - ha az magasabb - 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett a pilótának a repülést a felszín látásával kell végrehajtania;

iv. az F és G osztályú légtérben legfeljebb 900 m (3 000 láb) AMSL-en vagy - ha az magasabb - 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett végrehajtott helikopteres repülések esetén a repülési látótávolság nem lehet 3 méternél kevesebb, feltéve, hogy a repülést a pilóta a felszín látásával és olyan sebességgel hajtja végre, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését; valamint

v. hegyvidéki területekre az illetékes hatóság magasabb VMC szerinti látótávolságot és felhőzettől való távolságot írhat elő;

4. a helikopterrel végrehajtott repüléseknél olyan különleges esetekben, mint a légi mentő repülések, kutatómentő repülések és légi tűzoltás, a felhőalap, a látótávolság és a felhőzettől való távolság vonatkozásában alacsonyabb értékek is engedélyezhetők;

5. a leszállás és felszállás eseteit, valamint az illetékes hatóság által külön engedélyezett eseteket kivéve az éjszakai VFR repüléseket legalább az azon tagállam által megállapított minimális repülési magasságon kell végezni, amely felett az átrepülésre sor kerül, illetve ha nem állapítottak meg ilyen minimális repülési magasságot, akkor:

i. magassföld és hegyvidék feletti repüléseknél a légi jármű számított helyzetétől 8 km sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett legalább 600 méterrel (2 000 lábbal);

ii. az i. pont szerintiektől eltérő egyéb területeken a légi jármű számított helyzetétől 8 km sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett legalább 300 méterrel (1 000 lábbal).

d) Az illetékes hatóság által a 730/2006/EK rendelettel összhangban külön engedélyezett eseteket kivéve nem végezhetők VFR repülések:

1. 195-ös repülési szint felett;

2. szubszonikus és transzszonikus sebességen.

e) 285-ös repülési szint feletti VFR repülések nem engedélyezhetők, ha a 290-es repülési szint felett 300 m (1 000 láb) csökkentett függőleges elkülönítési minimumot alkalmaznak.

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

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

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

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

h) A VFR repülések során be kell tartani a 8. szakasz rendelkezéseit:

1. ha a repülést B, C vagy D osztályú légtérben hajtják végre;
2. ha a légi jármű ellenőrzött repülőtér repülőtéri forgalmában vesz részt; vagy
3. ha a repülést különleges VFR repülésként hajtják végre.

i) Az illetékes hatóság által a SERA.4001 b) 3. vagy 4. ponttal összhangban kijelölt területeken belüli vagy oda irányuló, VFR szerint működő légi járműnek a repüléstájékoztató szolgáltatást nyújtó légiforgalmi irányítóegység megfelelő távközlési csatornáján keresztül folyamatosan figyelnie kell a beszédüzemű levegő-föld kommunikációt, illetve szükség esetén meg kell adnia a helyzetét a szóban forgó légiforgalmi irányítóegységnek.

j) Amikor egy látvarepülési szabályok szerint működő légi jármű műszer szerinti repülési szabályok szerinti működésre kíván áttérni, az alábbi előírások érvényesek:

1. ha nyújtott be repülési tervet, akkor közölnie kell az érvényes repülési tervben végrehajtandó változtatásokat; vagy
2. a SERA.4001 b) ponttal összhangban mielőbb repülési tervet kell benyújtania a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek, és az ellenőrzött légtérben való IFR repülés megkezdése előtt engedélyt kell szereznie.

SERA.5010 Különleges látva repülés az irányítói zónákban

Az irányítói zónában légiforgalmi irányítói engedéllyel lehetőség van különleges VFR repülésre. Ilyenkor - azokat az eseteket kivéve, amikor az illetékes hatóság megengedi helikopterek repülését olyan különleges esetekben, mint a légi mentő repülések, kutatómentő repülések és légi tűzoltás - az alábbi kiegészítő feltételeket kell teljesíteni:

a) a pilótának:

1. a repülés felhőn kívül, a felszín látásával történik;
2. a repülés során a látótávolság legalább 1 500 m, helikopter esetében legalább 800 m;
3. a repülés legfeljebb 140 csomós műszer szerinti sebességgel (IAS) történik, így lehetővé téve az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését; valamint

b) a légiforgalmi irányításnak:

1. a repülés csak nappal történhet, kivéve, ha erről az illetékes hatóság máshogy rendelkezett;
2. a földi látótávolság legalább 1 500 m, helikopter esetében legalább 800 m;
3. a felhőalap magassága legalább 180 m (600 láb).

SERA.5015 Műszer szerinti repülési szabályok (IFR) - Valamennyi IFR repülésre vonatkozó szabályok

a) A légi jármű felszereltsége

A légi járműnek rendelkeznie kell a repülési feladatnak (repülendő útvonalnak) megfelelő, a légi járművek üzemben tartására vonatkozó jogszabályokban előírt műszerekkel és navigációs berendezésekkel.

b) Minimális repülési magasság

A leszállás és felszállás eseteit, valamint az illetékes hatóság által külön engedélyezett eseteket kivéve az IFR repülések nem végezhetők alacsonyabban, mint az azon tagállam által megállapított minimális repülési magasság, amely felett az átrepülésre sor kerül, illetve ha nem állapítottak meg ilyen minimális repülési magasságot, akkor:

1. magasföld és hegyvidék feletti repüléseknél a légi jármű számított helyzetétől 8 km sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett legalább 600 méterrel (2 000 lábbal);
2. az 1. ponttól eltérő repüléseknél a légi jármű számított helyzetétől 8 km sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett legalább 300 méterrel (1 000 lábbal).

c) Áttérés IFR repülésről VFR repülésre

1. Amikor műszer szerinti repülési szabályok szerint működő légi jármű látvarepülési szabályok szerinti működésre kíván áttérni, értesíteni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egysége arról, hogy törli IFR repülési tervét, és közölnie kell az érvényes repülési tervében végrehajtandó változtatásokat.

2. Amikor műszer szerinti repülési szabályok szerint működő légi jármű látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok közé kerül, nem szabad törölnie IFR repülési tervét mindaddig, amíg előre nem látható, hogy a repülés huzamosabb időtartamon keresztül zavartalan látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között folytatható.

SERA.5020 IFR - Ellenőrzött légtérben végrehajtott IFR repülésekre vonatkozó előírások

a) IFR repüléseket ellenőrzött légtérben a 8. szakasz előírásainak megfelelően kell végrehajtani.

b) Az ellenőrzött légtérben IFR szerint végrehajtott utazórepüléseket utazómagasságon kell végrehajtani, vagy ha egy légiforgalmi irányítóegység engedélyezi utazó emelkedési technikák alkalmazását, akkor a 3. függelékében található, az utazómagasságokat felsoroló táblázatból kiválasztott két szint között vagy egy adott szint fölött kell végrehajtani azzal az eltéréssel, hogy a repülési szintek ott előírt útirányszöghöz rendelését nem kell alkalmazni, ha a légiforgalmi irányítás által kiadott engedélyben vagy az illetékes hatóság által kiadott légiforgalmi tájékoztató kiadványban más szerepel.

SERA.5025 IFR - Ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott IFR repülésekre vonatkozó előírások

a) Utazómagasság

Az ellenőrzött légtéren kívül IFR szerint végrehajtott utazórepüléseket a 3. függelékében található, az utazómagasságokat felsoroló táblázatban az adott repülések számára kijelölt magasságon kell végrehajtani, kivéve, ha az illetékes hatóság az átlagos tengerszinthez képest mért 900 méteres (3 000 láb) vagy annál nagyobb magasságon történő repülésekre mást nem határoz meg.

b) Kommunikáció

Az ellenőrzött légtéren kívül, de az illetékes hatóság által a SERA.4001 *b)* 3. vagy 4. ponttal összhangban kijelölt területeken belüli vagy oda irányuló, IFR szerint működő légi járműnek a megfelelő távközlési csatornán keresztül figyelnie kell a beszédüzemű levegő-föld kommunikációt, és szükség esetén kétirányú kapcsolatot kell létrehoznia a repüléstájékoztató szolgáltatást nyújtó légiforgalmi szolgálati egységgel.

c) Helyzetjelentés

Az ellenőrzött légtéren kívül IFR szerint működő olyan légi járműnek, amely az illetékes hatóság előírása értelmében köteles a megfelelő távközlési csatornán keresztül figyelni a beszédüzemű levegő-föld kommunikációt, és szükség esetén kétirányú kapcsolatot fenntartani a repüléstájékoztató szolgáltatást nyújtó légiforgalmi szolgálati egységgel, a SERA.8025 pontban az ellenőrzött repülések számára előírt helyzetjelentést kell tennie.

6. SZAKASZ

Légtérosztályok

SERA.6001 A légterek osztályozása

A tagállamoknak szükségleteiknek megfelelően ki kell jelölniük légtereket az alábbi légtérosztályozási rendszernek és a 4. függelék szerint:

a) A osztály. Csak IFR repülés végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányítószolgáltatást kap, és a légi járművek el vannak különítve egymástól. Az összes repülésnél folyamatos levegő-föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

b) B osztály. IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányítószolgáltatást kap, és a légi járművek el vannak különítve egymástól. Az összes repülésnél folyamatos levegő-föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

c) C osztály. IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányítószolgáltatást kap, és az IFR repülések el vannak különítve a többi IFR repüléstől és a VFR repülésektől. A VFR repülések el vannak különítve az IFR repülésektől, forgalmi tájékoztatást kapnak a többi VFR repülésről, és kérésre javaslatot kapnak a forgalomelkerülésről. Az összes

repülésnél folyamatos levegő-föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia. A 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti VFR repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben; az illetékes hatóság ettől az előírástól eltérést hagyhat jóvá az olyan légi jármű-típusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

d) *D osztály.* IFR és VFR repülés egyaránt végezhető, és az összes repülés légiforgalmi irányítószo­l­gá­l­ta­tást kap. Az IFR repülések el vannak különítve a többi IFR repüléstől, és kérésre forgalmi tájékoztatást kapnak a VFR repülésekről és a forgalomelkerülésről. A VFR repülések kérésre forgalmi tájékoztatást kapnak az összes többi repülésről és a forgalomelkerülésről. Az összes repülésnél folyamatos levegő-föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia, és a 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben; az illetékes hatóság ettől az előírástól eltérést hagyhat jóvá az olyan légi jármű-típusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

e) *E osztály.* IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. Az IFR repülések légiforgalmi irányítószo­l­gá­l­ta­tást kapnak, és a légi járművek el vannak különítve a többi IFR repüléstől. A szükséges mértékig az összes repülés forgalmi tájékoztatást kap. Az IFR repüléseknél folyamatos levegő-föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia. A 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben; az illetékes hatóság ettől az előírástól eltérést hagyhat jóvá az olyan légi jármű-típusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Az összes IFR repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet. Az „E” osztályú légtér nem használható irányítói zónaként.

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

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

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

SERA.6005 A távközlésre és az SSR válaszjeladó használatára vonatkozó követelmények

a) „Rádió kötelező” körzet (RMZ)

1. Az E, az F és a G osztályú légtérben folyó VFR repülések, valamint az illetékes hatóság által „rádió kötelező” körzetként (RMZ) meghatározott F és G osztályú légtérben folyó IFR repülések esetében a légi járműveknek folyamatosan figyelniük kell a beszédüzemű levegő-föld kommunikációt, illetve szükség esetén kétirányú kapcsolatot kell létesíteniük a megfelelő távközlési csatornán keresztül, kivéve, ha megfelelnek az adott légtérre a léginnavigációs szolgáltató által előírt alternatív rendelkezéseknek.

2. A „rádió kötelező” körzetbe való belépés előtt a pilótának a megfelelő távközlési csatornán keresztül egy bejelentkező hívást kell lebonyolítania, ebben megadva a hívott állomás azonosítóját, a saját hívójelet, a légi jármű típusát, helyzetét, repülési szintjét, a repülés célját, valamint az illetékes hatóság által előírt más adatokat.

b) „Válaszjeladó kötelező” körzet (TMZ)

1. Az illetékes hatóság által „válaszjeladó kötelező” körzetként (TMZ) meghatározott légtérben folyó minden repülés esetében a légi járművön A és C üzemmódban vagy S üzemmódban működtethető SSR válaszjeladó megléte és működésben tartása kötelező, kivéve, ha a légi jármű megfelel az adott légtérre a léginnavigációs szolgáltató által előírt alternatív rendelkezéseknek.

c) A „rádió kötelező” körzeteket (RMZ) és a „válaszjeladó kötelező” körzeteket (TMZ) megfelelő módon meg kell hirdetni a légiforgalmi tájékoztató kiadványokban (Aeronautical Information Publication, AIP).

7. SZAKASZ

Légiforgalmi szolgálat

SERA.7001. Általános szabályok - A légiforgalmi szolgálatok célja

A légiforgalmi szolgálatok célja:

- a)* a légi járművek összeütközésének megelőzése;
- b)* a munkaterületen tartózkodó légi járműveknek az ott található akadályokkal való ütközésének megelőzése;
- c)* a légi forgalom gyors és rendszeres áramlásának biztosítása;
- d)* tanácsadás és hasznos tájékoztatások nyújtása a repülések biztonságos és hatékony végrehajtása érdekében;
- e)* a megfelelő szervezetek értesítése, ha légi jármű kutató-mentő jellegű segítségre szorul, valamint szükség esetén ezen szervezetek segítése.

SERA.7005 A légi járművek üzemen tartói és a légiforgalmi szolgálatok közötti együttműködés

a) A légiforgalmi szolgálati egységeknek feladataik ellátása során kellő figyelmet kell szentelniük a repülésekre vonatkozó európai uniós előírásokból eredően a légi járművek üzemen tartóira háruló kötelezettségek teljesítésére, és amennyiben a légi járművek üzemen tartói igénylik, részükre vagy az általuk kijelölt képviselőik részére minden rendelkezésre álló tájékoztatást meg kell adniuk, ami ahhoz szükséges, hogy a légi járművek üzemen tartói vagy képviselőik teljesíteni tudják kötelezettségeiket.

b) Ha a légi jármű üzemben tartója kéri, a légiforgalmi szolgálati egység által vett azon üzeneteket (beleértve a helyzetjelzéseket is), amelyek arra a légi járműre vonatkoznak, amelynek az operatív irányítását az adott üzemben tartó végzi, a helyben egyeztetett eljárásoknak megfelelően lehetőség szerint azonnal rendelkezésre kell bocsátani a légi jármű üzemben tartójának vagy meghatalmazott képviselőjének.

8. SZAKASZ

Légiforgalmi irányítószolgálat SERA.8001 Alkalmazás

Légiforgalmi irányítószolgálatot kell biztosítani:

- a) az A, B, C, D és E osztályú légtérben folyó összes IFR repüléshez;
- b) a B, C és D osztályú légtérben folyó összes VFR repüléshez;
- c) az összes különleges VFR repüléshez;
- d) a repülőtéri forgalom egésze részére az irányított repülőtereken.

SERA.8005 A légiforgalmi irányítószolgálat működése

a) A légiforgalmi irányítószolgálat biztosításához a légiforgalmi irányítóegységnek:

1. információval kell rendelkeznie az összes légi jármű tervezett mozgásáról és az attól való eltérésről, és aktuális adatokkal kell rendelkeznie minden légi jármű tényleges haladásáról;
2. a kapott adatok alapján meg kell határozni az általa ismert légi járművek egymáshoz viszonyított helyzetét;
3. engedélyeket és tájékoztatást kell kiadnia az irányítása alatt álló légi járművek közötti összeütközés elkerülése, valamint a rendezett légi forgalom elősegítése és fenntartása céljából;
4. az engedélyeket szükség szerint egyeztetnie kell a többi irányítóegységgel az alábbi esetekben:
 - i. amennyiben ennek hiányában a légi jármű konfliktusba kerülhet a más egységek irányítása alatt lévő forgalommal;
 - ii. mielőtt átadja a légi jármű irányítását a másik egységnek.

b) A légiforgalmi szolgálati egység által kiadott engedélyeknek biztosítaniuk kell az elkülönítést az alábbi esetekben:

1. az A és B osztályú légtérben minden repülés között;
2. a C, D és E osztályú légtérben az IFR repülések között;
3. a C osztályú légtérben az IFR repülések és a VFR repülések között;
4. az IFR repülések és a különleges VFR repülések között;
5. ha az illetékes hatóság másként nem írja elő, a különleges VFR repülések között, azzal a kivétellel, hogy ha egy légi jármű pilótája kéri, és egy másik légi jármű pilótája beleegyezik, valamint ha az illetékes hatóság így írta elő, a b) alpontban felsorolt esetekben a D és E osztályú légtérben a repülés számára engedély adható az elkülönítés saját fenntartásával a repülés egy adott szakaszára 3 050 m (10 000 láb) magasság alatt, az emelkedés vagy a süllyedés idejére nappal, látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között.

c) Azon esetek kivételével, amikor a repülőterek közelében csökkentett elkülönítési

minimumokat lehet alkalmazni, a légiforgalmi irányítóegység által alkalmazott elkülönítést legalább az alábbiak egyikeként kell megállapítani:

1. a függőleges elkülönítést olyan módon kell megállapítani, hogy eltérő repülési szintet rendelnek az e rendelet mellékletének 3. függelékében található, az utazórepülési szinteket felsoroló táblázatból azzal az eltéréssel, hogy a repülési szintek ott előírt útirányszöveghez rendelését nem kell alkalmazni, ha a vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványban vagy a légiforgalmi irányítás által kiadott engedélyben más szerepel. A függőleges elkülönítési minimumnak 410-es repülési szintig névleges 300 m (1 000 láb) értékűnek, e szint felett pedig névleges 600 m (2 000 láb) értékűnek kell lennie;

2. a vízszintes elkülönítést az alábbiak egyikevel kell megállapítani:

i. hosszirányú elkülönítéssel, azaz időben vagy távolságban kifejezett térköz tartásával az azonos, összetartó vagy ellentétes irányú útvonalon repülő légi járművek között; vagy

ii. oldalirányú elkülönítéssel, azaz a légi járművek eltérő útvonalakon vagy különböző földrajzi területek felett tartásával.

SERA.8010 Elkülönítési minimumok

a) A légtér egy adott részében alkalmazandó elkülönítési minimumok kiválasztását a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős léginavigációs szolgáltatóknak kell elvégeznie, és az illetékes hatóságnak kell jóváhagynia.

b) Az egyik légtérből a szomszédos légtérbe áthaladó forgalom, valamint azon útvonalak esetében, amelyeknek a szomszédos légterekkel közös határtól mért távolsága nem éri el az adott körülmények között alkalmazandó elkülönítési minimumot, az elkülönítési minimumokat a szomszédos légterekben a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős léginavigációs szolgáltatóknak egymással konzultálva kell kiválasztaniuk.

c) A kiválasztott elkülönítési minimumok adatairól és alkalmazási területéről tájékoztatni kell:

1. az érintett légiforgalmi szolgálati egységeket; valamint

2. légiforgalmi tájékoztató kiadványok útján a pilótákat és a légi járművek üzemen tartóit, ha az elkülönítés a légi jármű által használt meghatározott navigációs eszközökön vagy meghatározott navigációs módszereken alapul.

SERA.8015 Légiforgalmi irányítói engedélyek

a) A légiforgalmi irányítói engedély kizárólag a légi forgalmi irányítás biztosításának követelményein alapulhat.

b) Engedély alapján történő repülés

1. Ellenőrzött repülés vagy ilyen repülés egy adott szakasza előtt légiforgalmi irányítói engedélyt kell beszerezni. Az ilyen engedély megszerzéséhez repülési tervet kell benyújtani egy légiforgalmi irányítóegységhez.

2. A légi jármű parancsnoka tájékoztatja a légiforgalmi irányítást, ha a légiforgalmi irányítói engedély nem kielégítő. Ilyen esetben - ha lehetséges - a légiforgalmi irányítás módosított engedélyt ad ki.

3. Amennyiben egy légi jármű elsőbbséget tartalmazó engedélyt kér, az illetékes légiforgalmi irányítóegység kérésére az elsőbbséget indokló jelentést kell benyújtani.

4. *Az engedély repülés közbeni módosításának lehetősége.* Amennyiben az indulást megelőzően

feltételezhető, hogy a tüzelőanyag mennyiségétől és az engedély repülés közbeni módosításától függően a repülést eltérő rendeltetési repülőtérre fogják irányítani, erről tájékoztatni kell az illetékes légiforgalmi irányítóegységet oly módon, hogy a repülési tervben fel kell tüntetni az új útvonallal (amennyiben ismert) és az új célrepülőtérrel kapcsolatos információkat.

5. Ellenőrzött repülőtér munkaterületén a légi járművek csak a repülőtéri irányítótorony engedélyével gurulhatnak, és az onnan kapott összes utasítást be kell tartaniuk.

c) A hangsebességhez közeli sebességgel végzett (transzszonikus) repülésekre vonatkozó engedélyek

1. A hangsebességnél gyorsabb (szuperszonikus) repülések hangsebességhez közeli sebességen végzett (transzszonikus) gyorsítási szakaszára vonatkozó légiforgalmi irányítói engedélynek legalább a gyorsítási szakasz végéig kell terjednie.

2. A hangsebességnél gyorsabb (szuperszonikus) utazórepülés hangsebesség alatti (szubszonikus) repülésre történő lassítására és a süllyedésére vonatkozó légi forgalmi irányítói engedélynek meg kell kísérelnie lehetővé tenni a megszakítás nélküli süllyedést legalább a repülés transzszonikus szakaszában.

d) Az engedélyek tartalma

A légiforgalmi irányítói engedélynek az alábbiakat kell tartalmaznia:

1. a légi járműnek a repülési tervben szereplő azonosító jele;
2. az engedélyhatár;
3. a repülés útvonala;
4. a repülési szint (szintek) az egész útvonalon vagy annak egy részén, és ha szükséges, a szintváltások;
5. bármely más szükséges utasítás és tájékoztatás olyan egyéb kérdésekben, mint a megközelítési és indulási eljárások, a távközlés, illetve az engedély lejáratási ideje.

e) Az engedélyek és a repülésbiztonsággal kapcsolatos tájékoztatás visszaolvasása

1. A hajózószemélyzet visszaolvassa a légiforgalmi irányítónak a beszédüzemű kapcsolat útján kapott légiforgalmi irányítói engedélyek és utasítások repülésbiztonsági jelentőségű részeit. Az alábbi elemeket minden esetben vissza kell olvasni:

- i. a légiforgalmi irányítói útvonalengedély;
- ii. a futópályára való rágurulásra, leszállásra, az onnan történő felszállásra, a keresztezések előtti várakozásra, a futópálya keresztezésére, az azon történő gurulásra és ellenirányú végiggurulásra (backtrack) vonatkozó engedélyek és utasítások; valamint
- iii. a használt futópálya, a magasságmérő beállítása, a válaszjeladó kódok, az újonnan kijelölt távközlési csatornák, a repülési szintekre vonatkozó utasítások, valamint a géptengelyirányra és a sebességre vonatkozó utasítások; továbbá
- iv. az - akár az irányítótól kapott, akár az ATIS adásban szereplő - átváltási szintek.

2. Más engedélyeket és utasításokat, beleértve a feltételes engedélyeket és gurulási utasításokat vissza kell olvasni, vagy olyan módon kell visszaigazolni, amely világosan jelzi, hogy a pilóta megértette és végre fogja hajtani azokat.

3. Az irányítónak figyelemmel kell kísérelnie a visszaolvasást, és meg kell győződnie arról, hogy az engedélyt vagy utasítást a hajózószemélyzet helyesen értette, és azonnal intézkednie kell, ha a

visszaolvasás során eltérést észlel.

4. A CPDLC (adatkapcsolaton át kapott) üzenetek beszédüzemű kapcsolat útján való visszaolvasására nincs szükség, kivéve, ha erről a léginnavigációs szolgáltató másként rendelkezett.

f) Az engedélyek egyeztetése

1. A légiforgalmi irányítói engedélyt egyeztetni kell az érintett légiforgalmi irányítóegységekkel úgy, hogy az a légi jármű teljes útvonalát vagy annak egy megadott részét lefedje a 2-6. pontban leírtak szerint.

2. A légi járműnek az engedélyt az első tervezett leszállás repülőteréig terjedő teljes útvonalra meg kell adni, ha:

i. az indulás előtt lehetőség volt az engedély egyeztetésére minden olyan egységgel, amelyik a légi járművet irányítani fogja; vagy

ii. megfelelő biztosíték van arra, hogy az előzetes egyeztetés megvalósul minden olyan egységgel, amelyik a légi járművet a későbbiekben irányítani fogja.

3. Ha a 2. pontban meghatározott egyeztetés nem valósult meg, és várhatóan nem is fog megvalósulni, a légi jármű csak addig a pontig kaphat engedélyt, ameddig az egyeztetés elfogadható valószínűséggel megtörténik; a szóban forgó pont elérése előtt vagy elérésekor a légi járműnek további engedélyt vagy szükség esetén várakozási utasítást kell adni.

4. Ha a légiforgalmi irányítóegység úgy írja elő, a légi járműnek az irányítás átadásának pontja előtt kapcsolatba kell lépnie a következő légiforgalmi irányítóegységgel az előzetes engedély megszerzése céljából:

i. a légi járműnek az előzetes engedély megszerzése alatt is fenn kell tartania a szükséges kétirányú kapcsolatot az öt irányító légiforgalmi irányítóegységgel;

ii. az előzetes engedélyként kiadott engedélyben a pilóta számára világosan jelezni kell, hogy előzetes engedélyről van szó;

iii. az egyeztetett esetek kivételével az előzetes engedély nem módosíthatja a légi jármű eredeti repülési profilját az előzetes engedély kiadásáért felelős légiforgalmi irányítóegység légtérén kívül más légtérben.

5. Ha a légi jármű egy adott irányítási területen lévő repülőteréről kíván felszállni úgy, hogy 30 percen belül vagy az érintett területi irányítóközpontok között fennálló megállapodás alapján meghatározott más időtartamon belül átlép egy másik irányítási körzetbe, az indulási engedély megadása előtt egyeztetni kell a másik irányítási körzet területi irányítóközpontjával.

6. Ha a légi jármű el kívánja hagyni az irányítási területet irányítás nélküli légtérbe lépve, majd később vissza akar térni ugyanarra vagy más irányítási területre, ki lehet adni számára az indulási ponttól az első tervezett leszállási repülőtérig terjedő engedélyt. Az ilyen engedély, illetve annak módosításai csak a repülésnek az ellenőrzött légtérben végzett részére érvényesek.

SERA.8020 A repülési terv betartása

a) A b) és d) pontban foglaltak kivételével a légi járműnek be kell tartania az ellenőrzött repülésre benyújtott érvényes repülési tervet vagy annak alkalmazható részét, kivéve, ha módosítást kért és engedélyt kapott az illetékes légiforgalmi irányítóegységtől, vagy olyan kényszerhelyzet merült fel, amely azonnali intézkedést igényel. Ez utóbbi esetben, amint a körülmények lehetővé teszik, a kényszerintézkedés megtétele után értesíteni kell az illetékes légiforgalmi irányítóegységet a már megtett intézkedésről, és arról, hogy kényszerítő körülmények hatására került rá sor.

1. Ha az illetékes hatóságtól más engedélyt vagy a megfelelő légiforgalmi irányítóegységtől utasítást nem kapott - amennyire lehetséges - az ellenőrzött légi járműnek:

i. kijelölt ATS útvonalon történő repüléskor az útvonal meghatározott középvezetési magasságán kell repülnie; vagy

ii. más útvonalon történő repüléskor közvetlenül az útvonalat kijelölő navigációs berendezések és/vagy pontok között kell repülnie.

2. Ha az illetékes hatóságtól más engedélyt, vagy a megfelelő légiforgalmi irányítóegységtől más utasítást nem kapott, a VOR berendezésekkel kijelölt ATS útvonalszakaszon működő légi járműnek az átkapcsolási pontnál - ha van ilyen -, vagy ahhoz az üzemeltetési szempontok szerinti lehető legközelebb át kell térnie a már átrepült berendezés követéséről az előtte levő berendezés - mint elsődleges navigációs referencia - követésére.

3. A 2. pontban előírtaktól való eltérést az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel közölni kell.

b) Nem szándékos eltérés. Abban az esetben, amikor egy ellenőrzött légi jármű nem szándékosan tér el érvényes repülési tervétől, az alábbi intézkedéseket kell tennie:

1. Az útiránytól való eltérés esetén: ha a légi jármű eltér az útirányától, korrigálni kell a légi jármű haladási irányát úgy, hogy a legrövidebb időn belül visszatérjen az eredeti útirányra.

2. A tényleges sebesség változása esetén: ha a jelentőpontok között az utazómagasságon az átlagos tényleges sebesség a repülési tervben megadott sebességhez viszonyítva plusz/mínusz 5%-kal változik vagy várható hogy megváltozik, erről tájékoztatni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet.

3. A számított idők változása esetén: ha a következő jelentőpontra, repüléstájékoztató körzethatárra vagy a tervezett rendeltetési repülőtérre (amelyik éppen következik) a számított idő három percnél többel - vagy az illetékes hatóság által előírt vagy az ICAO körzeti léginavigációs megállapodásai alapján meghatározott más időtartamnál nagyobb mértékben - tér el attól, amit a légiforgalmi szolgálatokkal közöltek, a módosított számított időt amint lehetséges, jelezni kell a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek.

4. A fentiekben túlmenően, amikor ADS-C megállapodás van érvényben, a légiforgalmi szolgálati egységet adatkapcsolat útján automatikusan tájékoztatni kell az ADS-C eseményalapú protokollban előírt küszöbértéket meghaladó változásokról.

c) Szándékos eltérés. A repülési terv megváltoztatására irányuló kéréseknek a következő adatokat kell tartalmazniuk:

1. Az utazómagasság megváltoztatása esetén: a légi jármű azonosító jele; a kért új utazómagasság és az utazósebesség ezen a szinten, módosított számított idők (ha szükséges) a következő repüléstájékoztató körzethatárokon.

2. Az útvonal megváltoztatása esetén:

i. *Ha a rendeltetési repülőtér változatlan:* a légi jármű azonosító jele, repülési szabályok, a repülés új útvonalának leírása, beleértve azokat az adatokat, amelyek attól a helytől kezdődően érvényesek, ahonnan a kért útvonalváltoztatás kezdődik, a megváltozott számított időadatok, valamint egyéb idevonatkozó tájékoztatás.

ii. *Ha a rendeltetési repülőtér megváltozik:* a légi jármű azonosító jele, repülési szabályok, a repülés új útvonalának leírása, beleértve azokat az adatokat, amelyek attól a helytől kezdődően érvényesek, ahonnan a kért útvonalváltoztatás kezdődik, a megváltozott számított időadatok, a

kitérő repülőtér (repülőterek), valamint egyéb idevonatkozó tájékoztatás.

d) A VMC-nél rosszabb időjárási viszonyok kialakulása. Amikor nyilvánvaló, hogy a repülést az érvényes repülési terv szerint VMC-ben nem lehet folytatni, az ellenőrzött repülést végző VFR légi járműnek:

1. módosított engedélyt kell kérnie, amely lehetővé teszi, hogy repülését VMC-ben folytathassa a rendeltetési repülőtérig vagy egy kitérő repülőtérig, vagy hogy elhagyja az ATC engedélyhez kötött légteret; vagy

2. amennyiben az *a)* pont szerinti engedély nem szerezhető be, VMC-ben kell tovább működni, és értesítenie kell az illetékes ATC egységet az érintett légtér elhagyása vagy a legközelebbi alkalmas repülőtéren történő leszállás céljából tett intézkedésről; vagy

3. repülőtéri irányítói zónán belüli működés esetén engedélyt kell kérnie különleges VFR repülésre; vagy

4. engedélyt kell kérnie műszer szerinti repülési szabályok szerinti repülésre.

SERA.8025 Helyzetjelentések

a) Hacsak az illetékes hatóság vagy légiforgalmi szolgálati egység ezen kötelezettség alól felmentést nem ad, az ellenőrzött repülést végző légi járműveknek mielőbb jelentenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egység részére minden egyes kijelölt kötelező jelentőpont átrepülésének időpontját és magasságát az összes egyéb előírt tájékoztatással együtt. Az illetékes légiforgalmi szolgálati egység kérésére ugyanilyen helyzetjelentéseket kell adni egyéb pontokról is. Kijelölt jelentőpontok hiányában az illetékes hatóság vagy légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott időközönként kell helyzetjelentést adni.

1. Azon ellenőrzött repülést végző légi járműveknek, amelyek helyzetüket adatkapcsolati kommunikáció útján adják meg az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek, csak kérésre kell helyzetjelentéseiket szóban továbbítani.

SERA.8030 Az irányítás befejezése

Az ellenőrzött repülést végző légi jármű - az ellenőrzött repülőtéren való leszállás esetét kivéve - azonnal tájékoztatja az illetékes ATC egységet arról, ha már nem tartozik légiforgalmi irányítás alá.

SERA.8035 Kommunikáció

a) Az ellenőrzött repülést végző légi járműveknek a megfelelő légiforgalmi irányítóegység megfelelő távközlési csatornáján keresztül folyamatosan figyelniük kell a beszédüzemű levegő-föld kommunikációt, illetve szükség esetén kétirányú kapcsolatot kell létesíteniük a szóban forgó légiforgalmi irányítóegységgel, kivéve, ha a megfelelő léginavigációs szolgáltató az ellenőrzött repülőterek repülőtéri forgalmában részt vevő légi járművek tekintetében másként írja elő.

1. A légi járműnek mindaddig figyelnie kell a beszédüzemű levegő-föld kommunikációt, amíg az irányító és légijármű-vezető közötti adatkapcsolati kommunikáció (CPDLC) létre nem jön.

b) A tagállamok betartják a kommunikációs kapcsolat megszakadására vonatkozóan a Chicagói

Egyezmény keretében elfogadott rendelkezéseket. Az ICAO említett rendelkezéseinek uniós jogba való átültetése érdekében a Bizottság legkésőbb 2015. december 31-én közös európai eljárásokra tesz javaslatot.

9. SZAKASZ

A repüléstájékoztató szolgáltatás SERA.9001 Alkalmazás

a) A repüléstájékoztató szolgáltatást a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek kell nyújtania azon légi járművek részére, amelyeket a tájékoztatás valószínűleg érint, és:

1. amelyek légiforgalmi irányítási szolgáltatást kapnak; vagy
2. amelyekről az érintett légiforgalmi irányítóegységek más módon tudomást szereztek.

b) A repüléstájékoztató szolgáltatás nem mentesíti a légijármű-parancsnokot a rá háruló felelősség alól, és ő hozza meg a végső döntést a repülési terv esetleges javasolt módosításával kapcsolatban.

c) Amennyiben a légiforgalmi szolgálati egység repüléstájékoztató szolgáltatást és légi forgalmi irányítószerkezetet egyaránt nyújt, a légiforgalmi irányítószerkezet előnyt élvez a repüléstájékoztató szolgáltatással szemben, ha a légiforgalmi irányítószerkezet biztosítása ezt megköveteli.

SERA.9005 A repüléstájékoztató szolgáltatás hatálya

a) A repüléstájékoztató szolgáltatásnak az alábbiakra kell kiterjednie:

1. Sigmet és Airmet tájékoztatás;
2. a kitörést megelőző vulkáni tevékenység, vulkánkitörések és a vulkáni hamufelhökre vonatkozó tájékoztatás;
3. a légkörbe jutott radioaktív és mérgező vegyi anyagokra vonatkozó tájékoztatás;
4. a rádió navigációs szolgáltatások elérhetőségében bekövetkező változásokról szóló tájékoztatás;
5. a repülőterek és a hozzájuk tartozó létesítmények állapotában bekövetkező változásokról szóló tájékoztatás, beleértve a repülőtér mozgási területének állapotára vonatkozó tájékoztatást, amennyiben ezt az állapotot hó, jég vagy jelentős mélységű víz jelenléte befolyásolja;
6. a személyzet nélküli szabad ballonokról szóló tájékoztatás, minden más olyan tájékoztatás, amely befolyással lehet a repülés biztonságára.

b) A repülések számára nyújtott repüléstájékoztató szolgáltatásnak az a) pontban felsoroltakon kívül magában kell foglalni az alábbiakról nyújtott tájékoztatást:

1. az indulási repülőtérre, az érkezési repülőtérre és a kitérő repülőterekre vonatkozó időjárásjelentések vagy -előrejelzések;
2. a C, D, E, F és G osztályú légtérben repülő légi járművek esetében az összeütközés veszélye;
3. víz felett végzett repülés esetén, ha lehetséges és ha a pilóta kéri, a területen tartózkodó felszíni járművekről rendelkezésre álló adatok, például rádióhívójelük, helyzetük, útirányuk, sebességük stb.

c) A VFR repülések számára nyújtott repüléstájékoztató szolgáltatásnak az a) pontban

felsoroltakon kívül tartalmaznia kell a repülési útvonal mentén fennálló olyan rendelkezésre álló forgalmi és időjárási körülményekre vonatkozó tájékoztatást, amelyek a látvarepülési szabályok mellett végzett repülést teljesíthetetlené tehetik.

SERA.9010 Automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (ATIS)

a) Az ATIS üzenetek alkalmazása közvetlen kérésre/válaszadásra

1. A pilóta kérésére a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek el kell küldenie a vonatkozó ATIS-üzeneteket.

2. A beszédüzemű (Voice-ATIS), illetve adatkapcsolati (D-ATIS) automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat biztosítása esetén:

i. a légi járműnek vissza kell igazolnia a tájékoztatás vételét, amikor kapcsolatot létesít a közelkörzeti irányítási szolgáltatást nyújtó légiforgalmi szolgálati egységgel, a repülőtéri irányítótoronnyal vagy a repülőtéri repülési tájékoztató szolgálattal (Aerodrome Flight Information Service, AFIS); valamint

ii. a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek az ATIS-üzenet vételének visszaigazolására válaszként vagy -érkező légi jármű esetén - az illetékes hatóság által esetleg előírt más időben meg kell adnia a légi jármű számára az érvényes magasságmérő-beállítást.

3. Annak az érvényes ATIS-üzenetnek a tartalmát, amelynek vételét az érintett légi jármű visszaigazolta, a 2. pont alapján elküldött magasságmérő-beállítás kivételével nem szükséges belevenni a légi jármű számára küldendő irányított adásba.

4. Ha egy légi jármű olyan ATIS-üzenet vételét igazolja vissza, amely már nem érvényes, a tájékoztatás módosításra szoruló elemeit haladéktalanul továbbítani kell a légi járműhöz.

b) ATIS az érkező és induló légi járművek számára

A mind az érkező, mind az induló légi járművekre vonatkozó tájékoztatást tartalmazó ATIS-üzeneteknek az alábbi elemeket kell tartalmazniuk a felsorolás szerinti sorrendben:

1. a repülőtér neve;
2. az érkezési és/vagy indulási tájékoztatás jelzése;
3. D-ATIS kapcsolat esetén a kapcsolat fajtája;
4. az üzenet jelölése;
5. a megfigyelés időpontja, ha szükséges;
6. a várható megközelítés(ek) fajtája;
7. használt futópálya (futópályák); a túlfutásgátló rendszer (ha van ilyen) állapota, amennyiben az potenciális veszélyt jelent;
8. a futópálya felületének állapota és - adott esetben - a fékhatás;
9. a várakozási idő, ha szükséges;
10. az átváltási szint, ha van ilyen;
11. más alapvető repülési adatok;
12. a felszíni szélirány és szélesség, beleértve azok jelentősebb változását is, és ha a használt futópályák valamely szakaszára vonatkozó szélmérők adatai elérhetőek, és a légi járművek üzemben tartói kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

13. a látótávolság és - ha rendelkezésre áll - a futópálya menti látótávolság (RVR)⁷;
14. a pillanatnyi időjárás helyzet⁸;
15. felhő 1 500 m (5 000 láb) vagy a legnagyobb minimális szektormagasság alatt (attól függően, hogy melyik magasabb); zivatarfelhő; ha az égbolt borult, a függőleges látótávolság, ha rendelkezésre áll⁹;
16. a levegő hőmérséklete;
17. a harmatponti hőmérséklet;
18. a magasságmérő beállítása(i);
19. a megközelítési és a felszállás utáni emelkedési területen fennálló jelentős időjárás jelenségekre vonatkozó minden rendelkezésre álló adat, beleértve a szélnyírást és a legutolsó, repülés szempontjából jelentős időjárás jelenségről szóló tájékoztatást;
20. a várható időjárás, ha ismert; valamint
21. az egyedi ATIS-utasítások.

c) ATIS az érkező légi járművek számára

A csak érkező légi járművekre vonatkozó tájékoztatást tartalmazó ATIS-üzeneteknek az alábbi elemeket kell tartalmazniuk a felsorolás szerinti sorrendben:

1. a repülőtér neve;
2. az érkezési tájékoztatás jelzése;
3. D-ATIS kapcsolat esetén a kapcsolat fajtája;
4. az üzenet jelölése;
5. a megfigyelés időpontja, ha szükséges;
6. a várható megközelítés(ek) fajtája;
7. a leszállásra használt főbb futópálya (futópályák); a túlfutásgátló rendszer (ha van ilyen) állapota, amennyiben az potenciális veszélyt jelent;
8. a futópálya felületének állapota és - adott esetben - a fékhatás;
9. a várakozási idő, ha szükséges;
10. az átváltási szint, ha van ilyen;
11. más alapvető repülési adatok;
12. a felszíni szélirány és szélesség, beleértve azok jelentősebb változását is, és ha a használt futópályák valamely szakaszára vonatkozó szélmérők adatai elérhetőek, és a légi járművek üzemben tartói kéri ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

⁷ Ezek az elemek a CAVOK kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárás körülmények.

⁸ Ezek az elemek a CAVOK kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárás körülmények.

⁹ Ezek az elemek a CAVOK kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárás körülmények.

13. a látótávolság és - ha rendelkezésre áll - a futópálya menti látótávolság (RVR)¹⁰;
14. a pillanatnyi időjárási helyzet¹¹;
15. felhő 1 500 m (5 000 láb) vagy a legnagyobb minimális szektormagasság alatt (attól függően, hogy melyik magasabb); zivatarfelhő; ha az égbolt borult, a függőleges látótávolság, ha rendelkezésre áll¹²;
16. a levegő hőmérséklete;
17. a harmatponti hőmérséklet;
18. a magasságmérő beállítása(i);
19. a megközelítési területen fennálló jelentős időjárási jelenségekre vonatkozó minden rendelkezésre álló adat, beleértve a szélnyírást és a legutolsó, repülés szempontjából jelentős időjárási jelenségről szóló tájékoztatást;
20. a várható időjárás, ha ismert; valamint
21. az egyedi ATIS-utasítások.

d) ATIS az induló légi járművek számára

A csak induló légi járművekre vonatkozó tájékoztatást tartalmazó ATIS-üzeneteknek az alábbi elemeket kell tartalmazniuk a felsorolás szerinti sorrendben:

1. a repülőtér neve;
2. az indulási tájékoztatás jelzése;
3. D-ATIS kapcsolat esetén a kapcsolat fajtája;
4. az üzenet jelölése;
5. a megfigyelés időpontja, ha szükséges;
6. a felszállásra használt futópálya (futópályák); a túlfutásgátló rendszer (ha van ilyen) állapota, amennyiben az potenciális veszélyt jelent;
7. a felszállásra használt futópályák felületének állapota és - ha ismert - a fékhatás;
8. az indulás késése, adott esetben;
9. az átváltási szint, ha van ilyen;
10. más alapvető repülési adatok;
11. a felszíni szélirány és szélesség, beleértve azok jelentősebb változását is, és ha a használt futópályák valamely szakaszára vonatkozó szélmérők adatai elérhetőek, és a légi járművek üzemben tartói kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

¹⁰ Ezek az elemek a CAVOK kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárási körülmények.

¹¹ Ezek az elemek a CAVOK kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárási körülmények.

¹² Ezek az elemek a CAVOK kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárási körülmények.

12. a látótávolság és - ha rendelkezésre áll - a futópálya menti látótávolság (RVR)¹³;
13. a pillanatnyi időjárás helyzete¹⁴;
14. felhő 1 500 m (5 000 láb) vagy a legnagyobb minimális szektormagasság alatt (attól függően, hogy melyik magasabb); zivatarfelhő; ha az égbolt borult, a függőleges látótávolság, ha rendelkezésre áll¹⁵;
15. a levegő hőmérséklete;
16. a harmatponti hőmérséklet;
17. a magasságmérő beállítása(i);
18. a felszállás utáni emelkedési területen fennálló jelentős időjárás jelenségekre vonatkozó minden rendelkezésre álló adat, beleértve a szélnyírást;
19. a várható időjárás, ha ismert; valamint
20. az egyedi ATIS-utasítások.

10. SZAKASZ

Riasztószolgálat

SERA.10001 Alkalmazás

a) A légiforgalmi szolgálati egységeknek riasztószolgálatot kell biztosítaniuk a következők számára:

1. minden olyan légi jármű, amely légiforgalmi irányítást kap;
2. amennyiben megoldható, minden más olyan légi jármű, amely repülési tervet adott be, vagy amelyről a légiforgalmi irányításnak más módon tudomása van; valamint
3. minden olyan légi jármű, amelyről tudható vagy feltételezhető, hogy jogellenes beavatkozásnak van kitéve.

SERA.10005 Tájékoztatás nyújtása olyan légi járműnek, amely vészhelyzetben lévő légi jármű közelében tartózkodik

a) Ha a légiforgalmi szolgálati egység megállapította, hogy egy légi jármű vészhelyzetben van, akkor - a b) pontban meghatározott eset kivételével - amint lehetséges, tájékoztatnia kell az érintett légi jármű közelében lévő ismert légi járműveket a vészhelyzet természetéről.

b) Ha a légiforgalmi szolgálati egység tudomására jutott vagy feltételezi, hogy egy légi jármű

¹³ Ezek az elemek a CAVOK kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárás körülmények.

¹⁴ Ezek az elemek a CAVOK kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárás körülmények.

¹⁵ Ezek az elemek a CAVOK kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) a látótávolság legalább 10 km, és a legkisebb látótávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárás körülmények.

jogellenes beavatkozásnak van kitéve, a légiforgalmi irányítószolgálat levegő-föld távközlésében mindaddig nem szabad hivatkozni a vészhelyzet természetére, amíg az érintett légi járműről érkező közlésben ez nincs megemlítve, és amíg nem bizonyos, hogy a hivatkozás nem fogja a helyzet súlyosságát fokozni.

11. SZAKASZ

Beavatkozások, vészhelyzetek és elfogás

SERA.11001 Jogellenes beavatkozás

a) Jogellenes beavatkozás esetén a légi járműnek meg kell próbálnia válaszadóját a 7500-as kóddal üzemeltetni, és törekednie kell arra, hogy értesítse az illetékes ATS egységet erről a tényről, valamint az ezzel kapcsolatos lényeges körülményekről és a fenti körülmények miatt szükségessé vált, az érvényes repülési tervtől való bármilyen eltérésről annak érdekében, hogy az ATS egység a légi jármű számára az elsőbbséget biztosítani tudja és a többi légi járművel való konfliktus lehetőségét a minimálisra csökkenthesse.

b) Ha a fedélzeten lévő körülmények mást nem indokolnak, a jogellenes beavatkozásnak kitett légi jármű parancsnokának a lehető leghamarabb meg kell kísérelnie a leszállást legközelebbi repülőtéren vagy az illetékes hatóság által e célra kijelölt egyéb területen.

SERA.11005 Szolgáltatás vészhelyzetben lévő légi járművek számára

a) Abban az esetben, ha egy légi járműről tudott vagy feltételezhető, hogy vészhelyzetben van, beleértve a jogellenes beavatkozás esetét is, a légiforgalmi szolgálati egységeknek a körülmények által megkövetelt mértékben a legnagyobb figyelmet, segítséget és a többi légi járművel szemben elsőbbséget kell biztosítaniuk az érintett légi járműnek.

b) Abban az esetben, ha egy légi jármű jogellenes beavatkozásnak van kitéve, vagy annak megtörténte feltételezhető, a légiforgalmi szolgálati egységeknek a légi jármű kéréseivel azonnal foglalkozniuk kell. Ilyen esetben folyamatosan meg kell adni a légi jármű számára a repülés biztonságos folytatásához szükséges tájékoztatásokat, és meg kell tenni a szükséges lépéseket a repülés összes szakaszának, különösen a biztonságos leszállásnak a lefolytatása érdekében.

c) Abban az esetben, ha egy légi járművön jogellenes beavatkozás történik, vagy annak megtörténte feltételezhető, a légiforgalmi szolgálati egységeknek a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően haladéktalanul értesíteniük kell az állam által meghatározott hatóságot, és adatcserét kell végezni a légi jármű üzemben tartójával vagy annak kijelölt képviselőjével.

SERA.11010 Váratlan események a levegőben

Eltévedt vagy azonosítatlan légi jármű

a) Amint a légiforgalmi szolgálati egység eltévedt légi járműről szerez tudomást, meg kell tennie az 1. és 3. pontban meghatározott lépéseket a légi jármű segítése és biztonságos repülése érdekében.

1. Ha az eltévedt légi jármű helyzete nem ismert, a légiforgalmi szolgálati egységnek a következők szerint kell eljárnia:

i. ha nincs kétirányú kapcsolat, megpróbál ilyet létesíteni a légi járművel;

- ii. minden lehetséges eszközzel megpróbálja meghatározni a légi jármű helyzetét;
 - iii. tájékoztatja azokat a légiforgalmi szolgálati egységeket, amelyeknek a területére a légi jármű betévedt vagy betévedhet, figyelembe véve az összes olyan tényezőt, amely az érintett légi jármű repülésére befolyással lehet;
 - iv. a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően tájékoztatja a megfelelő katonai egységeket, és eljuttatja hozzájuk az eltévedt légi jármű repülési tervét és a légi járműre vonatkozó egyéb adatokat;
 - v. az eltévedt légi járművel történő kapcsolatteremtés és a légi jármű helyzetének meghatározása érdekében minden segítséget megkér a iii. és iv. alpontban megjelölt egységektől.
2. Az 1. iv. és 1. v. alpontban előírt kötelezettségek az 1. iii. alpont szerint értesített légiforgalmi szolgálati egységekre is vonatkoznak.
3. Ha sikerült meghatározni az eltévedt légi jármű helyzetét, a légiforgalmi szolgálati egységnek a következőket kell tennie:
- i. megadja a légi járműnek a helyzetét, és javaslatot tesz a szükséges javító intézkedésre. Ezt a javaslatot haladéktalanul el kell juttatni a légi járműhöz, ha a légiforgalmi szolgálatnak tudomása van elfogás lehetőségéről vagy a légi jármű biztonságát fenyegető más veszélyről; valamint
 - ii. az eltévedt légi járművet érintő tájékoztatást és a légi jármű részére adott javaslatot szükség szerint eljuttatja más légiforgalmi szolgálati egységekhez és a megfelelő katonai szervekhez.

b) Amint a légiforgalmi szolgálati egység a körzetében tartózkodó azonosítatlan légi járműről szerez tudomást, a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően meg kell kísérelnie a légi jármű azonosságának megállapítását, ha ez a légiforgalmi szolgáltatás biztosításához szükséges, vagy ha a megfelelő katonai hatóságok kérik. Ennek érdekében a légiforgalmi szolgálati egységnek az adott helyzettől függően az alábbi lépéseket kell megtennie:

- 1. megpróbál kétirányú kapcsolatot létesíteni a légi járművel;
- 2. felvilágosítást kér a repülésről a repülési tájékoztató körzetben tevékenykedő más légiforgalmi szolgálati egységektől, és a segítségüket kéri a légi járművel történő kétirányú kapcsolat létesítéséhez;
- 3. felvilágosítást kér a repülésről a szomszédos repülési tájékoztató körzetekben tevékenykedő légiforgalmi szolgálati egységektől, és a segítségüket kéri a légi járművel történő kétirányú kapcsolat létesítéséhez;
- 4. megpróbál tájékoztatást kérni a körzetben tartózkodó más légi járművektől;
- 5. amint sikerült azonosítani a légi járművet, a légiforgalmi szolgálati egységnek értesítenie kell a megfelelő katonai szervet.

c) Eltévedt vagy azonosítatlan légi jármű esetében figyelembe kell venni annak lehetőségét, hogy a légi jármű jogellenes beavatkozásnak van kitéve. Amennyiben a légiforgalmi szolgálati egység úgy ítéli meg, hogy az eltévedt vagy azonosítatlan légi jármű jogellenes beavatkozásnak van kitéve, a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően haladéktalanul értesítenie kell az állam által kijelölt hatóságot.

SERA.11015 Elfogás

a) Azon eset kivételével, amikor légi jármű kérésére kerül sor elfogásra és kíséret biztosítására, a polgári légi járművek elfogása esetén azon rendelkezéseknek és közigazgatási útmutatásoknak megfelelően kell eljárni, amelyeket a tagállamok a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezményvel és

különösen annak 3. cikkének d) pontjával összhangban fogadnak el, amely értelmében az ICAO-egyezmény szerződő felei vállalják, hogy az állami légi járművekre vonatkozó rendelkezések elfogadásakor kellő mértékben figyelembe veszik a polgári légi járművek irányításának biztonságát.

b) Az elfogott polgári légi jármű parancsnoka köteles:

1. azonnal végrehajtani az elfogó légi jármű utasításait, az S11-1. és S11-3. táblázatban megadott vizuális jelzéseket a meghatározottak szerint értelmezve és viszonzva;

2. ha lehetséges, tájékoztatni a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységet;

3. megkísérelni rádiókapcsolat felvételét az elfogó légi járművel vagy az elfogást irányító illetékes egységgel, általános hívással a 121,500 MHz kényszerhelyzeti frekvencián, megadva az elfogott légi jármű azonosító jelét és a repülés körülményeit; valamint, ha nem sikerül kapcsolatot létesíteni, a hívást lehetőség szerint a 243 MHz kényszerhelyzeti frekvencián megismételni;

4. ha a légi jármű fel van szerelve másodlagos radar válaszjeladóval (SSR transzponderrel), beállítani az „A” mód 7700-as kódot, kivéve, ha az illetékes légiforgalmi egységtől más utasítást kapott;

5. ha a légi jármű fel van szerelve ADS-B vagy ADS-C berendezéssel, kiválasztani a megfelelő vészhelyzeti funkciót, kivéve, ha az illetékes légiforgalmi egységtől más utasítást kapott.

S11-1. táblázat

Az elfogó légi járművek által adott jelzések és az elfogott légi járművek által adott válaszjelzések

Sorozat	Az ELFOGÓ légi jármű jelzése	Jelentése	Az ELFOGOTT légi jármű válasza	Jelentése
1	<p>NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A légi jármű billegtetése és a navigációs fények (valamint helikopterek esetében a leszálló fényszórók) rendszertelen villogtatása közvetlenül az elfogott légi jármű felett és előtt, és attól rendes körülmények között balra (vagy jobbra, ha az elfogott légi jármű helikopter), majd nyugtázás után lassú szintrepülésben végrehajtott forduló rendes körülmények között balra (vagy helikopterek esetében jobbra) a kívánt irányra.</p> <p><i>1. megjegyzés</i> Az időjárási viszonyok vagy a domborzat szükségessé teheti, hogy az elfogó légi jármű a fenti 1. sorozatban megadottakkal ellentétes helyzetet és ellentétes irányú fordulót vegyen fel.</p> <p><i>2. megjegyzés</i> Ha az elfogott légi jármű nem képes az elfogó légi járművel azonos sebességgel repülni, az elfogó légi jármű köteles várakozási köröket</p>	<p>Önt elfogták. Kövessen.</p>	<p>NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A légi jármű billegtetése, a navigációs fények rendszertelen villogtatása és követés.</p>	<p>Értettem, végrehajtom.</p>

2	repülni és a légi jármű billegtetésével jelezni mindannyiszor, ahányszor elhalad az elfogott légi jármű mellett. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Az elfogott légi jármű repülési útvonalának keresztezése nélkül végrehajtott 90°-os vagy annál nagyobb mértékű emelkedő fordulóból álló, hirtelen elrepülési manőver az elfogott légi járműtől.	Továbbhaladhat.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A légi jármű billegtetése.	Értettem, végrehajtom.
3	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A futómű kiengedése (ha a légi jármű ilyen típusú), a leszálló fényszórók folyamatos működtetése és a használatban lévő futópálya átrepülése, vagy ha az elfogott légi jármű helikopter, a helikopter-leszállóhely átrepülése. Helikopterek esetében az elfogó helikopter leszálláshoz történő megközelítést hajt végre és függeszkedik a leszállóhely közelében.	Szálljon le ezen a repülőtéren.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A futómű kiengedése (ha ilyen típusú), a leszálló fényszórók folyamatos működtetése, az elfogó légi jármű követése és ha a használatban lévő futópálya vagy helikopterleszállóhely átrepülése után a leszállás biztonságosnak tekinthető, a leszállás megkezdése.	Értettem, végrehajtom.

S11-2. táblázat

Az elfogott légi járművek által adott jelzések és az elfogó légi járművek által adott válaszjelzések

Sorozat	Az ELFOGOTT légi jármű jelzése	Jelentése	Az ELFOGÓ légi jármű válasza	Jelentése
4	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A futómű behúzása (ha a légi jármű ilyen típusú), a leszállófényszórók villogtatása, mialatt átrepüli a használatban lévő futópályát vagy helikopter-leszállóhelyet a repülőtéri magasság felett 300 métert (1 000 lábat) meghaladó, de 600 méternél (2 000 lábnál) nem nagyobb magasságon (helikopter esetében 50 métert (70 lábat) meghaladó, de 100 méternél (330 lábnál) nem nagyobb magasságon), és folytatja a körözést a használatban lévő futópálya vagy helikopter-leszállóhely felett. Ha a leszálló fényszórót nem képes működtetni, bármely más rendelkezésre álló fényt kell villogtatni.	Az Ön által kijelölt repülőter nem felel meg.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Ha azt kívánják, hogy az elfogott légi jármű kövesse az elfogó légi járművet egy kitérő repülőterre, úgy az elfogó légi jármű behúzza futóművét (ha ilyen típusú) és a számára előírt 1. sorozatú jelzéseket alkalmazza. Ha úgy határoznak, hogy az elfogott légi járművet elengedik, az elfogó légi jármű a számára előírt 2. sorozatú jelzéseket alkalmazza.	Értettem, kövessen. Értettem, továbbhaladhat.
5	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Valamennyi rendelkezésre álló fény rendszeres be- és kikapcsolása, de oly módon, hogy meg lehessen különböztetni a villogó fényektől.	Nem tudom végrehajtani.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Az elfogó légi jármű számára előírt 2. sorozatú jelzéseket alkalmazza.	Értettem.
6	NAPPAL vagy ÉJSZAKA -	Veszélyben	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Az	Értettem.

Valamennyi rendelkezésre álló fény rendszertelen villogtatása.	vagyok.	elfogó légi jármű számára előírt 2. sorozatú jelzéseket alkalmazza.
--	---------	---

c) Amennyiben a bármilyen módon, bárkitől rádión kapott utasítás ellentétes azzal, amelyet az elfogó légi jármű vizuális jelzésekkel adott, az elfogott légi jármű személyzetének azonnal kérnie kell az ellentmondás azonnali tisztázását, eközben azonban változatlanul köteles végrehajtani az elfogó légi jármű jelzésekkel adott utasításait.

d) Amennyiben a bármilyen módon, bárkitől rádión kapott utasítás ellentétes azzal, amelyet az elfogó légi jármű rádión adott, az elfogott légi jármű személyzetének azonnal kérnie kell az ellentmondás azonnali tisztázását, eközben azonban változatlanul köteles végrehajtani az elfogó légi jármű rádión adott utasításait.

e) Ha az elfogás során létrejött a rádiókapcsolat, de a közleményváltás közös nyelven nem lehetséges, meg kell kísérelni az alapvetően szükséges tájékoztatások megadását és az utasítások adásának-vételének nyugtázását az S11-3. táblázatban szereplő angol nyelvű kifejezések és kiejtési útmutató használatával, az egyes kifejezéseket kétszer megismételve.

S11-3. táblázat

Az ELFOGÓ légi jármű személyzete által használandó kifejezések			Az ELFOGOTT légi jármű személyzete által használandó kifejezések		
Kifejezés	Kiejtés (1)	Jelentése	Kifejezés	Kiejtés (1)	Jelentése
CALL SIGN	<u>KÓL</u> -SZÁJN	Mi a hívójele?	CALL SIGN (hívójel) (2)	<u>KÓL</u> -SZÁJN (hívójel)	Hívójelem (hívójel)
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Kövessen.	WILCO	<u>VIL</u> -KO	Megértettem, végrehajtom.
DESCEND	<u>DI-SZEND</u>	Süllyedjen leszálláshoz. Will comply			
			CAN NOT	<u>KEN</u> -NAT	Nem tudom teljesíteni.
YOU LAND	<u>JÚ</u> -LEND	Szálljon le ezen a repülőtéren.	REPEAT	<u>RI-PÍT</u>	Ismételje meg utasítását.
			AM LOST	EM LOSZT	Eltévedtem.
PROCEED	<u>PRO-SZID</u>	Továbbhaladhat.			
			MAYDAY	<u>MÉJDÉJ</u>	Vészhelyzetben vagyok.
			HIJACK (3)	<u>HÁJ-DZSEK</u>	Eltérítettek.
			LAND (place name)	LEND (... helyen)	Leszállást kérek (... helyen).
			DESCEND	<u>DI-SZEND</u>	Süllyedést kérek.

(1) A második oszlopban a hangsúlyozandó szótag alá van húzva.

(2) A megadandó hívójelnek annak kell lennie, amelyet a légiforgalmi szolgálattal tartott rádió-távbeszélő kapcsolat során használnak, és amely megfelel a légi jármű repülési tervében szereplő azonosító jelnek.

(3) A körülményektől függően a „HIJACK” kifejezés használata nem minden esetben lehetséges, illetve tanácsos.

f) Amint a légiforgalmi szolgálati egység tudomására jut, hogy illetékességi területén egy légi járművel szemben elfogás van folyamatban, az adott helyzettől függően meg kell tennie a következő lépéseket:

1. az összes lehetséges módon, beleértve a 121,5 MHz-es vészhelyzeti rádiófrekvencia használatát is, megkísérel kétirányú kapcsolatot létesíteni az elfogott légi járművel, ha nincs ilyen kapcsolat;

2. tájékoztatja az elfogott légi jármű pilótáját az elfogásról;

3. összeköttetést létesít az elfogást végző légi járművel kétirányú rádiókapcsolatot tartó elfogó irányítóegységgel, és eljuttatja hozzá az elfogott légi járművel kapcsolatosan rendelkezésre álló adatokat;

4. szükség esetén továbbítja az üzeneteket az elfogást végző légi jármű, illetve az elfogó irányítóegység és az elfogott légi jármű között;

5. az elfogó irányítóegységgel szorosan együttműködve minden lehetséges lépést megtesz az elfogott légi jármű biztonsága érdekében;

6. ha úgy látja, hogy a légi jármű valamelyik szomszédos repüléstájékoztató körzetből tévedt át, tájékoztatja az ezekben a körzetekben tevékenykedő légiforgalmi szolgálati egységeket.

g) Amint a légiforgalmi szolgálati egység tudomására jut, hogy a szolgálati területén kívül egy légi járművel szemben elfogás van folyamatban, az adott helyzettől függően meg kell tennie a következő lépéseket:

1. tájékoztatja az abban a légtérben illetékes légiforgalmi szolgálati egységet, amelyikben az elfogás történik, ellátja az egységet a légi jármű azonosításának segítéséhez szükséges rendelkezésre álló adatokkal, és felkéri az egységet az *f)* pont szerinti tevékenység elvégzésére;

2. továbbítja az üzeneteket az elfogott légi jármű és a illetékes légiforgalmi szolgálati egység, elfogó irányítóegység, illetve az elfogást végző légi jármű között.

12. SZAKASZ

Az időjárással kapcsolatos szolgálatok: légi jármű által végzett megfigyelések és beszédüzemű kapcsolaton történő jelentésük

SERA.12001 A légi jármű által végzett megfigyelések fajtái

a) Az alábbi fajta megfigyeléseket a légi járművön a repülés bármely szakaszában el kell végezni:

1. légi jármű által végzett különleges megfigyelések; valamint
2. légi jármű által végzett más nem rutinszerű megfigyelések.

SERA.12005 Légi jármű által végzett különleges megfigyelések

a) Minden légi járműnek különleges megfigyelést kell végeznie, és jelentenie kell annak eredményét, ha az alábbi körülményekkel találkozik, vagy azokat észleli:

1. közepes vagy erős turbulencia; vagy
2. közepes vagy erős jegesedés; vagy
3. markáns hegyi hullámok; vagy
4. zivatar jégeső nélkül, amely sötét, beágyazódott, nagy kiterjedésű vagy széllökésvonalakban van; vagy

5. zivatar jégesővel, amely sötét, beágyazódott, nagy kiterjedésű vagy szellőkésvonalakban van; vagy

6. erős porvihar vagy erős homokvihar; vagy

7. vulkáni hamufelhő; vagy

8. a kitörést megelőző vulkáni tevékenység vagy vulkánkitörés.

b) Az illetékes hatóságoknak szükség esetén elő kell írniuk más olyan körülményeket, amelyeket minden légi járműnek jelentenie kell, ha azokkal találkozik, vagy azokat észleli.

SERA.12010 Légi jármű által végzett más nem rutinszerű megfigyelések

Ha a légi jármű olyan, a SERA.12005 a) pontban fel nem sorolt időjárási jelenséggel találkozik, amely a légijármű-parancsnok véleménye szerint hatással lehet a repülés biztonságára, vagy egyéb szempontból jelentősen ronthatja a repülés hatékonyságát, a légijármű-parancsnoknak a lehető leghamarabb jeleznie kell ezt a légiforgalmi szolgálati egységnek.

SERA.12015 A légi jármű által végzett megfigyelés beszédüzemű kapcsolaton történő jelentése

a) A légi jármű által végzett megfigyelést a repülés során az észlelés idején vagy után a lehető leghamarabb jelenteni kell.

b) A légi jármű által végzett megfigyelést légi jelentés formájában kell jelenteni, és ennek meg kell felelnie az 5. függelékben meghatározott műszaki előírásoknak.

SERA.12020 A légi jelentések cseréje

a) Amint lehetséges, a légiforgalmi szolgálati egységnek továbbítania kell a különleges és a nem rutinszerű légi jelentéseket az alábbiaknak:

1. a többi érintett légi jármű;

2. a vele kapcsolatban álló meteorológiai megfigyelő állomás (*meteorological watch office, MWO*); valamint

3. a többi érintett légiforgalmi szolgálati egység.

b) A légi járműveknek szóló jelentéseket meg kell ismételni az érintett légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott gyakorisággal és időn keresztül.

1. Függelék

Jelek és jelzések

1. VÉSZ- ÉS SÜRGŐSSÉGI JELZÉSEK

1.1. Általános megjegyzések

1.1.1. Az 1.2. és 1.3. pont szerinti rendelkezések egyike sem lehet akadálya annak, hogy a veszélybe került légi jármű bármilyen rendelkezésre álló eszközt felhasználjon a figyelemfelhívásra, helyzetének megadására vagy a segítségkérésre.

1.1.2. A vész- és sürgősségi jelzésekkel kapcsolatos távközlési eljárásoknak meg kell felelniük a Chicagói Egyezmény 10. melléklete II. kötetének.

1.2. Vészjelzések

1.2.1. Az alábbi jelzések együttesen vagy külön-külön alkalmazva arra utalnak, hogy a légi járművet súlyos és közvetlen veszély fenyegeti, ezért azonnali segítségre van szüksége:

- a) rádiótávíron vagy bármely más jelzőeszközzel leadott, az SOS betűcsoportból álló jelzés (Morse-kód: ...- - -...);
- b) rádió-távbeszélőn leadott, a MAYDAY szó elhangzásából álló vészjelzés;
- c) adatkapcsolaton keresztül küldött, a MAYDAY szóéval azonos tartalmat közvetítő vészhelyzeti üzenet;
- d) rövid időközönként egyesével kilőtt vörös színű rakéták vagy lövedékek;
- e) ejtőernyővel kidobott vörös színű jelzőfény;
- f) a jeladó beállítása a 7700-es kódra „A” módban.

1.3. Sürgősségi jelzések

1.3.1. Az alábbi jelzések együttesen vagy külön-külön alkalmazva arra utalnak, hogy a légi jármű olyan nehézségekről kíván üzenetet közvetíteni, amelyek miatt leszállásra kényszerül, azonnali segítségnyújtásra azonban nincs szüksége:

- a) a leszállófények ismételt be- és kikapcsolása; vagy
- b) a navigációs fények ismételt be- és kikapcsolása oly módon, hogy az megkülönböztethető legyen a villogó navigációs fényektől.

1.3.2. Az alábbi jelzések együttesen vagy külön-külön alkalmazva arra utalnak, hogy a légi jármű rendkívül sürgős üzenetet kíván közvetíteni egy hajó, légi jármű vagy egyéb jármű, illetve a fedélzetén vagy látókörén belül lévő személy(ek) biztonságával kapcsolatban:

- a) rádiótávíron vagy bármely más jelzőeszközzel leadott, az XXX betűcsoportból álló jelzés (Morse-kód: -.- -.-.-.);
- b) rádió-távbeszélőn leadott, a PAN, PAN szavak elhangzásából álló sürgősségi jelzés;
- c) adatkapcsolaton keresztül küldött, a PAN, PAN szavakéval azonos tartalmat közvetítő sürgősségi üzenet.

2. KORLÁTOZOTT, TILTOTT VAGY VESZÉLYES LÉGTÉRBE HALADÓ, ILLETVE ODA ILLETÉKTELENÜL BELÉPNI SZÁNDÉKOZÓ LÉGI JÁRMŰ FIGYELMEZTETÉSÉRE HASZNÁLT VIZUÁLIS JELZÉSEK

2.1. A korlátozott, tiltott vagy veszélyes légtérben haladó vagy ilyenhez közeledő illetéktelen légi jármű figyelmeztetésére nappal és éjjel egyaránt vizuális jelzéseket használnak: a földről 10 másodpercenként lövedéksorozatot lőnek ki, amely a szétrobbanásakor vörös és zöld fényt mutat vagy csillagokat szór, ezzel jelzi az illetéktelen légi jármű számára, hogy korlátozott, tiltott vagy veszélyes légtérben halad, vagy ilyenhez közeledik, és ezért haladéktalanul meg kell tennie a szükséges korrekciós intézkedéseket.

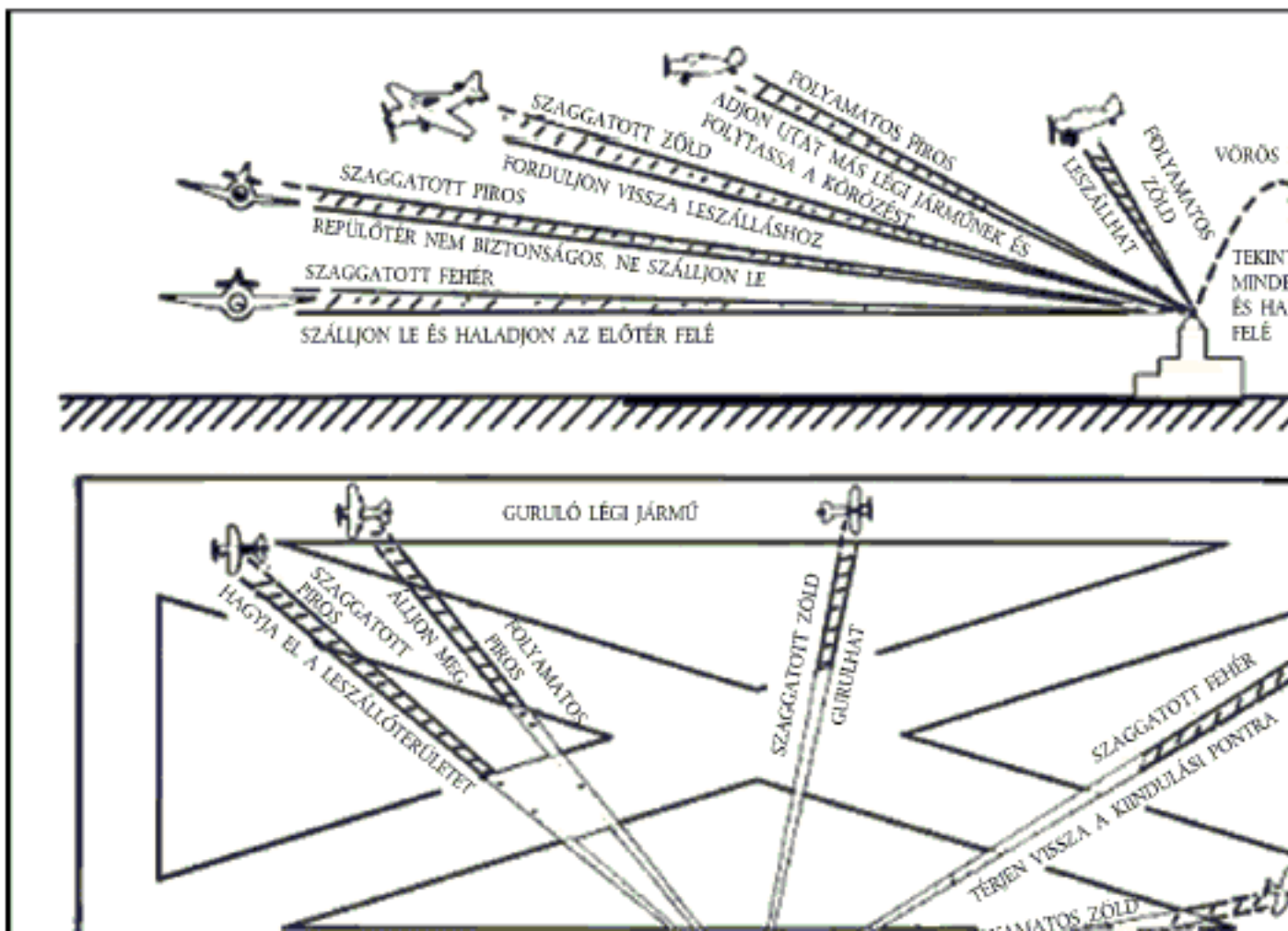
3. JELZÉSEK A REPÜLŐTÉRI FORGALOMBAN

3.1. Fény- és pirotechnikai jelzések

3.1.1. Utasítások

Fény		A repülőtéri irányítástól	
		levegőben lévő légi jármű részére	földön lévő légi j
Az érintett légi jármű felé irányítva (lásd az A1-1. ábrát)	Folyamatos zöld	Leszállhat	Felszállhat
	Folyamatos piros	Adjon utat más légi járműnek és folytassa a körözést	Álljon meg
	Szaggatott zöld	Forduljon vissza leszállás céljából (*)	Gurulhat
	Szaggatott piros	A repülőtér nem biztonságos, ne szálljon le	Hagyja el a has leszállóterületet
	Szaggatott fehér	Szálljon le ezen a repülőtéren és haladjon az előtér felé (*)	Térjen vissza a rep pontjára
Vörös rakéta		Tekintszen érvénytelennek minden eddigi utasítást, egyelőre ne szálljon le	

(*) A leszállási és gurulási engedély időben megadásra kerül.



3.1.2. Nyugtázás a légi jármű részéről

a) Repülés közben:

1. nappali világosságban:

- szárnybillegtetéssel, kivéve a megközelítés alapfalán és a végső egyenesen;

2. éjszakai sötétségben:

- a leszállófények kétszeri felvillantásával vagy ezek hiányában a navigációs fények kétszeri be- és kikapcsolásával.

b) A földön:

1. nappali világosságban:

- a csűrő- vagy oldalkormány mozzgatásával;

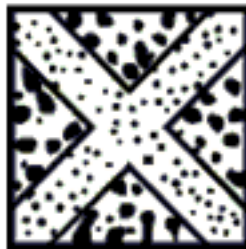
2. éjszakai sötétségben:

- a leszállófények kétszeri felvillantásával vagy ezek hiányában a navigációs fények kétszeri be- és kikapcsolásával.

3.2. Földi vizuális jelek

3.2.1. Leszállási tilalom

3.2.1.1. A jelmezőben fekvő, két sárga átlóval ellátott vörös négyzet (A1-2. ábra) azt jelenti, hogy leszállni tilos, és ez a tilalom tartós jellegű.



A1-2 . ÁBRA

3.2.2. Rendkívüli óvatosság megközelítéskor és leszálláskor

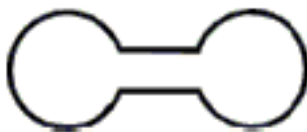
3.2.2.1. A jelmezőben fekvő, egy sárga átlóval ellátott vörös négyzet (A1-3. ábra) azt jelenti, hogy a munkaterület rossz állapota vagy bármely egyéb ok miatt megközelítés vagy leszállás közben rendkívül óvatosan kell eljárni.



A1-3. ÁBRA

3.2.3. Futópályák és gurulóutak használata

3.2.3.1. A jelmezőben fekvő, fehér színű, súlyzó alakú jel (A1-4. ábra) azt jelenti, hogy a légi járművek fel- és leszállásra, valamint gurulásra csak a futópályát és a gurulóutakat használhatják.



A1-4. ÁBRA

3.2.3.2. A jelmezőben fekvő, a 3.2.3.1. pontban leírttal azonos, a körökben azonban a tengelyre merőleges fekete sávokkal ellátott, fehér színű, súlyzó alakú jel (A1-5. ábra) azt jelenti, hogy a légi járművek fel- és leszállásra csak a futópályát használhatják, egyéb manőverek azonban nem korlátozódnak a futópályákra és a gurulóutakra.



A1-5. ÁBRA

3.2.4. Lezárt futópályák vagy gurulóutak

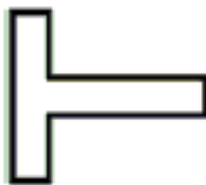
3.2.4.1. A futópályákon és a gurulóutakon, vagy azok részein fekvő, a környezetüktől jól elütő, egyszínű sárga vagy fehér X alakú jelek (A1-6. ábra) azt jelentik, hogy az adott terület nem alkalmas légi járművek mozgására.



A1-6. ÁBRA

3.2.5. Le- és felszállási irányok

3.2.5.1. A fekvő fehér vagy narancsszínű T alakú leszállójel (A1-7. ábra) a légi járművek számára a le- és felszállás irányát jelzi: a le- és felszállást a T szárával párhuzamosan, az erre merőleges kereszt szár irányába kell végrehajtani. Éjszaka a T alakú jelet teljes egészében vagy körvonalalaiban fehér fényel kell megvilágítani.



A1-7. ÁBRA

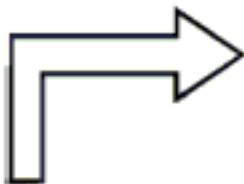
3.2.5.2. A repülőtéri irányítótornyon vagy annak közelében elhelyezkedő, álló helyzetű két számjegy (A1-8. ábra) a munkaterületen levő légi járművek számára a felszállási irányt jelzi a mágneses irányszög közelebbi fokához kerekített 10o-os egységekben kifejezve.



A1-8. ÁBRA

3.2.6. Jobb forgalmi kör

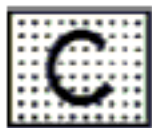
3.2.6.1. A jelmezőben vagy a használatban lévő futópálya, illetve leszállási sáv végénél fekvő, feltűnő színű, jobbra mutató nyíl (A1-9. ábra) azt jelzi, hogy leszállás előtt és felszállás után a fordulót jobbra kell végezni.



A1-9. ÁBRA

3.2.7. Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája

3.2.7.1. Az álló helyzetű, sárga alapon fekete „C” betű (A1-10. ábra) a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának helyét jelzi.



A1-10. ÁBRA

3.2.8. Műveleteket végző vitorlázó repülőgépek

3.2.8.1. A jelmezőben fekvő, fehér színű kettős kereszt azt jelenti, hogy a repülőtér vitorlázó repülőgépek használják és vitorlázórepülés folyik.



A1-11. ÁBRA

4. AZ ELŐTÉR-ÜGYELETES JELZÉSEI

4.1. A beállító/előtér-ügyeletes jelzései a légi jármű részére

4.1.1. A jelzéseket a légijármű-vezetői észlelés megkönnyítése érdekében szükség esetén megvilágított kezű, arccal a légi jármű felé forduló beállító/előtér-ügyeletes adja le:

a) merevszárnyú légi járművek esetében a légi jármű bal oldaláról, ahonnan azokat a légijármű-vezető a legjobban látja; és

b) helikopterek esetében olyan helyről, ahonnan azokat a helikoptervezető a legjobban láthatja.

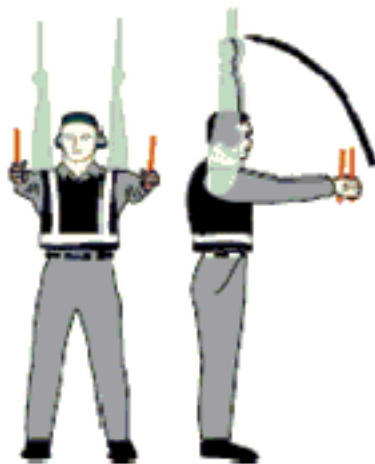
4.1.2. Az alábbi jelzések használata előtt a beállító/előtér-ügyeletes megbizonyosodik arról, hogy a terület, amelyen a légi járművet utasításokkal kell ellátnia, mentes minden olyan akadálytól, amelybe a légi jármű a SERA.3301 *a)* pontban foglaltak végrehajtása közben beleütközhet.



1. Szárnyvég-biztosítás/útmutatás (*)

Jobb kar magastartásban, a jelzőbot felfelé mutat, a bal kézben lévő, lefelé mutató jelzőbot a karral együtt azonos irányba mozog.

(*) A légi jármű szárnyvégénél lévő személy által adott jelzés a légi jármű-vezető/előtér-ügyeletes/tolató számára azt jelenti, hogy a légi jármű akadálymentesen gurulhat a parkolóhelyre, illetve ki onnan.



2. Beszállókapu azonosítása

Az előre nyújtott karok magastartásba lendülnek, a jelzőbotok felfelé mutatnak.



3. Gurulás a következő beállítóhoz/előtér-ügyeletes vagy a torony/gurító irányító utasításának követésére

Mindkét kar felfelé mutat, majd a kinyújtott karok mellett mozognak; a jelzőbotok a következő előtér-ügyeletes vagy gurulási terület irányába mutatnak.

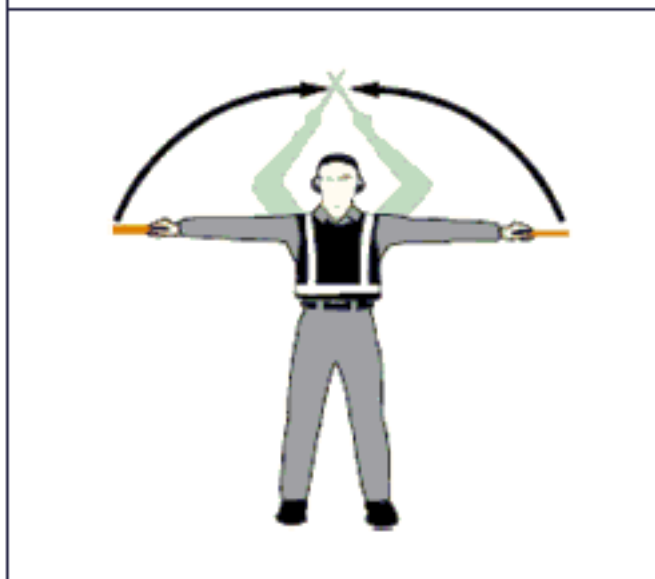


4. Gurulás egyenesen előre



5. b) Jobbra fordulás (a légi jármű-vezető szeméből)

Bal kar a jelzőbottal együtt oldalsó középtartásban a jobb kar hívó mozdulatot tesz. A kar intenzitása a légi jármű fordulásának mértékét jelzi a légi jármű-vezető számára.



6. a) Normál megállás

A karok a jelzőbottal együtt oldalsó középtartásban a jelzőbotok 90 fokos szöveget zárnak a törzsszel; lassan a fej fölé emelkednek, a jelzőbotok kezezik egymást.



6. b) Vészmegállás

A kinyújtott karok jelzőbotokkal együtt a fej fölé emelkednek, a jelzőbotok keresztezik egymást.



7. a) Fékezés

A kinyújtott tenyérrel lefelé fordított ujjakkal a



8. a) Féktuskók behelyezve

A nyújtott karok a jelzőbotokkal együtt a fej fölé emelkednek. A botvégek vízszintesen egymás felé fordítottak, és összeérnek. **Meg kell győződni** arról, hogy a jelzőbotok vízszintes helyzetet a jelzést nyugtázta.



8. b) Féktuskók eltávolítva

A nyújtott karok a jelzőbotokkal együtt a fej fölé emelkednek. A botvégek vízszintesen ellenkező irányba fordítottak, „döfnek”. **Nem távolíthatók el** a féktuskók, amíg a jelzőbotok vízszintes helyzetet erre engedélyt nem ad.



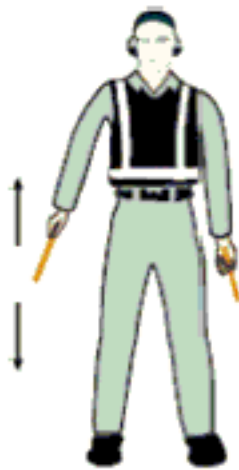
9. Hajtómű(vek) beindítása

Jobb kar fejmagasságban, a jelzőbot felfelé mutat. A bal kar vízszintesen kinyújtva kezd; ezzel egy időben a bal kar felfelé emelkedik, a jelzőbot a beindítandó hajtómű felé mutat.



10. Hajtóművek leállítása

Jobb kar a jelzőbottal vállmagasságban a test felé mutat.



12. A hajtóművek fordulatszámának csökkenése a jelzett oldalon

A leengedett kezekben a jelzőbotok lefelé mutatnak. A jobb vagy bal oldalon fel-le mozognak, jelezve, hogy csökkenteni kell a bal, illetve jobb oldali hajtómű fordulatszámát.



13. Hátrafelé gurulás

Karok derékmagasságban forgatómozdulatot végeznek előre. A hátrafelé gurulás megállítására a 6. a) vagy b) jelzést kell használni.



14. a) Fordulás tolatás közben (a légi jármű hátsó részének jobbra fordítása)

Bal kar a jelzőbottal együtt lefelé mutat; jobbra a jelzőbot függőlegesen a fej fölé emelkedik, majd többször egymás után vízszintes elől helyzetbe lendül.



14. b) Fordulás tolatás közben (a légi jármű hátsó részének balra fordítása)



16. Lebegés (*)

Karok oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90°-os szöget zárnak a törzsszel.

(*) Levegőben lévő helikopterek esetében használatos.



17. Felemelkedés (*)

Karok oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90°-os szöget zárnak a törzsszel; a kezek tenyérrel felfelé emelkednek. A karmozgás gyorsasága a felemelkedési sebesség mértékét jelzi.

(*) Levegőben lévő helikopterek esetében használatos.



18. Leereszkedés (*)

Karok oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90°-os szöget zárnak a törzsszel; a kezek tenyérrel lefelé tartásba ereszkednek. A karmozgás gyorsasága a leereszkedési sebesség mértékét jelzi.

(*) Levegőben lévő helikopterek esetében használatos.



19. a) Balra repülés vízszintesen (a légijármű szemszögéből) (*)



20. Leszállás (*)

A lefelé tartott karok a jelzőbotokkal együtt a tömeges leszállást jelzik.

(*) Levegőben lévő helikopterek esetében használatos.



21. Helyben maradás/várakozás

Az oldalra nyújtott karok a lefelé mutató jelzőbotokkal együtt 45 fokos szöveget zárnak a törzssel. Ebben a helyzetben maradnak, amíg a légi jármű meg nem kezd a következő manőver végrehajtását.



22. Légi jármű elbocsátása

A légi jármű elbocsátását jobb kézzel és/vagy jelzőbotokkal végzett normál tisztelegés jelzi. A gurulás megkezdése után szemkontaktust kell tartani a légi jármű hajózási irányával.



23. A kormányzók kezelésének tilalma (jelzés nélküli/szolgálati kommunikációban)



25. Földi erőforrás lekapcsolása (jelzés a technikai kommunikációban)

Karok a fej fölött; a vízszintesen tartott nyitott és a jobb kéz ujjvégei T betűt formálva összeérintve, a jobb kéz eltávolodik a baltól. Nem kapcsolható az erőforrás, amíg a hajózószemélyzet erre engedélyt nem ad. Éjszaka a kivilágított jelzőbotokkal ugyanígy formálható a fej fölött.



26. Visszautasítás (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)

Jobb kar oldalsó középtartásban, 90 fokos szögben a törzszel; a hüvelykujj vagy a jelzőbot a föld felé mutat; bal kar a térd mellett leeresztve marad.



27. Csatlakozás a légi jármű belső összeköttetésére (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)

Karok oldalsó középtartásban, 90 fokos szögben a törzszel; kezek könyökben behajlítva a fül felé mutatnak.



28. Lépcső leengedése/felhúzása (jelzés a technikai kommunikációban) (*)

Jobb kar leeresztve, bal kar 45°-os szögben a törzszel emelkedik; jobb kar a bal vállcsúcs felé lendül.

4.2. A légi jármű vezetőjének jelzései a beállító/előtér-ügyeletes részére

4.2.1. A jelzéseket a pilótafülkében tartózkodó, a beállító/előtér-ügyeletesi észlelés megkönnyítése érdekében szükség esetén megvilágított kezű, a beállító/előtér-ügyeletes számára jól látható légijármű-vezető adja le.

4.2.1.1. Fékek

a) *Fékezés:* a kéz nyitott tenyérrel az arc elé emelkedik, majd ökölbe szorul.

b) *Fékkoldás:* az ökölbe szorított kéz az arc elé emelkedik, a tenyér kinyílik.

4.2.1.2. Féktuskók

a) *Féktuskók behelyezése:* a kezek kifelé fordított tenyérrel széttáruznak, majd keresztezik egymást az arc előtt.

b) *Féktuskók eltávolítása:* a kezek kifelé fordított tenyérrel keresztezik egymást az arc előtt, majd széttáruznak.

4.2.1.3. Hajtómű(vek) beindításra készen

a) Az egyik kéz megfelelő számú ujjának felemelése a beindításra kész hajtómű számát jelzi.

4.3. Jelzések a technikai/szolgálati kommunikációban

4.3.1. Kézi jelzéseket csak abban az esetben szabad alkalmazni, amikor nincs mód szóbeli technikai/szolgálati kommunikációra.

4.3.2. Az előtér-ügyeletesnek meg kell bizonyosodnia arról, hogy a hajózószemélyzet vette és nyugtázta a technikai/ szolgálati kommunikáció jelzéseit.

5. STANDARD KÉZI VÉSZJELZÉSEK

5.1. Az alábbi kézi jelzések minimumkövetelményként kerültek meghatározásra a repülőtéren mentők és tűzoltók (ARFF) operatív parancsnoka/személyzete és a balesetet szenvedett légi jármű pilótafülkéje és/vagy személyzete közötti vészhelyzeti kommunikáció céljaira. Az ARFF vészhelyzeti kézi jelzéseket a légi jármű bal első oldaláról kell leadni a pilótafülkében tartózkodó személyzet részére.



1. Javaslat evakuálásra

Javaslat a légi jármű kiürítésére a külső helyzele. ARFF operatív parancsnoka általi felmérése alapján.

Kar előre nyújtva, tenyér szemmagasságban. A bal kéz ismételt hívó mozdulatot tesz. A másik kar lemarad.

Éjszaka: ugyanez a jelzés jelzőbotokkal.



2. Javaslat megszakításra

Javaslat a kiürítés megszakítására. Meg kell szüntetni a jármű haladását vagy egyéb folyamatban lévő tevékenységet.

Kezek a homlok előtt, csuklónál keresztezik egymást.

Éjszaka: ugyanez a jelzés jelzőbotokkal.



3. Veszély elhárulása

Külső jelek nem utalnak veszélyre, azaz "rendben".

Karok oldaltartásban, a törzssel 45 fokos szögben. Leereszkednek, a csuklónál keresztezik egymást, majd ismét szétnyílnak és kiinduló helyzetig emelkednek.

Éjszaka: ugyanez a jelzés jelzőbotokkal.



4. Tűz

A kinyújtott jobb kar nyolcasokat ír le vállmagasság között, a bal kéz az égő terület felé.

Éjszaka: ugyanez a jelzés jelzőbotokkal.

2. függelék

Személyzet nélküli szabad ballonok

1. SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLONOK OSZTÁLYOZÁSA

1.1. A személyzet nélküli szabad ballonok az alábbi kategóriákba sorolandók (lásd az AP2-1. ábrát):

a) *könnyű*: olyan, személyzet nélküli szabad ballon, amely egy vagy több darabból álló, 4 kg össztömeget el nem érő terhet szállít, és nem minősül az alábbi c) 2., 3. vagy 4. pontnak megfelelően nehéz ballonnak; vagy

b) *közepes*: olyan, személyzet nélküli szabad ballon, amely egy vagy több darabból álló, 6 kg össztömeget el nem érő terhet szállít, és nem minősül az alábbi c) 2., 3. vagy 4. pontnak megfelelően nehéz ballonnak; vagy

c) *nehéz*: olyan terhet szállító, személyzet nélküli szabad ballon, amely megfelel az alábbi feltételeknek:

1. össztömege 6 kg vagy annál több; vagy
2. 3 kg vagy annál nagyobb tömegű csomagot tartalmaz; vagy
3. 2 kg vagy annál nagyobb tömegű csomagot tartalmaz, amelynek területi sűrűsége nagyobb, mint 13 g/cm²; ezt úgy határozzák meg, hogy a csomag grammban megadott teljes tömegét elosztják legkisebb felületének cm²-ben kifejezett területével; vagy
4. a terhelés felfüggesztésére olyan kötelet vagy egyéb eszközt használnak, amelynél legalább 230 N ütközési erőre van szükség ahhoz, hogy a terhelés leváljon a ballonnal.

2. ÁLTALÁNOS ÜZEMELTETÉSI SZABÁLYOK

2.1. A személyzet nélküli szabad ballonok üzemeltetéséhez szükség van annak az államnak az engedélyére, amelynek a területéről a ballont felbocsátják.

2.2. A kizárólag meteorológiai célokra használt és az előírásoknak megfelelően üzemeltetett könnyű ballontól eltérő, személyzet nélküli szabad ballonnal más állam területére tilos átrepülni az érintett állam engedélye nélkül.

2.3. A 2.2. pontban említett engedélyt a ballon felbocsátása előtt kell megszerezni, ha a művelet előkészítése során joggal feltételezhető, hogy a ballon esetleg átsodródik egy másik állam területe fölé a légtérbe. Az engedély vonatkozhat ballonnal végzett repülések sorozatára vagy ismétlődő műveletek meghatározott típusára, például légkörkutató-ballonok repüléseire is.

2.4. A személyzet nélküli szabad ballon a lajstromozó állam és azon állam(ok) által meghatározott feltételekkel üzemeltethető, amely(ek) területére a ballon feltételezhetően átrepül.

2.5. A személyzet nélküli szabad ballont tilos olyan módon üzemeltetni, hogy földet éréskor a ballon vagy annak bármely része - a terhet is beleértve - veszélyt jelentsen bármely személyre vagy vagyontárgyra nézve.

2.6. A személyzet nélküli nehéz szabad ballon a léginavigációs szolgáltatókkal való előzetes egyeztetés nélkül nem üzemeltethető nyílt tengeren.

AP2-1. ábra

JELLEMZOK		A TEHER TÖMEGE (kg)					
		1	2	3	4	5	6 vagy több
KÖTÉL vagy EGYÉB FELFÜGGESZTÉS 230 Newton vagy TÖBB		NEHÉZ					
EGYEDI CSOMAG A TEHERBEN	TERÜLETI SURUSÉGI több mint 13 g/cm ²						
<div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; display: inline-block;"> TERÜLETI SURUSÉEG SZÁMÍTÁS $\frac{\text{TÖMEG (g)}}{\text{Legkisebb felület területe (cm}^2\text{)}}$ </div>	TERÜLETI SURUSÉGI kevesebb mint 13 g/cm ²	KÖZEPES					
ÖSSZTÖMEG (Ha afelfüggesztés VAGY a területisurúség VAGY azegyedi csomag tömege nem tényezo)							

3. ÜZEMELTETÉSI KORLÁTOZÁSOK ÉS FELSZERELÉSEKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

3.1. A személyzet nélküli nehéz szabad ballon nem üzemeltethető 18 000 méteres (60 000 lábas) barometrikus magasság alatti szinteken vagy azok keresztezésével a léginavigációs szolgáltatók engedélye nélkül, ha:

- a) a felhőzet vagy egyéb elsötétítő tényező mennyisége 4 okta vagy annál több; vagy
- b) a vízszintes látótávolság kevesebb mint 8 km.

3.2. A személyzet nélküli nehéz vagy közepes szabad ballont tilos úgy felbocsátani, hogy az városok, települések sűrűn lakott területei és a műveletben részt nem vevő, szabadban tartózkodó személyek csoportjai felett 1 000 lábnál (300 m) alacsonyabban repüljön.

3.3. A személyzet nélküli nehéz szabad ballon csak az alábbi feltételekkel üzemeltethető:

a) a ballon legalább két egymástól függetlenül működő automatikus vagy távirányítású teherleválasztó berendezéssel vagy rendszerrel van felszerelve;

b) túlnyomás nélküli polietilén ballon esetében legalább két, egymástól független módszert, rendszert, berendezést vagy ezek kombinációját alkalmazzák annak érdekében, hogy a ballonburkolat továbbrepülése megakadályozható legyen;

c) a ballon burkolata egy vagy több olyan radarjel-visszaverő berendezéssel van felszerelve vagy olyan radarjel-visszaverő anyaggal van ellátva, amely visszaveri a jelet a 200 MHz és a 2 700 MHz frekvenciatartományok között működő földi radarberendezések felé, és/vagy a ballon olyan egyéb berendezésekkel van felszerelve, amelyek az üzemeltető számára folyamatos követésre adnak lehetőséget a földi radarberendezés hatótávolságán kívül.

3.4. A személyzet nélküli nehéz szabad ballon nem üzemeltethető az alábbi körülmények között:

a) olyan területen, ahol földi SSR berendezést használnak, kivéve, ha a ballon olyan, barometrikus magasságot jelentő funkcióval rendelkező másodlagos SSR-jeladóval van ellátva, amely folyamatosan működik a kijelölt kódon vagy amelyet szükség esetén a követő állomás is bekapcsolhat; vagy

b) olyan területen, ahol földi ADS-B berendezést használnak, kivéve, ha az olyan, barometrikus magasságot jelentő funkcióval rendelkező másodlagos ADS-B adóval van ellátva, amely folyamatosan működik a kijelölt kódon vagy amelyet szükség esetén a követő állomás is bekapcsolhat.

3.5. Ha a személyzet nélküli nehéz szabad ballon olyan függő antennával van felszerelve, amelynek bármely pontján történő letöréséhez 230 N-t meghaladó erőre van szükség, az antennán legalább 15 méterenként színes jelzőzászlót vagy jelzőcsíkot kell elhelyezni.

3.6. A személyzet nélküli nehéz szabad ballon nem üzemeltethető 18 000 méteres (60 000 lábas) barometrikus magasság alatt éjjel vagy az illetékes hatóság által előírt más időszakban, kivéve, ha a ballon, csatlakozó részei és a teher - függetlenül attól, hogy ezek a művelet során különválnak-e vagy sem - ki vannak világítva.

3.7. A 15 m-t meghaladó hosszúságú, feltűnő színű nyitott ejtőernyőtől eltérő felfüggesztő berendezéssel ellátott személyzet nélküli nehéz szabad ballon nem üzemeltethető 18 000 méteres (60 000 lábas) barometrikus magasság alatt éjjel, kivéve, ha a felfüggesztő berendezésre szembetűnő, váltakozó színű csíkokat festettek vagy azt színes jelzőzászlóval látták el.

4. A MŰVELET BEFEJEZÉSE

4.1. A személyzet nélküli nehéz szabad ballon üzemben tartója köteles működésbe hozni a fenti 3.3. a) és b) pontban előírt, továbbrepülést megakadályozó berendezést az alábbi esetekben:

a) ha tudomására jut, hogy az időjárási feltételek kedvezőtlenebbek az üzemeltetéshez előírtaknál;

b) ha meghibásodás vagy bármely egyéb ok miatt a további üzemeltetés veszélyes lehet a légi forgalomra, a földön tartózkodó személyekre vagy az ott található vagyontárgyakra nézve; vagy

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

5. A FELBOCSÁTÁS BEJELENTÉSE

5.1. Előzetes bejelentés

5.1.1. A személyzet nélküli közepes és nehéz szabad ballonok tervezett repüléséről a repülés megkezdése előtt legalább hét nappal a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnél előzetes bejelentést kell tenni.

5.1.2. Az érintett légiforgalmi szolgálati egység esetleges kérésének megfelelően a tervezett repülésről szóló bejelentésben az alábbi adatokat kell megadni:

a) a ballon azonosító jele vagy a repülési feladat kódja;

b) a ballon kategóriája és jellemzői;

c) az esettől függően SSR kód, légi jármű-cím vagy NDB frekvencia;

d) az üzemben tartó neve és telefonszáma;

e) a felbocsátás helye;

f) a felbocsátás megkezdésének tervezett időpontja (vagy több ballon felbocsátása esetén a felbocsátások kezdetének és befejezésének időpontja);

g) több ballon felbocsátása esetén a ballonok száma, valamint a felbocsátások közötti idő;

h) a felemelkedés várható iránya;

i) utazómagasság(ok) (barometrikus magasság);

j) a 18 000 méteres (60 000 lábas) barometrikus magasság keresztezéséig vagy a legfeljebb 18 000 méteres (60 000 lábas) utazómagasság eléréséig számított emelkedési idő a tervezett hely megjelölésével együtt. Sorozatos felbocsátás esetén azokat az időket kell feltüntetni, amikor az első és utolsó ballon eléri a megfelelő magasságot (pl. 122136Z - 130330Z);

k) a repülés befejezésének várható dátuma és időpontja, valamint a földet érés/megtalálás tervezett helye. Ha a ballon repülése várhatóan hosszú ideig tart, és ezért a repülés befejezésének idejét, valamint a földet érés helyét nem lehet pontosan előre meghatározni, a „hosszú időtartam” kifejezést kell feltüntetni. Amennyiben egynél több földet érési/megtalálási helyet állapítanak meg, minden egyes helyszínt fel kell tüntetni a várható földetérési idővel együtt. Sorozatos földet érés esetén azokat az időpontokat kell feltüntetni, amikor a sorozat első és utolsó ballonja várhatóan földet ér (pl. 070330Z - 072300Z).

5.1.3. Az 5.1. pontnak megfelelően a felbocsátás előtt bejelentett adatokban bekövetkező bármely változást jelezni kell az érintett légiforgalmi szolgálati egység felé legalább hat órával a tervezett felbocsátás előtt, illetve naperedetű vagy kozmikus eredetű zavarok vizsgálata esetén, amikor kritikus tényező az idő, legalább 30 perccel a művelet tervezett megkezdése előtt.

5.2. A felbocsátás bejelentése

5.2.1. Személyzet nélküli közepes vagy nehéz szabad ballon felbocsátása után az üzemben tartó haladéktalanul jelenti a megfelelő légiforgalmi szolgálati egység felé a következőket:

a) a ballon azonosító jele;

b) a felbocsátás helye;

- c) a felbocsátás tényleges ideje;
- d) a 18 000 méteres (60 000 lábas) barometrikus magasság keresztezésének ideje, vagy a legfeljebb 18 000 méteres (60 000 lábas) utazómagasság elérésének ideje és a tervezett hely; valamint
- e) az 5.1.2. g) és h) pont szerint bejelentett adatokban bekövetkező bármely változás.

5.3. A művelet törlésének bejelentése

5.3.1. Az üzemben tartó haladéktalanul értesíti a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységet, ha tudomására jut, hogy a személyzet nélküli közepes vagy nehéz szabad ballonnak az 5.1. pont szerint előzőleg bejelentett repülési feladata törlésre került.

6. A BALLON HELYZETÉNEK KÖVETÉSE ÉS JELENTÉSE

6.1. A 18 000 méteres (60 000 lábas) barometrikus magasságban vagy az alatt üzemelő, személyzet nélküli nehéz szabad ballon üzemben tartójának figyelemmel kell kísérnie a ballon repülési útját és a légiforgalmi szolgálat kérésének megfelelően jelentenie kell a ballon helyzetét. Amennyiben a légiforgalmi szolgálat gyakoribb helyzetjelentést nem kér, az üzemben tartónak kétóránként kell jelentenie a ballon helyzetét.

6.2. A 18 000 méteres (60 000 lábas) barometrikus magasság fölött üzemelő, személyzet nélküli nehéz szabad ballon üzemben tartójának figyelemmel kell kísérnie a ballon repülését és a légiforgalmi szolgálat kérésének megfelelően jelentenie kell a ballon helyzetét. Amennyiben a légiforgalmi szolgálat gyakoribb helyzetjelentést nem kér, az üzemben tartónak 24 óránként kell jelentenie a ballon helyzetét.

6.3. Amennyiben a ballon helyzetét a 6.1. és 6.2. pontban előírtak szerint nem lehet megállapítani, az üzemben tartó erről azonnal értesíti a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységet. Az értesítésnek tartalmaznia kell a ballon utolsó megállapított helyzetét. Haladéktalanul értesíteni kell a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységet, ha a ballon követése ismét lehetővé válik.

6.4. A személyzet nélküli nehéz szabad ballon tervezett süllyedésének megkezdése előtt egy órával az üzemben tartó értesíti a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységet a ballontra vonatkozó alábbi adatokról:

- a) pillanatnyi földrajzi helyzet;
- b) pillanatnyi magasság (barometrikus magasság);
- c) a 18 000 méteres (60 000 lábas) barometrikus magasság keresztezésének várható időpontja (megfelelő esetben);
- d) a földet érés várható ideje és helye.

6.5. A személyzet nélküli nehéz vagy közepes szabad ballon üzemben tartója értesíti a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységet a művelet befejezéséről.

3. függelék

Utazómagasságok táblázata

1.1. Előírt utazómagasságok:

ÚTIRÁNY (*)	
000 foktól 179 fokig	180 foktól 359 fokig

IFR repülések			VFR repülések			IFR repülések			VFR repülések		
Szint			Szint			Szint			Szint		
FL	Láb	Méter	FL	Láb	Méter	FL	Láb	Méter	FL	Láb	Méter
010	1 000	300	-	-	-	020	2 000	600	-	-	-
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
stb.	stb.	stb. stb.				stb.	stb.	stb.			

(*) Mágneses útírány, illetve az é. sz. 70°-án húzódó szélességi körnél északabbra fekvő sarki területeken és az illetékes hatóság által esetleg meghatározott területeken a hálózat szerinti útírány. A hálózat szerinti útírányt a Greenwich-meridiánnal párhuzamos vonalak alkotta, poláris sztereografikus térképre vetített hálózat határozza meg; e térképen az északi sark felé mutató irány a hálózati észak.

4. függelék

ATS légtérsztyályok - szolgáltatások és repülési előírások

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

Légtér- osztály	Művelet típusa	Elkülönítés	Szolgáltatás	Sebességkorlátozás (*)	Kö- telmé- rádi- kapcs
A	Csak IFR	Minden légi jármű	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen
B	IFR	Minden légi jármű	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen
	VFR	Minden légi jármű	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen

C	IFR	IFR az IFR-től IFR a VFR-től	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen
	VFR	VFR az IFR-től	1. Légiforgalmi irányítás az IFR forgalomtól való elkülönítéshez; 2. VFR és VFR közötti forgalmi tájékoztatás (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott javaslat)	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Igen
D	IFR	IFR az IFR-től	Légiforgalmi irányítás, forgalmi tájékoztatás a VFR repülésekről (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott tanács)	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Igen
	VFR	Nincs	IFR és VFR közötti, valamint VFR és VFR közötti forgalmi tájékoztatás (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott tanács)	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Igen
E	IFR	IFR az IFR-től	Légiforgalmi irányítás és amennyiben megoldható, forgalmi tájékoztatás a VFR repülésekről	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Igen
	VFR	Nincs	Amennyiben megoldható, forgalmi tájékoztatás	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Nem
F	IFR	IFR az IFR-től, amennyiben megoldható	Légiforgalmi tanácsadó szolgáltatás; kérés esetén repüléstájékoztató	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Igen
	VFR	Nincs	Kérés esetén repüléstájékoztató	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Nem
G	IFR	Nincs	Kérés esetén repüléstájékoztató	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Igen
	VFR	Nincs	Kérés esetén repüléstájékoztató	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Nem

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

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

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

5. függelék

A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLTATÁSOKRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

A légi jármű által végzett megfigyelésekre és beszédüzemű kapcsolaton keresztül történő jelentéseikre vonatkozó technikai előírások

1. A LÉGI JELENTÉSEK TARTALMA

1.1. Különleges légi jelentések

1.1.1. A különleges légi jelentés elemei a következők:

Az üzenet fajtájának jelölése 1. rész (Helyzetadatok)

A légi jármű azonosító jele

Helyzet vagy földrajzi szélesség és hosszúság

Időpont

Szint vagy szinttartomány 3. rész (Időjárási adatok)

A különleges légi jelentés kiadását indokló körülmény a SERA.12005 a) pont szerinti felsorolás alapján.

2. A SZÉLNYÍRÁS ÉS A VULKÁNI HAMU JELENTÉSÉRE VONATKOZÓ EGYEDI ELŐÍRÁSOK

2.1. Szélnyírás jelentése

2.1.1. A repülés emelkedési és megközelítési szakaszában a légi jármű által észlelt szélnyírás jelentésekor meg kell adni a légi jármű típusát.

2.1.2. Ha a repülés emelkedési vagy megközelítési szakaszára nézve szélnyírást jelentettek vagy jeleztek előre, de a légi jármű a szélnyírást nem észlelte, a légijármű-parancsnoknak ezt haladéktalanul jeleznie kell a megfelelő légiforgalmi szolgálati egység felé, kivéve, ha a légijármű-parancsnoknak tudomása van arról, hogy egy másik légi jármű előzőleg már adott ilyen értelmű jelzést.

2.2. Vulkáni tevékenység jelentése repülés után

2.2.1. A légi jármű repülőtérre érkezésekor a légi jármű üzemben tartójának vagy a hajózőszemélyzet valamelyik tagjának késedelem nélkül le kell adnia a vulkáni tevékenységről kitöltött jelentést a repülőtér meteorológiai irodájában, vagy - amennyiben az érkező légi jármű személyzete számára az iroda elérése nehézségekbe ütközik - a kitöltött jelentést a meteorológiai hatóság és a légi jármű üzemben tartója közötti helyi megállapodásnak megfelelően kell kezelni.

2.2.2. A vulkáni tevékenységről kitöltött jelentést a meteorológiai irodának késedelem nélkül továbbítania kell a megfigyelt vulkáni tevékenység által érintett repülési tájékoztatási terület megfigyeléséért felelős meteorológiai megfigyelő állomás felé.

A FÜGGELÉK kiegészítése

E rendelet 5. cikkének megfelelően az ICAO felé jelentendő, közösen egyeztetett különbségek

listája:

Az ICAO-egyezmény 2. melléklete

Különbségek e rendelet és a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 2. mellékletében (10. kiadás a 42. módosítással bezárólag) foglalt nemzetközi előírások között.

A2-01 jelzetű különbség	
2. ICAO-melléklet 3. fejezet 3.2.2.	Új rendelkezés. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.3210 b) pontja előírja: <i>„b) A légi jármű köteles szabad utat biztosítani egy másik légi jármű számára, ha tudomására jut, hogy annak manőverezési képessége korlátozott.”</i>
A2-02 jelzetű különbség	
2. ICAO-melléklet 3. fejezet 3.2.3.2. b)	A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.3215 b) 2. pontja - a 2. ICAO-melléklet 3.2.3.2. b) pontjának aláhúzással jelölt kiegészítéseként - előírja: <i>„2. kivéve, ha jármű álló helyzetben van és más módon megfelelően meg van világítva, a repülőtér mozgási területén lévő valamennyi légi járműnek a lehetőségek szerint működtetnie kell a jármű kiterjedését jelző fényeket;”</i>
A2-03 jelzetű különbség	
2. ICAO-melléklet 3. fejezet 3.2.5. c) és d)	A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.3225 pontja különbözik a 2. ICAO-melléklet 3.2.5. c) és d) pontjától, amennyiben előírja, hogy a c) és d) pont ballonokra nem vonatkozik: <i>„c) a ballonok kivételével a leszállásnál és a felszállás után minden fordulót balra végrehajtani, kivéve, ha erre vonatkozóan a légiforgalmi irányítás más jelzést vagy utasítást ad; d) a ballonok kivételével a le- és felszállást széllel szemben végrehajtani, kivéve, ha biztonsági, futópálya kialakítási vagy légiforgalmi okokból az eltérő irány előnyösebbnek tekinthető.”</i>
A2-04 jelzetű különbség	
2. ICAO-melléklet 3. fejezet 3.3.1.2.	A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.4001 b) pontja a 2. ICAO-melléklet 3.3.1.2. pontja helyébe lép. Az ICAO-előírás és az uniós rendelet közötti különbségek a következők: - A nemzetközi határokon átnyúló VFR repülések tekintetében az uniós rendelet SERA.4001 b) 5. pontja az aláhúzott szövegrésszel egészíti ki a 2. ICAO-melléklet 3.3.1.2. e) pontját: <i>„államhatárt keresztező repülés, kivéve, ha az érintett államok erről másként rendelkeznek;”</i> - Az éjjeli VFR és IFR repülések tekintetében az uniós rendelet SERA.4001 b) 6. pontja a következő követelménnyel egészül ki: <i>„6. a tervezett éjszakai repülés, amennyiben a légi jármű elhagyja a repülőtér közvetlen környezetét.”</i> Ezt a különbséget a lenti A2-06 jelzetű különbség is tartalmazza a VFR tekintetében.
A2-05 jelzetű különbség	
2. ICAO-melléklet 3. fejezet 3.2.2.4.	Új rendelkezés. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.3210 c) 3. i. alpontja abban különbözik a 2. ICAO-melléklet 3.2.2.4. pontjától, hogy előírja: <i>„i. Előzés vitorlázó repülőgépek esetében. Az előzést végző vitorlázó repülőgép jobbra vagy balra történő kitéréssel is biztosíthatja a másik vitorlázó repülőgép útját.”</i>
A2-06 jelzetű különbség	
2. ICAO-melléklet 4. fejezet 4.3.	Új rendelkezés. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.5005 c) pontja a 2. ICAO-melléklet 4.3. pontja helyébe lép. A különbség abban áll, hogy a 923/2012/EU végrehajtási rendelet kiegészül az éjjeli VFR repülések engedélyezésével kapcsolatos követelményekkel: <i>„c) Az illetékes hatóság engedélyével az alábbi feltételek mellett hajthatók végre éjszakai VFR</i>

repülések:

1. amennyiben a légi jármű elhagyja a repülőtér közvetlen környezetét, a repülési tervet kell benyújtani;
2. a légi járműveknek kétirányú rádiókommunikációs összeköttetést kell létesíteniük a megfelelő ATS távközlési csatornán keresztül, ha rendelkezésre áll ilyen;
3. a VMC szerinti látótávolság és a felhőzettől való távolság S5-1. táblázat szerinti minimumait kell alkalmazni, az alábbi kivételekkel:
 - i. a felhőalap nem lehet kevesebb 450 méternél (1 500 lábnál);
 - ii. a c) 4. pontban meghatározottak kivételével nem kell alkalmazni a csökkentett látótávolságra vonatkozó, S5-1. táblázat szerinti minimumokat;
 - iii. a B, C, D, E, F és G osztályú légtérben legfeljebb 900 m (3 000 láb) AMSL-en vagy - ha az magasabb - 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett a pilótának a repülést a talajt látva kell végrehajtania;
 - iv. az F és G osztályú légtérben legfeljebb 900 m (3 000 láb) AMSL-en vagy - ha az magasabb - 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett végrehajtott helikopteres repülések esetén a repülési látótávolság nem lehet három méternél kevesebb, feltéve, hogy a repülést a pilóta a felszínt látva és olyan sebességgel hajtja végre, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését; valamint
 - v. hegyvidéki területekre az illetékes hatóság magasabb VMC szerinti látótávolságot és felhőzettől való távolságot írhat elő;
4. a helikopterrel végrehajtott repüléseknél olyan különleges esetekben, mint a légi mentő repülések, kutató-mentő repülések és légi tűzoltás, a felhőalap, a látótávolság és a felhőzettől való távolság vonatkozásában alacsonyabb értékek is engedélyezhetők;
5. a leszállás és felszállás eseteit, valamint az illetékes hatóság által külön engedélyezett eseteket kivéve az éjszakai VFR repüléseket legalább az azon tagállam által megállapított minimális repülési magasságon kell végezni, amely felett az átrepülésre sor kerül, illetve ha nem állapítottak meg ilyen minimális repülési magasságot, akkor:
 - i. magasszféld és hegyvidék feletti repüléseknél a légi jármű számított helyzetétől 8 km sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett legalább 600 méterrel (2 000 lábbal);
 - ii. az i. pont szerintiektől eltérő egyéb területeken a légi jármű számított helyzetétől 8 km sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett legalább 300 méterrel (1 000 lábbal).”

A2-07 jelzetű különbség	
2. ICAO-melléklet 4. fejezet 4.6.	A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.5005 pontja a 2. ICAO-melléklet 4.6. pontja helyébe lép, és az f) pontban előírja a következő akadálymentességi kritériumokat: „f) A leszállás és felszállás eseteit, valamint az illetékes hatóság által külön engedélyezett eseteket kivéve VFR repülések nem végezhetők: <ol style="list-style-type: none">1. városok, települések sűrűn lakott területei vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett, a légi járműtől számított 600 méter sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 300 méternél (1 000 láb) alacsonyabban;2. az 1. pont szerintiektől eltérő egyéb területeken a föld- vagy vízfelszín fölött 150 méternél (500 láb) alacsonyabban, vagy a légi járműtől számított 150 méter sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 150 méternél (500 láb) alacsonyabban.”
A2-08 jelzetű különbség	
2. ICAO-melléklet 3. fejezet 3.8. és 2. függelék	A 3. fejezet 3.8. pontjában szereplő „veszélyben lévő” kifejezést az uniós jogszabály nem tartalmazza, és ezzel kiterjeszti a kísérési feladat hatályát az ilyen szolgáltatást igénylő valamennyi repülésre. Az uniós jogszabály nem tartalmazza a 2. függelék 1.1-1.3. részében, valamint az A. mellékletben szereplő rendelkezéseket sem.

Az ICAO-egyezmény 11. melléklete

Különbségek e rendelet és a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 11. mellékletében (13. kiadás a 47-B. módosítással bezárólag) és 3. mellékletében (17. kiadás a 75. módosítással bezárólag) foglalt nemzetközi előírások között.

A11-01 jelzetű különbség	
11. ICAO-melléklet 2. fejezet 2.25.5.	A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.3401 d) 1. pontja abban különbözik a 11. ICAO-melléklet 2.25.5. pontjától, hogy előírja: „ <u>Óraegyztetésekor legalább fél perces pontosságot kell alkalmazni.</u> ”
A11-02 jelzetű különbség	
11. ICAO-melléklet 2. fejezet 2.6.1.	Lehetőség mentességre. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.6001. pontja megengedi, hogy a légi járművek túllépjék a 250 csomós sebességhatárt, ha az illetékes hatóság ezt jóváhagyja azon légi jármű-típusok tekintetében, amelyek technikai vagy biztonsági okokból nem tarthatják ezt a sebességet.
A11-03 jelzetű különbség	
11. ICAO-melléklet 3. fejezet	Új rendelkezés. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.8005 b) pontja előírja: „b) A légiforgalmi szolgálati egység által kiadott engedélyeknek biztosítaniuk kell az elkülönítést az alábbi esetekben: 1. az A és B osztályú légtérben minden repülés között; 2. a C, D és E osztályú légtérben az IFR repülések között; 3. a C osztályú légtérben az IFR repülések és a VFR repülések között; 4. az IFR repülések és a különleges VFR repülések között; 5. ha az illetékes hatóság másként nem írja elő, a különleges VFR repülések között, azzal a kivétellel, hogy ha egy légi jármű pilótája kéri, <u>és egy másik légi jármű pilótája beleegyezik</u> , és ha az illetékes hatóság így írta elő, a b) alpontban felsorolt esetekben a D és E osztályú légtérben a repülés számára engedély adható <u>az elkülönítés saját fenntartásával a repülés egy adott szakaszára 3 050 m (10 000 láb) magasság alatt, az emelkedés vagy a süllyedés idejére nappal, látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között.</u> ”
A11-04 jelzetű különbség	
11. ICAO-melléklet 3. fejezet	A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.8015 pontja - a 11. ICAO-melléklet 3.7.3.1. pontjának aláhúzással jelölt kiegészítéseként - előírja: „e) Az engedélyek és a repülésbiztonsággal kapcsolatos tájékoztatás visszaolvasása 1. A hajózószemélyzet visszaolvassa a légiforgalmi irányítónak a beszédüzemű kapcsolat útján kapott légiforgalmi irányítói engedélyek és utasítások repülésbiztonsági jelentőségű részeit. Az alábbi elemeket minden esetben vissza kell olvasni: i. a légiforgalmi irányítói útvonalengedély; ii. a futópályára való rágurulásra, leszállásra, az onnan történő felszállásra, a kereszteződések előtti várakozásra, a futópálya keresztezésére, az azon történő <u>gurulásra</u> és ellenirányú végiggurulásra (backtrack) vonatkozó engedélyek és utasítások; valamint iii. a használt futópálya, a magasságmérő beállítás, a válaszjeladó-kódok, <u>az újonnan kijelölt távközlési csatornák</u> , a repülési szintekre vonatkozó utasítások, valamint a géptengelyirányra és a sebességre vonatkozó utasítások; továbbá iv. az - akár az irányítótól kapott, akár az ATIS adásban szereplő - átváltási szintek.”
A11-05 jelzetű különbség	

11. ICAO-melléklet 3. fejezet	A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.8015 e) 2. pontja - a 11. ICAO-melléklet 3.7.3.1.1. pontjának aláhúzással jelölt kiegészítéseként - előírja: „2. Más engedélyeket és utasításokat, beleértve a feltételes engedélyeket és <u>gurulási utasításokat</u> vissza kell olvasni, vagy olyan módon kell visszaigazolni, amely világosan jelzi, hogy a pilóta megértette és végre fogja hajtani azokat.”
A11-06 jelzetű különbség	
11. ICAO-melléklet 3. fejezet	Új rendelkezés. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.5010 pontja előírja: „SERA.5010 Különleges látva repülés az irányítói zónákban Az irányítói zónában légiforgalmi irányítói engedéllyel lehetőség van különleges VFR repülésre. Ilyenkor - azokat az eseteket kivéve, amikor az illetékes hatóság megengedi helikopterek repülését olyan különleges esetekben, mint a légi mentő repülések, kutató-mentő repülések és légi tűzoltás - az alábbi kiegészítő feltételeket kell teljesíteni: a) a pilótának: 1. a repülés felhőn kívül, a felszín látásával történik; 2. a repülés során a látótávolság legalább 1 500 m, helikopter esetében legalább 800 m; 3. a repülés legfeljebb 140 csomós műszer szerinti sebességgel (IAS) történik, így lehetővé téve az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését; valamint b) a légiforgalmi irányításnak: 1. a repülés csak nappal történhet, kivéve, ha erről az illetékes hatóság máshogy rendelkezett; 2. a földi látótávolság legalább 1 500 m, helikopter esetében legalább 800 m; 3. a felhőalap magassága legalább 180 m (600 láb).”
A03-07 jelzetű különbség	
3. ICAO-melléklet 5. fejezet	Új rendelkezés. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.12005 pontja előírja: „b) Az illetékes hatóságoknak szükség esetén elő kell írniuk más olyan körülményeket, amelyeket minden légi járműnek jelentenie kell, ha azokkal találkozik, vagy azokat észleli.”