Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekezdéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

►B

A BIZOTTSÁG 923/2012/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2012. szeptember 26.)

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 281., 2012.10.13., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	A Bizottság (EU) 2015/340 rendelete (2015. február 20.)	L 63	1	2015.3.6.
►M2	A Bizottság (EU) 2016/1185 végrehajtási rendelete (2016. július 20.)	L 196	3	2016.7.21.
►M3	A Bizottság (EU) 2017/835 végrehajtási rendelete (2017. május 12.)	L 124	35	2017.5.17.

▼B

A BIZOTTSÁG 923/2012/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2012. szeptember 26.)

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

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.

▼M2

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

(4) Ez a rendelet nem vonatkozik a légijármű-modellekre és a játék repülőkre. A tagállamok azonban gondoskodnak arról, hogy a megállapított nemzeti szabályok biztosítsák, hogy a légijármű-modelleket és a játék repülőket úgy üzemeltessék, hogy a polgári légi közlekedés biztonságát, a személyeket, a vagyontárgyakat vagy más légi járműveket érintő veszélyek minimálisra csökkenjenek.

▼B

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „pontosság”: a számított vagy mért érték és a valós érték közötti megegyezőség mértéke;

▼M2

_____

▼B

3. „tanácsadói légtér”: olyan, meghatározott kiterjedésű légtér vagy kijelölt útvonal, amelyben/amelyen rendelkezésre áll légiforgalmi tanácsadói szolgáltatás;

▼B

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 szakszolgálati 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 őrjárat, 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;

▼B

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 légtérellenőrző 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 fölfelszínre ható légerők hatása;

19. „légijármű-cím”: egy légi járműnek a levegő–föld kommunikáció, a légi navigáció és a légtérellenőrzés céljából kioszthatő 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 útvonali 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 időjárás-jelentéshez szükséges követelményeknek megfelelően összeállított jelentés egy repülést végző légi jármű fedélzetéről;

▼M2

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;

▼B

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

▼M2

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

▼M2

28. „légiforgalmi irányítói (ATC-) engedély”: légi járműnek szóló felhatalmazás, hogy valamely légiforgalmi irányító egység által megszabott feltételek szerint járjon el;

▼B

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;

▼M2

33. „légiforgalmi szolgálati (ATS-) légterek”: meghatározott kiterjedésű, betűkkel jelölt légterek, amelyeken belül meghatározott típusú repülések végezhetők, és amelyek vonatkozásában külön légiforgalmi szolgálat és működési szabályzat kerül meghatározásra;

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

34a. „légiforgalmi szolgálatok (ATS) légtérellenőrző szolgálata”: közvetlenül ATS-légtérellenőrző rendszer révén nyújtott szolgáltatás;

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

▼B

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;

▼M2

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, amelyen a szükséges szolgáltatások és létesítmények rendelkezésre állnak, amelyen a légi jármű teljesítményével kapcsolatos követelmények teljesíthetők, és amely az igénybevétel várható időpontjában működik. A kitérő repülőterek fajtái az alábbiak:

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

    b) „az útvonalon lévő kitérő repülőtér”: olyan kitérő repülőtér, ahol a légi jármű képes leszállni, amennyiben út közben kitérés válik szükségessé;

    c) „rendeltetési kitérő repülőtér”: olyan kitérő repülőtér, amelyen a légi jármű képes leszállni, amennyiben a rendeltetési repülőtéren már nem lehetséges vagy nem ajánlatos leszállni;

▼B

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 sugárzással – automatikusan továbbíthatnak és/vagy fogadhatnak szükség szerint például azonosítási, helyzetmeghatározási és egyéb adatokat;

▼B

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;

▼M2

48a. „automatikus légtérfelderítési adatszolgáltatási megállapodás”: (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);

▼B

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 tájékoztatószolgálat” (D-ATIS): ATIS szolgáltatás nyújtása adatkapcsolaton keresztül;

b) „beszédüzemű automatikus közelkörzeti tájékoztatószolgálat” (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;

▼B

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;

▼M2

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

▼B

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;

▼B

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 légtérrészre;

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 hossztengelye mutat, a (földrajzi, mágneses, iránytű szerinti vagy hálózati) északtól 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;

▼B

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

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

▼M2

89a. „műszeres megközelítési művelet”: műszeres megközelítési eljárás alapján, műszeres irányvezetés segítségével végrehajtott megközelítés és leszállás. A műszeres megközelítési műveletek végrehajtására két módszer létezik:

a) kétdimenziós műszeres megközelítési művelet, amely csak oldalirányú irányvezetést alkalmaz; és

b) háromdimenziós műszeres megközelítési művelet, amely mind oldalirányú, mind függőleges irányvezetést alkalmaz;

▼B

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:

▼M2

a) nem precíziós megközelítési (NPA) eljárás. A típusú, kétdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott műszeres megközelítési eljárás;

b) függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (*APV*). A típusú, háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott teljesítményalapú navigációs műszeres megközelítési eljárás;

c) precíziós megközelítési (PA) eljárás. A vagy B típusú, háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott, navigációs rendszereken (műszeres leszállító rendszer [ILS], mikrohullámú leszállítórendszer [MLS], GBAS leszállítórendszer [GLS] és műholdas pontosító rendszer [SBAS Cat I]) alapuló műszeres megközelítési eljárás;

▼B

91. „műszeres meteorológiai körülmények” (IMC): a látótávolság, a felhőzettől 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 repülőtérnek a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használatos része, amely nem foglalja magában az előtereket;

▼M2

94a. „minimális tüzelőanyag-mennyiség”: ezt a kifejezést abban a helyzetben használják, amikor egy légi jármű tüzelőanyag-ellátása olyan állapotba került, amelyben a járat kénytelen egy megadott repülőtéren leszállni, és további késlekedés nem fogadható el;

▼B

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”;

▼M2

95a. „légijármű-modell”: a játék repülőtől eltérő, olyan, pilóta nélküli légi jármű, amelynek működési tömege nem haladja meg az illetékes hatóság által előírt korlátokat, amely képes a légkörben folyamatosan repülni, és amelyet kizárólag bemutatásra vagy szabadidős tevékenységre használnak;

95b. „hegyvidéki terület”: olyan, változatos terepkontúrral rendelkező terület, amelyen a terep tengerszinthez viszonyított magasságának 18,5 km-es (10,0 tengeri mérföld) távolságon belüli változása meghaladja a 900 m-t (3 000 láb);

▼B

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 találhatók; vagy

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

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

99. „műveleti terület”: az üzemben tartó vagy a parancsnokpilóta 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;

▼M1

104. „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 kávét és a dohányt;

▼B

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. „rádiónavigációs szolgáltatás”: szolgáltatás, amely egy vagy több rádiónavigációs 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 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 útvonalrész;

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

▼M2

114. „futópálya várakozási hely”: egy futópálya, egy akadály-határolt felület vagy a műszeres leszállítórendszer (ILS)/mikrohullámú leszállítórendszer (MLS) szempontjából kritikus/érzékeny terület védelme céljából kijelölt hely, amelyen a guruló légi járműveknek és egyéb járműveknek meg kell állniuk és várakozniuk kell, ha a repülőtéri irányítótorony egyéb módon nem rendelkezik;

▼B

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;

▼M2

116. „biztonsági szempontból fontos személyek”: olyan személyek, akik veszélyeztethetik a légi közlekedés biztonságát, amennyiben szolgálatukat és feladataikat nem szabályszerűen látják el, ideértve a hajózószemélyzet tagjait, a légi járművet karbantartó személyzetet, a repülőteret üzemeltető személyzetet, a mentő-, tűzoltó és karbantartó személyzetet, a mozgási területre kíséret nélküli belépésre engedélyezett személyzetet, valamint a légiforgalmi irányítókat;

▼B

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 légtérellenőrző radar” (SSR): légtérellenőrző 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. „légtérellenőrző 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 átgurulásokhoz útvonalat biztosítson;

▼B

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 repülőtér fölé érkezésig szükséges;

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

▼M2

129a. „játék repülő”: olyan pilóta nélküli légi jármű, amelyet kizárólag vagy nem kizárólag 14 év alatti gyermekek részére játék közbeni használatra terveztek vagy szántak;

▼B

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 légijármű-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. „irányításátadási 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;

▼B

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

▼M2

(1) Az illetékes hatóságok – akár saját kezdeményezésre, akár az érintett jogalanyok kérelmére – mentességet adhatnak egyes jogalanyoknak vagy jogalanyok csoportjainak e rendelet követelményei alól a következő közérdekű tevékenységek, valamint az e tevékenységek biztonságos végzéséhez szükséges képzések esetében:

▼B

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;

▼B

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.

▼M2

Ez a cikk nem sérti továbbá az illetékes hatóság által a 965/2012/EU bizottsági rendelet ([1]) V. melléklete szerint megadott egyedi jóváhagyásokban megállapított helikopterüzemeltetési minimumkövetelményeket.

▼B

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 Eurocontrol 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.

([1]) A Bizottság 2012. október 5-i 965/2012/EU rendelete a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

▼B

(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;

▼B

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 rendelet (*) 4. szakasza.

(*) HL L 281., 2012.10.13., 1. o.”

(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 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

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.

▼B

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

▼M2

SERA.2001 Tárgy

A fenti SERA.1001 pont sérelme nélkül ez a melléklet az 1. cikkel összhangban különösen az olyan légtérfelhasználókra és légi járművekre vonatkozik, 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 melléklet vonatkozik továbbá a tagállamok illetékes hatóságainak, a léginavigációs szolgáltatóknak, a repülőtér-üzembentartóknak és a légi járművekkel végzett műveletekben részt vevő megfelelő földi személyzetnek az intézkedéseire is.

▼B

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

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 légijármű-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.

▼B

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 Egyezménnyel 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.

▼B

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 szimmetriasíkjai 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.

▼B

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

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

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

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

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 kellő oldaltávolságot tartania a másik légi járműtől.

2. Ellenőrzött repülőtér munkaterületén guruló légi járműnek valamennyi gurulási várópontonon 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 keresztfénysornál, 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 irányítótoronynak 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

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 vegyesen 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

▼M2

2. a ballonok kivételével 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.

———————

▼B

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

▼B

4. a repülőtér mozgási területén lévő valamennyi légi járműnek hajtómű-üzemet 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 összeköttetésben 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 széllel szemben végrehajtani, kivéve, ha biztonsági, futópálya kialakítási vagy légiforgalmi okokból az eltérő irány előnyösebbnek tekinthető.

▼B

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

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

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

▼B

4. FEJEZET

Óra-idő

SERA.3401 Általános szabályok

a) Az egyeztetett világidőt (UTC) kell alkalmazni, és azt az éjféllel 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 belülinek 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 repülőtérről történő felszállásra vagy oda történő leszállásra – szóló engedély kérésekor 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 kutató-mentő 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, hogy 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.

▼B

d) ►M2 Hacsak az illetékes hatóság rövidebb határidőt elő nem írt a belföldi VFR repülésekre, 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

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.

▼B

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	Légtérosztály	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, amelyik 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, amelyik 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 kisforgalmú légterekben vagy kis magasságban történő légi munkavégzéskor);

►M2 b) helikopterek üzemeltethetők 1 500 és 800 m közötti repülési látástávolság mellett, ha a repülést olyan sebességgel hajtják végre, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését. ◄

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.

▼B

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);

▼M2

ii. nem kell alkalmazni a csökkent repülési látástávolságra vonatkozó, az S5-1. táblázat a) és b) pontjában megállapított rendelkezéseket;

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

_____

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

_____

▼B

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. 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);

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).

▼M2

d) Nem végezhető VFR repülés az alábbi esetekben:

1. transzszonikus és szubszonikus sebességen, hacsak az illetékes hatóság nem engedélyezte;

2. 195-ös repülési szint felett. E követelmény alól a következők jelentenek kivételt:

i. a tagállamok által létrehozott légtérfoglalás – amennyiben az kivitelezhető –, amelyben engedélyezhetők a VFR repülések; vagy

ii. a légtér a 285-ös repülési szintig bezárólag, ha a felelős ATS-egység a tagállamok által megállapított és a vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványban közzétett engedélyezési eljárásokkal összhangban engedélyezte az adott légtérben a VFR forgalmat.

▼B

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

▼M2

Az irányítói körzetben légiforgalmi irányítói engedéllyel lehetőség van különleges VFR-repülésre. Ilyenkor – kivéve, amikor az illetékes hatóság engedélyezi a helikopterek repülését többek között olyan különleges esetekben, mint a rendőrségi, egészségügyi és kutatási-mentési műveletek, valamint a légi tűzoltási célú repülések – az alábbi kiegészítő feltételeket kell teljesíteni:

a) az ilyen különleges VFR-repülések csak nappal végezhetők, kivéve, ha erről az illetékes hatóság máshogy rendelkezett;

▼M2

b) a pilótának:

1. a repülés felhőn kívül, a felszín látásával történik;

2. a repülés során a repülési látástávolság 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; és

c) légiforgalmi irányító egység nem adhat különleges VFR-repülési engedélyt arra, hogy egy légi jármű felszálljon vagy leszálljon egy, az irányítói körzetbe tartozó repülőtéren, vagy belépjen a repülőtéri forgalmi körzetbe vagy a repülőtéri forgalmi körbe, ha az adott repülőtérre vonatkozóan jelentett időjárási körülmények az alábbi minimumok alatt vannak:

1. a földi látástávolság kevesebb mint 1 500 m, helikopter esetében kevesebb mint 800 m;

2. a felhőalap magassága kevesebb mint 180 m (600 láb).

▼B

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.

▼M2

3. Áttérés IFR repülésről VFR repülésre csak akkor elfogadható, ha egy ATS-egység olyan, a parancsnok által küldött üzenetet kap, amely kimondottan tartalmazza a „CANCELLING MY IFR FLIGHT” (törlöm a műszer szerint végrehajtott repülést) kifejezést, valamint adott esetben az érvényes repülési terv módosításait. A légiforgalmi szolgálat sem közvetlenül, sem hallgatólagosan nem kezdeményezheti az IFR repülésről VFR repülésre való áttérést.

▼B

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

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

▼B

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

▼M2

SERA.6001 A légterek osztályozása

a) A tagállamoknak az alábbi légtér-osztályozási rendszer és a 4. függelék szerint ki kell jelölniük légtereket:

1. *A osztály*. Csak IFR repülés végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása mellett zajlik, 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.

2. *B osztály*. IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása mellett zajlik, 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.

3. *C osztály*. IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása mellett zajlik, 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 tanácsot a forgalom kikerülésére. 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, kivéve, ha az

▼M2

illetékes hatóság jóváhagyta az ettől az előírástól való eltérést az olyan légijárműtípusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

4. *D osztály*. IFR és VFR repülés egyaránt végezhető, és az összes repülés légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása mellett zajlik. Az IFR repülések el vannak különítve a többi IFR repüléstől, forgalmi tájékoztatást kapnak a VFR repülésekről és kérésre tanácsot a forgalom kikerülésére. A VFR repülések forgalmi tájékoztatást kapnak az összes többi repülésről és kérésre tanácsot a forgalom kikerülésére. 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, kivéve, ha az illetékes hatóság jóváhagyta az ettől az előírástól való eltérést olyan légijárműtípusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

5. *E osztály*. IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. Az IFR repülések légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása mellett zajlanak, és a légi járművek el vannak különítve a többi IFR repüléstől. A szükséges mértékben 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, kivéve, ha az illetékes hatóság jóváhagyta az ettől az előírástól való eltérést az olyan légijárműtípusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Az összes IFR repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet. „E” osztályú légtér nem használható irányítói körzetként.

6. *F osztály*. IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. A légiforgalmi tanácsadó szolgálatban részesülő összes IFR repülés légiforgalmi tanácsadó szolgálat biztosítása mellett zajlik, és kérésre az összes repülés repülési információs szolgáltatást kap. A tanácsadó szolgálatban 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, kivéve, ha az illetékes hatóság jóváhagyta az ettől az előírástól való eltérést az olyan légijárműtípusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Légiforgalmi irányítói engedélyre nincs szükség.

7. *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, kivéve, ha az illetékes hatóság jóváhagyta az ettől az előírástól való eltérést az olyan légijárműtípusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Légiforgalmi irányítói engedélyre nincs szükség.

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

b) A légtérosztályokat a tagállamok igényeinek megfelelően kell kijelölni, kivéve, hogy az 195 repülési szint feletti légtér egészét C osztályú légtérnek kell tekinteni.

▼B

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,

▼B

illetve szükség esetén kétirányú kapcsolatot kell létesíteniük a megfelelő távközlési csatornán keresztül, kivéve, ha megfelelnek az adott légtérre a léginavigációs 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 léginavigációs 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.

▼M2

SERA.7002 Ütközési veszélyre vonatkozó tájékoztatás felügyeleten alapuló légiforgalmi szolgálatok (ATS) esetében

a) Amennyiben a megfigyelés szerint egy azonosított ellenőrzött repülés ismeretlen légi jármű pályáját keresztezi, és ütközési veszély áll fenn, az ellenőrzött repülést végző légi jármű pilótáját lehetőség szerint:

1. tájékoztatni kell az ismeretlen légi járműről, és ha a pilóta kéri, vagy amennyiben a légi irányító véleménye szerint a helyzet megkívánja, elkerülő intézkedéseket kell javasolni; és

2. tájékoztatni kell, ha a pályák már nem keresztezik egymást.

▼B

SERA.7005 A légi járművek üzemben 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 üzemben tartóira háruló kötelezettségek teljesítésére, és amennyiben a légi járművek üzemben tartói igénylik, részükre vagy az általuk kijelölt képviselőik részére minden rendelkezésre álló tájékoztatást meg kell adniuk, ami ahhoz szükséges, hogy a légi járművek üzemben tartói vagy képviselőik teljesíteni tudják kötelezettségeiket.

▼B

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 határoznia 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:

▼B

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 útirányszöghöz 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 egyikével 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 szolgáltatónak 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 üzemben tartóit, ha az elkülönítés a légi jármű által használt meghatározott navigációs eszközökön vagy meghatározott navigációs módszereken alapul.

▼M2

SERA.8012 Keltett turbulencia miatti elkülönítés alkalmazása

a) A keltett turbulencia miatti elkülönítési minimumokat a következő körülmények között kell alkalmazni a légi járművekre a megközelítési és az indulási repülési fázisokban:

   1. egy légi jármű közvetlenül egy másik légi jármű mögött repül azonos tengerszint feletti magasságon vagy kevesebb mint 300 m-rel (1 000 láb) alatta; vagy

   2. mindkét légi jármű ugyanazt a futópályát vagy két egymástól kevesebb mint 760 m-re (2 500 láb) lévő, egymással párhuzamos futópályát használ; vagy

   3. egy légi jármű közvetlenül egy másik légi jármű mögött repül keresztbe azonos tengerszint feletti magasságon vagy kevesebb mint 300 m-rel (1 000 láb) alatta.

▼B

SERA.8015 Légiforgalmi irányítói engedélyek

▼M2

a) A légiforgalmi irányítói engedélyek kizárólag a légiforgalmi irányítás biztosításának következő követelményein alapulhatnak:

   1. Az engedélyeket kizárólag a légi forgalom gyors lebonyolítására és elkülönítésére lehet megadni a légi jármű üzemeltetése közbeni biztonságát érintő ismert forgalmi körülmények alapján. Az ilyen forgalmi körülmények közé nemcsak a légi irányítás alá tartozó, a levegőben, valamint a munkaterületen lévő légi járművek tartoznak, hanem bármely járműforgalom és a használatban lévő munkaterületen nem tartósan elhelyezett egyéb akadályok is.

▼M2

2. Az ATC-egységek a szóban forgó légiforgalmi irányítói engedélyeket szükség szerint adják ki az összeütközések megelőzése, valamint a légi forgalom gyors és rendezett áramlásának biztosítása érdekében.

3. A légiforgalmi irányítói engedélyeket elég korán meg kell adni, hogy azokat még kellő időben továbbítani lehessen a légi járműnek, és az meg tudjon az engedélyekben foglaltaknak felelni.

▼B

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;

▼M2

3. a repülés útvonala, …

i. a repülés útvonalát, ha szükségesnek ítélik, minden egyes engedélyben részletezni kell, és

ii. a „cleared via flight planned route” (engedélyezve a repülési tervben feltüntetett útvonalon) kifejezés nem használható az engedély repülés közbeni módosítása esetén;

▼B

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 lejárati ideje.

▼B

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 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 kísérnie 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 léginavigációs szolgáltató másként rendelkezett.

▼M2

ea) Az engedély útvonal vagy magasság tekintetében történő módosítása

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

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

eb) Magasságmérésre vonatkozó engedély

1. Az olyan területeken áthaladó repülések esetében, ahol átváltási magasság van megállapítva, a légi jármű függőleges helyzetét – az alábbi 5. pontban megadott esetet kivéve – az átváltási magasságon vagy az alatt tengerszint feletti magasságként, az átváltási magasságon vagy a felett pedig repülési szintként kell megadni. Az átváltási rétegen áthaladva a függőleges helyzetet emelkedés közben repülési szintként, süllyedés közben pedig tengerszint feletti magasságként kell megadni.

2. A hajózó személyzet számára kellő időben meg kell adni az átváltási szintet, még mielőtt süllyedés közben elérnék azt.

3. A QNH magasságmérő-beállítás értékét bele kell foglalni a süllyedési engedélybe, amikor először engedélyeznek egy, az átváltási szint alatti magasságra való süllyedést, a megközelítési engedélybe, a forgalmi körbe való belépés engedélyébe, valamint induló légi jármű esetében a gurulási engedélybe, kivéve, ha köztudott, hogy a légi jármű célzott adás keretében már megkapta az információt.

4. A QFE magasságmérő-beállítás értékét kérésre vagy a helyi intézkedésekkel összhangban rendszeresen meg kell adni a légi járműnek.

▼M2

5. Ha egy olyan légi jármű, amely már engedélyt kapott a leszállásra, a repülőtér tengerszint feletti magasságán mért légköri nyomás (QFE) segítségével végzi a megközelítést, a légi jármű függőleges helyzetét a repülőtér tengerszint feletti magassága feletti magasságként kell kifejezni a repülés azon szakaszában, amelyben a QFE-érték használható, ezzel szemben a pályaküszöb magassága feletti magasságként kell kifejezni a következő esetekben:

   i. műszeres futópályák esetében, ha a pályaküszöb legalább 2 m-re (7 láb) van a repülőtér tengerszint feletti magassága alatt; és

   ii. precíziós megközelítésű futópályák esetében.

ec) Feltételes engedélyek

Olyan feltételes kifejezések, mint a „behind landing aircraft” (leszálló légi jármű mögött) vagy az „after departing aircraft” (induló légi jármű után) csak akkor használhatók az aktív futópályá(ka)t érintő mozgások esetében, ha a megfelelő légi irányító vagy pilóta látja az érintett légi járművet vagy járműveket. A kiadott engedélyben szereplő feltételt okozó légi járműnek vagy járműnek kell először a másik érintett jármű előtt elhaladnia. A feltételes engedélyt minden esetben a következő sorrendben kell megadni, és az engedélynek tartalmaznia kell a következőket:

1. a hívójel;

2. a feltétel;

3. a légiforgalmi irányítói engedély; és

4. a feltétel rövid megismétlése.

▼B

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 őt 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 légterén kívül más légtérben.

5. Ha a légi jármű egy adott irányítási területen lévő repülőtérről 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.

▼B

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 középvonalán 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.

▼M2

3. Az 1. pontban előírt követelményektől való eltérésről értesíteni kell a megfelelő ATS-egységet.

▼B

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.

▼M2

3. A számított idők változása esetén: ha a következő jelentőpontra, repülés-tájékoztató körzethatárra vagy a tervezett rendeltetési repülőtérre (amelyik éppen következik) a számított idő 2 percnél többel – vagy az illetékes hatóság által előírt 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.

▼B

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

▼B

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 körzethatárokra.

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 útvonal-változtatás 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 útvonal-változtatás 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 működnie, 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.

▼M2

2. Abban az esetben, ha egy ellenőrzött repülést végző légi jármű mentesül a kötelező jelentőpontokon való jelentés kötelezettsége alól, a pilótáknak – hacsak nincs érvényben automatikus helyzetjelentés – folytatniuk kell a beszédüzemű vagy a légiforgalmi irányító és légijármű-vezető közötti digitális adatcserén alapuló helyzetjelentést:

i. amennyiben erre utasítást kapnak;

ii. ha arról kapnak tájékoztatást, hogy az ATS-légtérellenőrző szolgálat működése megszűnt; vagy

iii. ha arról kapnak tájékoztatást, hogy az ATS-légtérellenőrző azonosítás megszakadt.

3. A helyzetjelentések formátumának meg kell felelnie az 5. függelék A. pontjának.

▼B

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.

▼M2

b) A tagállamok betartják a kommunikációs kapcsolat megszakadására vonatkozóan a Chicagói Egyezmény keretében elfogadott rendelkezéseket. A Bizottság meghozza a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy e rendelkezéseket átültesse az uniós jogba, hogy legkésőbb 2017. december 31-ig közös uniós eljárásokat hozzon létre a kommunikációs kapcsolat megszakadására vonatkozóan.

▼B

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 irányítószolgáltatást egyaránt nyújt, a légiforgalmi irányítószolgáltatás előnyt élvez a repüléstájékoztató szolgáltatással szemben, ha a légiforgalmi irányítószolgáltatás 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 hamufelhőkre vonatkozó tájékoztatás;

3. a légkörbe jutott radioaktív és mérgező vegyi anyagokra vonatkozó tájékoztatás;

4. a rádiónavigációs 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

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 időjárás-jelentések 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 teljesíthetetlenné 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;

▼B

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;

▼M2

12. a felszíni szél iránya (mágneses fokokban) és sebessége, 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 látástávolság és adott esetben a futópálya menti látástávolság ([1]), és ha a használt futópályák szakaszaira vonatkozó látástávolság-/futópálya menti látástávolság-érzékelők adatai elérhetők, és az üzemben tartók kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

▼B

14. a pillanatnyi időjárási helyzet ([1]);

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 áll ([1]);

16. a levegő hőmérséklete;

17. a harmatponti hőmérséklet;

18. a magasságmérő beállítása(i);

19. a megközelítési és a felszállás utáni emelkedési 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.

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;

([1]) Ezek az elemek a „CAVOK” kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) látástávolság: legalább 10 km, és a legkisebb látástávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; valamint c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárási körülmények.

▼B

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;

▼M2

12. a felszíni szél iránya (mágneses fokokban) és sebessége, 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 látástávolság és adott esetben a futópálya menti látástávolság ([1]), és ha a használt futópályák szakaszaira vonatkozó látástávolság-/futópálya menti látástávolság-érzékelők adatai elérhetők, és az üzemben tartók kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

▼B

14. a pillanatnyi időjárási helyzet ([1]);

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 áll ([1]);

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;

([1]) Ezek az elemek a „CAVOK” kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) látástávolság: legalább 10 km, és a legkisebb látástávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; valamint c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárási körülmények.

▼B

8. az indulás késése, adott esetben;

9. az átváltási szint, ha van ilyen;

10. más alapvető repülési adatok;

▼M2

11. a felszíni szél iránya (mágneses fokokban) és sebessége, 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;

12. a látástávolság és adott esetben a futópálya menti látástávolság ([1]), és ha a használt futópályák szakaszaira vonatkozó látástávolság-/futópálya menti látástávolság-érzékelők adatai elérhetők, és az üzemben tartók kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

▼B

13. a pillanatnyi időjárási helyzet ([1]);

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 áll ([1]);

15. a levegő hőmérséklete;

16. a harmatponti hőmérséklet;

17. a magasságmérő beállítása(i);

18. a felszállás utáni emelkedési területen fennálló jelentős időjárási 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.

▼M2

b) Az illetékes hatóság eltérő rendelkezése hiányában a megfelelő kétirányú rádiókommunikációs berendezéssel felszerelt légi járműveknek a legutóbbi kapcsolatfelvételt húsz–negyven perccel követő időszakban – bármi legyen is a kapcsolatfelvétel célja – jelenteniük kell, hogy jelezzék, a repülés a terv szerint halad, és a jelentésnek tartalmaznia kell a légi jármű azonosítóit és az „Operations normal” (Eseménytelen repülés) kifejezést.

c) Az „Operations normal” (Eseménytelen repülés) üzenetet levegő–föld összeköttetés keretében továbbítani kell a megfelelő ATS-egységnek.

([1]) Ezek az elemek a „CAVOK” kifejezéssel helyettesíthetők, ha a megfigyelés időpontjában egyidejűleg fennállnak az alábbi körülmények: a) látástávolság: legalább 10 km, és a legkisebb látástávolságot nem jelentették; b) nincs a repülés szempontjából jelentős felhő; valamint c) nem állnak fenn a repülés szempontjából jelentős időjárási körülmények.

▼B

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 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

▼M2

SERA.11001 Általános szabályok

_____

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

d) A légiforgalmi irányítás további intézkedéseit a pilóta szándékaira, az általános légiforgalmi helyzetre és a váratlan esemény valós idejű dinamikájára kell alapozni.

SERA.11005 Jogellenes beavatkozás

_____

aa) Jogellenes beavatkozás esetén a légi járműnek meg kell próbálnia válaszjeladóját a 7500-as kóddal üzemeltetni, és törekednie kell arra, hogy értesítse az illetékes ATS-egységet a jogellenes beavatkozás lényeges körülményeiről 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.

ab) Ha a fedélzeti 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.

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 leszállás gyors lebonyolítása érdekében.

c) Abban az esetben, ha egy légi járművön jogellenes beavatkozás történik, vagy annak megtörténte feltételezhető, az ATS-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.

▼M2

SERA.11010 Eltévedt vagy azonosítatlan légi jármű

▼B

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:

▼M2

i. megadja a légi járműnek a helyzetét, és javaslatot tesz a szükséges korrekciós intézkedésre. Ezt a javaslatot haladéktalanul el kell juttatni a légi járműhöz, ha az ATS-egységnek tudomása van elfogás lehetőségéről vagy a légi jármű biztonságát fenyegető más veszélyről; valamint

▼B

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;

▼B

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.

▼M2

SERA.11012 A minimális tüzelőanyagszint és a tüzelőanyaggal összefüggő vészhelyzet

a) Amennyiben a pilóta azt jelenti, hogy tüzelőanyagszintje minimális, a légiforgalmi irányítónak a lehető leghamarabb tájékoztatnia kell a pilótát minden várható késésről, vagy arról, hogy nem várható késés.

b) Ha a tüzelőanyagszint miatt veszélyhelyzetet kell kihirdetni, a pilótának a SERA.14095 pontnak megfelelően ezt a rádió-távbeszélőn leadott vészjelzés (azaz a MAYDAY szó) lehetőleg egymás után háromszori megismétlésével kell jeleznie, amely után a veszélyhelyzet jellegét (FUEL [tüzelőanyag]) kell megadnia.

SERA.11013 A légi jármű csökkent teljesítménye

a) Amennyiben a navigációs, kommunikációs, magasságmérési, légi irányítási vagy egyéb rendszerek csökkent teljesítménye vagy meghibásodása miatt a légi jármű teljesítménye az azon légtér tekintetében előírt szint alá csökken, amelyben a légi jármű működik, a hajózó személyzetnek haladéktalanul tájékoztatnia kell az érintett ATC-egységet. Ha a meghibásodás vagy csökkent teljesítmény érinti a jelenleg alkalmazott elkülönítési minimumot, a légiforgalmi irányítónak megfelelő lépéseket kell tennie annak érdekében, hogy más megfelelő elkülönítést vagy elkülönítési minimumot állapítson meg.

b) A területi navigációs rendszer (RNAV-rendszer) csökkent teljesítménye vagy meghibásodása

Ha a légi jármű az RNAV-rendszer csökkent teljesítménye vagy meghibásodása miatt nem felel meg az RNAV útvonal vagy eljárás által megkövetelt előírásoknak, a pilótának felülvizsgált engedélyt kell kérnie.

c) Az előírt függőleges navigációs teljesítmény csökkenése olyan légtérben, amelyben csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (RVSM) alkalmaznak

1. A pilótának a lehető legrövidebb időn belül tájékoztatnia kell a légiforgalmi irányítást a körülményekről, ha olyan légtérben, amelyben csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (RVSM) alkalmaznak, nem képes megfelelni az előírt függőleges navigációs teljesítménykövetelményeknek. Ilyen esetekben a pilótának – amikor csak lehetséges – felülvizsgált légiforgalmi irányítói engedélyt kell kérnie, mielőtt eltér az engedélyezett útvonaltól és/vagy repülési szinttől. Amennyiben a felülvizsgált légiforgalmi irányítási engedélyt nem lehet az eltérés előtt beszerezni, a pilótának az eltérés után a lehető legrövidebb időn belül meg kell kérnie a felülvizsgált engedélyt.

2. RVSM légtérben RVSM műveletekre nem jóváhagyott légi járművel végrehajtott műveletek vagy ilyen légtéren függőlegesen való áthaladás során a pilótáknak az alábbiak szerint be kell jelenteniük a nem jóváhagyott státusukat:

i. RVSM légtérben bármelyik csatornán a bejelentkező hívásban;

ii. minden szintváltási kérelemben; és

iii. a szintekre vonatkozó engedélyek visszaolvasásában.

3. A légiforgalmi irányítóknak kifejezetten vissza kell igazolniuk az RVSM műveletekre nem jóváhagyott státust jelentő légi járművek üzeneteinek vételét.

▼M2

4. A légi jármű berendezései teljesítményének csökkenése – a pilóta jelentése:

   i. Amennyiben egy RVSM légtérben üzemelő, RVSM műveletekre jóváhagyott légi jármű pilótája azt jelenti, hogy a légi jármű berendezései már nem felelnek meg az RVSM követelményeknek, a légiforgalmi irányításnak a légi járművet RVSM műveletekre nem jóváhagyott légi járműnek kell tekintenie.

   ii. A légiforgalmi irányításnak haladéktalanul intézkednie kell annak érdekében, hogy 600 m (2 000 láb) függőleges elkülönítési minimumot vagy megfelelő vízszintes elkülönítést biztosítson az RVSM légtérben üzemelő összes többi légi járműtől. A légiforgalmi irányítás rendszerint amint lehetséges, engedélyezi, hogy egy RVSM műveletekre nem jóváhagyott légi járművé váló légi jármű elhagyja az RVSM légteret.

   iii. A pilótáknak a lehető leghamarabb tájékoztatniuk kell a légiforgalmi irányítást az RVSM követelmények teljesítéséhez szükséges berendezés megfelelő működésének helyreállásáról.

   iv. Annak a körzeti irányító központnak (ACC), amely elsőként tudomást szerez egy légi jármű RVSM státusának megváltozásáról, szükség szerint egyeztetnie kell a szomszédos ACC-kkel.

5. Erős turbulencia – nincs előre jelezve:

   i. Amennyiben egy RVSM légtérben üzemelő légi jármű az időjárás vagy más légi jármű keltette erős turbulenciát tapasztal, és a pilóta megítélése szerint az hatással lesz a légi jármű azon képességére, hogy tartsa a számára engedélyezett repülési szintet, a pilótának tájékoztatnia kell az ATC-t. A légiforgalmi irányításnak megfelelő vízszintes elkülönítést vagy megnövelt függőleges elkülönítési minimumot kell alkalmaznia.

   ii. A légiforgalmi irányításnak a lehetséges mértékben teljesítenie kell a pilóta repülési szintre és/vagy útvonalra vonatkozó változtatási kéréseit, és szükség szerint továbbítania kell számára a forgalmi információkat.

   iii. A légiforgalmi irányításnak jelentést kell kérnie a többi légi járműtől annak eldöntéséhez, hogy teljes egészében vagy egy meghatározott repülésiszint-sávban és/vagy területen fel kell-e függesztenie az RVSM üzemelést.

   iv. Az RVSM üzemelést felfüggesztő ACC-nak szükség szerint egyeztetnie kell a szomszédos ACC-kkel a szóban forgó felfüggesztésekről és a szektor kapacitásainak szükséges kiigazításáról, a forgalom átadásának rendezett lebonyolítása érdekében.

6. Erős turbulencia – előre jelezve:

   i. Amennyiben a meteorológiai előrejelzés erős turbulenciát jelez az RVSM légtérben, a légiforgalmi irányításnak el kell döntenie, hogy fel kell-e függeszteni az RVSM üzemelést, és ha igen, mennyi időre, mely repülési szint(ek)re és/vagy területekre.

   ii. Abban az esetben, ha sor kerül az RVSM üzemelés felfüggesztésére, az RVSM üzemelést felfüggesztő ACC-nak szükség szerint egyeztetnie kell a szomszédos ACC-kkel a forgalom átadására megfelelő repülési szintek tekintetében, hacsak nem született írásos megállapodás a repülési szintek váratlan esemény bekövetkezte esetén történő felosztására szolgáló rendszerről. Az RVSM üzemelést felfüggesztő ACC-nak szükség szerint egyeztetnie kell a szomszédos ACC-kkel a megfelelő szektorkapacitásokról.

▼M2

SERA.11014 ACAS elkerülési javaslat (RA)

a) A repülés során használni kell az ACAS II rendszert, kivéve a minimálisan szükséges berendezések 965/2012/EU bizottsági rendeletben ([1]) meghatározott listája szerinti olyan üzemmódban, amely lehetővé teszi az elkerülési javaslat generálását a hajózó személyzet számára, amennyiben egy másik légi jármű indokolatlan közelségét észleli. Ez nem alkalmazandó abban az esetben, ha egy rendellenes eljárás vagy a teljesítményt korlátozó feltételek szükségessé teszik az elkerülési javaslatot kijelző üzemmód gátlását (kizárólag a légiforgalmi javaslat [TA] kijelzését vagy azzal egyenértékű funkciót használva).

b) Az ACAS rendszer elkerülési javaslata esetén a pilóták(nak):

1. kötelesek az elkerülési javaslatot követve azonnal válaszolni, kivéve, ha ez veszélyeztetné a légi jármű biztonságát;

2. kötelesek követni az elkerülési javaslatot még akkor is, ha konfliktus van az elkerülési javaslat és a légiforgalmi irányítás manőverre vonatkozó utasítása között;

3. tilos az elkerülési javaslattal ellentétes manővert végrehajtaniuk;

4. amint arra a hajózó személyzet munkaterhelése lehetőséget nyújt – kötelesek értesíteni a megfelelő ATC-egységet az aktuális légiforgalmi irányítási utasítástól vagy engedélytől való eltérést szükségessé tevő elkerülési javaslatról;

5. kötelesek azonnal végrehajtani a módosított elkerülési javaslatokat;

6. kötelesek a módosított elkerülési javaslatok végrehajtásához szükséges minimális mértékűre csökkenteni a repülési útvonal módosításait;

7. kötelesek azonnal visszatérni az ATC utasítás vagy engedély feltételeihez, amint megoldódik a konfliktus; és

8. kötelesek értesíteni a légiforgalmi irányítást az aktuális engedélyhez való visszatérésről.

c) Amennyiben egy pilóta azt jelenti, hogy az ACAS rendszer elkerülési javaslatot tett, a légiforgalmi irányító addig nem tehet kísérletet arra, hogy módosítsa a légi jármű repülési útvonalát, amíg a pilóta nem jelenti, hogy a „CLEAR OF CONFLICT” (konfliktus megszűnt).

d) Amennyiben egy légi jármű az elkerülési javaslatnak megfelelően eltér a légiforgalmi irányítói engedélyétől vagy utasítástól, vagy a pilóta elkerülési javaslatról tesz jelentést, a légiforgalmi irányítót a továbbiakban nem terheli felelősség azért, hogy biztosítsa az elkülönítést a légi jármű és az elkerülési javaslat közvetlen következményeként bekövetkező manőver által érintett másik légi jármű között. A légiforgalmi irányítót akkortól terheli ismét felelősség azért, hogy biztosítsa az összes érintett légi jármű elkülönítését, amikor:

1. a légiforgalmi irányító visszaigazolja a hajózó személyzet jelentésének vételét, amely szerint a légi jármű folytatja az aktuális engedély szerinti repülést, vagy

2. a légiforgalmi irányító visszaigazolja a hajózó személyzet jelentésének vételét, amely szerint a légi jármű folytatja az aktuális engedély szerinti repülést, és módosított engedélyt ad ki, amelynek vételét visszaigazolja a hajózó személyzet.

▼B

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 Egyezménnyel 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]) A Bizottság 2012. október 5-i 965/2012/EU rendelete a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

▼B

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

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	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. *1. megjegyzés* *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.* *2. megjegyzés* *Ha az elfogott légi jármű nem képes az elfogó légi járművel azonos sebességgel repülni, az elfogó légi jármű köteles várakozási köröket repülni és a légi jármű billegtetésével jelezni mindannyiszor, ahányszor elhalad az elfogott légi jármű mellett.*	Önt elfogták. Kövessen.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – A légi jármű billegtetése, a navigációs fények rendszertelen villogtatása és követés.	Értettem, végrehajtom.
2	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.

▼B

Sorozat	Az ELFOGÓ légi jármű jelzése	Jelentése	Az ELFOGOTT légi jármű válasza	Jelentése
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 helikopter-leszállóhely 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 repülőtér nem felel meg.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – Ha azt kívánják, hogy az elfogott légi jármű kövesse az elfogó légi járművet egy kitérő repülőtérre, 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 – Valamennyi rendelkezésre álló fény rendszertelen villogtatása.	Veszélyben vagyok.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA – Az elfogó légi jármű számára előírt 2. sorozatú jelzéseket alkalmazza.	Értettem.

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.

▼B

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	KÓL-SZÁJN	Mi a hívójele?	CALL SIGN (hívójel) ([2])	KÓL-SZÁJN (hívójel)	Hívójelem (hívójel)
FOLLOW	FOL-LO	Kövessen.	WILCO	VIL-KO	►**M2** Értettem, végrehajtom. ◄
DESCEND	DI-SZEND	Süllyedjen leszálláshoz. ►**M2** — ◄			
			CAN NOT	KEN-NAT	Nem tudom teljesíteni.
YOU LAND	JÚ-LEND	Szálljon le ezen a repülőtéren.	REPEAT	RI-PÍT	Ismételje meg utasítását.
			AM LOST	EM LOSZT	Eltévedtem.
PROCEED	PRO-SZID	Továbbhaladhat.			
			MAYDAY	MÉJDÉJ	Vészhelyzetben vagyok.
			HIJACK ([3])	HÁJ-DZSEK	Eltérítettek.
			LAND (place name)	LEND (… helyen)	Leszállást kérek (… helyen).
			DESCEND	DI-SZEND	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.

▼B

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 rendelkezésére 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 széllökésvonalakban 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.

▼M2

c) A hajózó személyzetnek az 5. függelék A. pontjában meghatározott AIREP SPECIAL (különleges légi jelentés) mintán alapuló formanyomtatványok felhasználásával kell összeállítania a jelentéseket. Ezeknek a jelentéseknek meg kell felelniük a jelentéstételre vonatkozóan az 5. függelék 2. pontjában megadott részletes utasításoknak.

1. A hajózó személyzeteknek a légi jelentések továbbításakor és az ATS-egységeknek a szóban forgó jelentések ismételt továbbításakor az 5. függelékben megadott részletes utasításokat, ezen belül az üzenetek ott meghatározott formátumait és az ott megadott kifejezéseket kell használniuk.

2. A vulkáni tevékenységre vonatkozó megfigyeléseket tartalmazó különleges légi jelentéseket a vulkáni tevékenységre vonatkozó különleges légi jelentés formanyomtatványán kell rögzíteni. A vulkáni hamufelhők által esetlegesen érintett útvonalakon működő hajózó személyzeteket el kell látni a vulkáni tevékenységre vonatkozó különleges légi jelentésnek az 5. függelék B. pontjában meghatározott mintáján alapuló formanyomtatványokkal.

▼B

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;

▼M2

2. a vele kapcsolatban álló meteorológiai megfigyelő állomás (meteorological watch office, MWO) az 5. függelék 3. pontjának megfelelően; és

▼B

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.

▼M2

13. SZAKASZ

SSR-válaszjeladó

SERA.13001 SSR-válaszjeladó működtetése

a) Ha egy légi jármű működőképes SSR-válaszjeladóval rendelkezik, a pilótának a repülés során mindenkor működtetnie kell a válaszjeladót, függetlenül attól, hogy a légi jármű olyan légtéren belül vagy kívül van-e, amelyben a légiforgalmi szolgálatok céljaira SSR-t használnak.

b) A pilóták csak akkor üzemeltethetik az IDENT funkciót, ha azt a légiforgalmi szolgálatok kérik.

c) Az illetékes hatóság által a válaszjeladó kötelező üzemeltetésére kijelölt légtérben való repülés kivételével az elegendő elektromos áramellátással nem rendelkező légi járművek mentesülnek azon követelmény alól, hogy mindenkor működtessék a válaszjeladót.

SERA.13005 Kódbeállítás az SSR-válaszjeladó A üzemmódjában

a) Annak jelzésére, hogy meghatározott vészhelyzetben van, egy SSR-rel felszerelt légi jármű pilótája köteles:

1. a 7700-as kódot választani a szükségállapot jelzésére, kivéve, ha a légiforgalmi irányítás már korábban arra utasította a pilótát, hogy a válaszjeladót egy meghatározott kóddal működtesse. Az utóbbi esetben a pilóta mindazonáltal bármikor választhatja a 7700-as kódot, ha konkrét okból úgy véli, hogy ez lenne a legmegfelelőbb lépés;

2. a 7600-as kódot választani a rádiókommunikáció meghibásodásának jelzésére;

▼M2

3. megkísérelni a 7500-as kód választását a jogellenes beavatkozás jelzésére. Ha a körülmények indokolják, a 7700-s kódot kell használni helyette.

b) A fenti a) pontban leírt eseteket kivéve a pilóta köteles:

1. az ATS-egység utasításainak megfelelően kiválasztani a kódokat; vagy

2. az ATS-egység kódbeállításra vonatkozó utasításának hiányában a 2000-es kódot vagy az illetékes hatóság által előírt egyéb kódot választani; vagy

3. amennyiben légiforgalmi szolgálatokban nem részesül, a 7000-es kódot választani annak érdekében, hogy javítsa a megfelelően felszerelt légi jármű észlelését, hacsak az illetékes hatóság mást nem ír elő.

c) Ha az ATS-egység azt állapítja meg, hogy a helyzetkijelzőn más kód szerepel, mint amelyet a légi járműhöz hozzárendeltek:

1. a pilótát felkéri a választott kód megerősítésére, és ha a helyzet indokolja, ismételten felkéri a helyes kód kiválasztására; és

2. ha a hozzárendelt és a kijelzett kódok közötti eltérés továbbra is fennáll, felkérheti a pilótát arra, hogy állítsa le a légi jármű válaszjeladójának működését. Erről tájékoztatni kell a következő irányító munkahelyet, valamint a légiforgalmi szolgálatokat SSR és/vagy multilateráció (MLAT) segítségével biztosító egyéb érintett egységeket.

SERA.13010 A barometrikus magasságból származtatott információk

a) Ha a légi jármű működőképes C üzemmódú berendezéssel rendelkezik, a pilótának azt folyamatosan ebben az üzemmódban kell működtetnie, hacsak a légiforgalmi irányítás más értelmű utasítást nem ad.

b) Ha az illetékes hatóság másként nem írja elő, a légiforgalmi irányító számára kijelzett, a barometrikus magasságból származtatott információkat minden megfelelően felszerelt ATC-egységnek legalább egyszer ellenőriznie kell az érintett légi járművel való első kapcsolatfelvétel alkalmával, vagy ha ez nem lehetséges, a lehető legrövidebb időn belül.

SERA.13015 SSR-válaszjeladó S üzemmódjának légijármű-azonosítási beállítása

a) A légijármű-azonosítási funkcióval rendelkező, S üzemmódú válaszjeladóval felszerelt légi járműnek továbbítania kell a légi járműnek az ICAO repülési terv 7. pontjában meghatározott azonosítását, vagy ha nem nyújtottak be repülési tervet, a légi jármű nyilvántartásbavételi adatait.

b) Ha a helyzetkijelző alapján megállapítást nyer, hogy az S üzemmódú válaszjeladóval felszerelt légi jármű által továbbított légijármű-azonosító eltér attól, ami a légi járműtől várható, a pilótát fel kell kérni a megerősítésre, és ha szükséges, a helyes légijármű-azonosító ismételt bevitelére.

c) Ha – miután a pilóta megerősítette, hogy az S üzemmód légijármű-azonosítási funkciójában helyes légijármű-azonosító van beállítva – az eltérés továbbra is fennáll, a légiforgalmi irányítónak a következő intézkedéseket kell tennie:

1. tájékoztatja a pilótát a fennálló eltérésről;

2. a helyzetkijelzőn lehetőség szerint kijavítja a légijármű-azonosítót tartalmazó címkét; és

▼M2

3. tájékoztatja a következő irányító munkahelyet és az azonosításra az S üzemmódot használó egyéb érintett egységeket arról, hogy a légi jármű által továbbított légijármű-azonosító téves.

SERA.13020 Az SSR-válaszjeladó meghibásodása olyan esetben, amikor a légi járműnek kötelezően rendelkeznie kell működő válaszjeladóval

a) Abban az esetben, ha a válaszjeladó az indulás után meghibásodik, az ATC-egységeknek törekedniük kell arra, hogy a repülési tervnek megfelelően biztosítsák az út folytatását a rendeltetési repülőtérre. A pilótáknak azonban számítaniuk kell arra, hogy bizonyos korlátozásokat be kell tartaniuk.

b) Abban az esetben, ha a válaszjeladó meghibásodott és nem állítható helyre az indulás előtt, a pilóták kötelesek:

1. a lehető leghamarabb, lehetőség szerint még a repülési terv benyújtása előtt tájékoztatni a légiforgalmi szolgálatot;

2. az ICAO repülési terv 10. rovatába az SSR alá beírni egy N betűt, ha a válaszjeladó teljesen működésképtelen, vagy a válaszjeladó megmaradt funkcióinak megfelelő betűt, ha a válaszjeladó részlegesen hibásodott meg; és

3. a közzétett eljárásokat követve mentességet kérni azon követelmény alól, miszerint működő SSR-válaszjeladóval kell rendelkezniük.

14. SZAKASZ

Beszédüzemű kommunikációra vonatkozó eljárások

SERA.14001 Általános szabályok

A szabványosított kifejezéseket minden olyan helyzetben használni kell, amelyre meghatározták őket. A hétköznapi nyelv csak olyan esetben használható, ha a szabványosított kifejezések nem felelnek meg a tervezett átvitel céljára.

SERA.14005 Üzenetkategóriák

a) A légiforgalmi mozgószolgálat által kezelt üzenetek kategóriáinak, valamint a kommunikáció megteremtése és az üzenetek továbbítása fontossági sorrendjének összhangban kell lenniük az S14-1. táblázattal.

S14-1. táblázat

Üzenetkategória és a rádió-távbeszélés fontossági sorrendje	Rádió-távbeszélő jelzés
a) Segélyhívások, segélyhívó üzenetek és segélyhívó forgalom	**MAYDAY**
b) Sürgősségi üzenetek, köztük azok az üzenetek, amelyeket az egészségügyi szállításra vonatkozó jelzés előz meg	**PAN PAN** *vagy* **PAN PAN MEDICAL**
c) Iránymméréssel kapcsolatos kommunikáció	—
d) Repülésbiztonsági üzenetek	—
e) Meteorológiai üzenetek	—
f) A repülés szabályszerűségére vonatkozó üzenetek	—

b) A segélyhívó üzeneteket és segélyhívó forgalmat a SERA.14095 pont rendelkezéseinek megfelelően kell kezelni.

▼M2

c) A sürgősségi üzeneteket és sürgősségi forgalmat, köztük azokat az üzeneteket, amelyeket az egészségügyi szállításra vonatkozó jelzés előz meg, a SERA.14095 pont rendelkezéseinek megfelelően kell kezelni.

SERA.14010 Repülésbiztonsági üzenetek

A repülésbiztonsági üzenetek közé a következők tartoznak:

a) a mozgásra vonatkozó és ellenőrző üzenetek;

b) légi jármű üzemeltetőjétől vagy légi járműtől származó és egy, a levegőben tartózkodó légi járművet közvetlenül érintő üzenetek;

c) egy, a levegőben tartózkodó vagy indulásra készülő légi járművet közvetlenül érintő meteorológiai tanács (egyedileg vagy adásban közölve);

d) egy, a levegőben tartózkodó vagy indulásra készülő légi járművet érintő egyéb üzenetek.

SERA.14015 Nyelvhasználat a levegő-föld összeköttetésben

a) A levegő-föld összeköttetésben rádió-távbeszélőn folytatott kommunikációt angol nyelven vagy a földi állomás által szokásosan használt nyelven kell folytatni.

b) A nemzetközi légi járatok által használt kijelölt repülőtereket és útvonalakat kiszolgáló valamennyi földi állomáson bármelyik légi jármű kérésére biztosítani kell az angol nyelv használatát. Ha az illetékes hatóság konkrét esetekre másként nem írja elő, az évente több mint 50 000 nemzetközi IFR repülési eseménnyel rendelkező repülőtereken az angol nyelvet kell használni az ATS-egységek és a légi járművek közötti kommunikációra. Azok a tagállamok, amelyekben e rendelet hatálybalépésének napján az angol nyelv nem az ATS-egységek és a légi járművek közötti kommunikációra használt egyetlen nyelv a szóban forgó repülőtereken, dönthetnek úgy, hogy nem alkalmazzák az angol nyelv használatára vonatkozó követelményt, és erről tájékoztatják a Bizottságot. Ebben az esetben a szóban forgó tagállamoknak legkésőbb 2017. december 31-ig tanulmányt kell készíteniük annak lehetőségéről, hogy a szóban forgó repülőtereken az ATS-egységek és a légi járművek közötti kommunikációra biztonsági okokból előírják az angol nyelv használatát a légi járművek lehetséges futópályasértése vagy egyéb biztonsági kockázatok elkerülése érdekében, figyelembe véve az uniós és a nemzeti jog nyelvhasználatra vonatkozó, alkalmazandó rendelkezéseit. A tanulmányt közzé kell tenniük, és következtetéseiről tájékoztatniuk kell az Ügynökséget és a Bizottságot.

c) Az adott földi állomásokon használható nyelveket fel kell tüntetni a szóban forgó létesítményekre vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványokban és egyéb közzétett légiforgalmi tájékoztatásban.

SERA.14020 Szavak betűzése a rádió-távbeszélés során

A rádió-távbeszélés során a tulajdonnevek, szolgálati rövidítések és az olyan szavak betűzésére, amelyeknek kérdéses a helyesírása, az S14-2. táblázatban megadott ábécét kell használni.

S14-2. táblázat

A rádió-távbeszélés során betűzésre használt ábécé

Betű	Szó	Hozzávetőleges kiejtés (latin betűs átírás)
A	Alfa	AL FA
B	Bravo	BRA VÓ
C	Charlie	CSÁR LI *vagy* SÁR LI
D	Delta	DEL TA
E	Echo	E KÓ

▼**M2**

Betű	Szó	Hozzávetőleges kiejtés (latin betűs átírás)
F	Foxtrot	FOX TROTT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TEL
I	India	IN DI A
J	Juliett	DZSU LI ETT
K	Kilo	KI LÓ
L	Lima	LI MA
M	Mike	MÁJK
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSZ KÁR
P	Papa	PA PA
Q	Quebec	KE BEK
R	Romeo	RÓ MI Ó
S	Sierra	SZI ER RA
T	Tango	TAN GÓ
U	Uniform	JU NI FORM *vagy* U NI FORM
V	Victor	VIK TOR
W	Whiskey	UISZ KI
X	X-ray	EKSZ RÉJ
Y	Yankee	JEN KI
Z	Zulu	ZU LU

A latin betűs hozzávetőleges átírásban a hangsúlyos szótag alá van húzva.

SERA.14025 A szabványos indulási és érkezési útvonalaktól eltérő légiforgalmi szolgálati útvonalak azonosítására vonatkozó elvek

a) A légiforgalmi szolgálati útvonalak azonosítóinak használata a kommunikáció során

1. Beszédüzemű kapcsolatban az azonosító alapbetűjét az S14–2. táblázatban meghatározott, betűzésre szolgáló ábécé szerint kell kiejteni.

2. A K, U vagy S előtag használata esetén beszédüzemű kapcsolatban a következőképpen kell őket kiejteni:

i. K – KOPTER

ii. U – UPPER

iii. S – SUPERSONIC

b) A „kopter” szót úgy kell kiejteni, mint a „helikopter” szóban, az „upper” és „supersonic” szavakat pedig az angol nyelv kiejtési szabályai szerint.

▼M2

SERA.14026 Jelentős pontok

Beszédüzemű kapcsolatban jelentős pontra való utaláskor általában a rádiónavigációs eszköz helyszíne által jelölt jelentős pontok esetében a köznyelvi nevet, a rádiónavigációs eszköz helyszíne által nem jelölt jelentős pontok esetében pedig a kiejthető egyedi, ötbetűs névkódot kell használni. Ha egy rádiónavigációs eszköz helyszínének köznyelvi neve nem használatos, azt az azonosítókóddal kell helyettesíteni, amelyet beszédüzemű kapcsolatban a betűzésre szolgáló ábécé szerint kell kiejteni.

SERA.14030 Azonosítók használata a szabványos műszeres indulási és érkezési útvonalak esetében

Beszédüzemű kapcsolatban a szabványos műszeres indulási és érkezési útvonalak köznyelvi azonosítóját kell használni.

SERA.14035 Számok továbbítása rádió-távbeszélőn

a) Számok továbbítása

1. A légi járművek hívójelének, géptengelyirányának, a futópályának, a széliránynak és a szélsebességnek a továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani.

   i. A repülési szinteket minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve a kerek százasokra végződő repülési szintek esetében.

   ii. A magasságmérő-beállítás értékét minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve az 1 000 hPa értéket, amelyet „ONE THOUSAND” (egyezer) formában kell továbbítani.

   iii. A válaszjeladókódok továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve, ha a válaszjeladókódok kerek ezresre végződnek, amely esetben az információt úgy kell továbbítani, hogy az ezresek számát a „THOUSAND” (ezer) szónak kell követnie.

2. Az a) pont 1. alpontjában felsorolt információktól eltérő információk továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve a kerek százasra vagy ezresre végződő számokat, amelyeket úgy kell továbbítani, hogy a százasok vagy az ezresek számát értelemszerűen a „HUNDRED” (száz), illetve a „THOUSAND” (ezer) szónak kell követnie. Az ezresekből és kerek százasokból álló számokat oly módon kiejtve kell továbbítani, hogy az ezresek számát a „THOUSAND” (ezer) szónak, majd a százasok számának és a „HUNDRED” (száz) szónak kell követnie.

3. Abban az esetben, ha tisztázni kell, hogy a továbbított szám kerek ezresekre és/vagy kerek százasokra végződik, a számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani.

4. Amennyiben egy tárgy vagy konfliktust jelentő forgalom relatív jelentőségére vonatkozóan a 12 órát ábrázoló óra vonatkozásában adnak információt, az információkat a számjegyeket együtt kiejtve kell megadni, például „TEN O'CLOCK” (tíz óra) vagy „ELEVEN O'CLOCK” (tizenegy óra).

5. A tizedesvesszőt tartalmazó számokat az a) pont 1. alpontjában előírt módon kell továbbítani, a tizedesvesszőt a megfelelő helyen a „DECIMAL” (tizedesvessző) szóval jelezve.

6. Ultrarövid hullámú (URH [VHF]) rádió-távbeszélőn folytatott kommunikáció esetében az azonosító szám mind a hat számjegyét használni kell az átviteli csatorna azonosítására, kivéve, ha az ötödik és a hatodik számjegy is nulla, ilyenkor ugyanis csak az első négy számjegyet kell használni.

▼M2

SERA.14040 A számok kiejtése

Ha a kommunikáció nyelve az angol, a számokat az S14-3. táblázatban megadott kiejtéssel kell továbbítani:

S14-3. táblázat

Számnév vagy számjegy	Kiejtés
0	ZI-RÓ
1	UAN
2	TÚ
3	TRÍ
4	FÓR
5	FÁJV
6	SZIX
7	SZEVN
8	ÉJT
9	NÁJN
10	TEN
11	I-LE-VEN
12	TUELV
Decimal (tizedesvessző)	DE-SZI-MAL
Hundred (száz)	HAN-dred
Thousand (ezer)	TAU-ZEND

SERA.14045 Továbbítási technika

a) Az üzeneteket tömören, normál társalgási hangon kell továbbítani.

b) A rádió-távbeszélőn folytatott kommunikáció keretében szükség szerint a következő szavakat és kifejezéseket kell használni az S14-4. táblázatban megadott jelentéssel:

S14-4. táblázat

Kifejezés	Jelentése
ACKNOWLEDGE	„Tudassa, hogy ezt az üzenetet megkapta és megértette.”
AFFIRM	„Igen”
APPROVED	„A javasolt intézkedésre az engedély megadva.”
BREAK	„Ezúton jelzem az üzenet részeinek elválasztását.”
BREAK BREAK	„Ezúton jelzem a különböző légi járműveknek továbbított üzenetek elválasztását ebben a nagyon mozgalmas környezetben.”
CANCEL	„A korábban továbbított engedélyt tekintse érvénytelennek.”

▼**M2**

Kifejezés	Jelentése
CHECK	„Vizsgáljon meg egy rendszert vagy eljárást.”
CLEARED	„A megadott feltételek mellett folytathatja tevékenységét.”
CONFIRM	„Kérem a(z) (*engedély, utasítás, intézkedés, információ*) ellenőrzését.”
CONTACT	„Létesítsen kommunikációt …-val/-vel.”
CORRECT	„Igaz” vagy „Helyes”.
CORRECTION	„Hiba történt ezen üzenet (*vagy* a megadott üzenet) továbbítása során. A helyes változat: …”
DISREGARD	„Hagyja figyelmen kívül.”
HOW DO YOU READ	„Mennyire érthető az üzenetem?” (lásd a SERA.14070 pont c) alpontját)
I SAY AGAIN	„Az egyértelműség vagy a hangsúly kedvéért ismétlem.”
MAINTAIN	„A megadott feltétel(ek) mellett folytassa” vagy a szó szoros értelmében folytassa.
MONITOR	„Hallgassa (frekvencián).”
NEGATIVE	„Nem/nincs” *vagy* „Nem engedélyezem” *vagy* „Az nem helyes” *vagy* „Képtelen vagyok”.
OVER	„Üzenet vége, és választ várok.”
OUT	„Üzenetváltás vége, és nem várok választ.”
READ BACK	„Ismételje meg a teljes üzenetet vagy annak a meghatározott részét pontosan úgy, ahogy kapta.”
RECLEARED	„A legutóbbi engedélyét módosítottam, és ez az engedély a korábbi engedélye vagy annak egy részének helyébe lép.”
REPORT	„Adja meg a következő információkat:…”
REQUEST	„Szeretném megtudni, hogy…” *vagy* „Szeretném megszerezni…”
ROGER	„Legutolsó továbbított üzenetét hiánytalanul vettem.”
SAY AGAIN	„Ismételje meg teljes legutolsó továbbított üzenetét vagy annak a következő részét.”
SPEAK SLOWER	„Csökkentse beszédsebességét.”
STANDBY	„Várjon, hívni fogom.”
UNABLE	„Nem tudok eleget tenni a kérésének, utasításának vagy az engedélynek.”

▼**M2**

Kifejezés	Jelentése
WILCO	*(A „will comply” (végrehajtom) kifejezés rövidítése)* „Üzenetét megértettem és végrehajtom.”
WORDS TWICE	a) *Kérésként:* „A kommunikáció nehézségekbe ütközik. Kérjük, minden szót vagy szócsoportot kétszer küldjön el.” b) *Tájékoztatásként:* „Mivel a kommunikáció nehézségekbe ütközik, minden szót vagy szócsoportot kétszer küldünk el ebben az üzenetben.”

SERA.14050 A légi járművek rádió-távbeszélő hívójele

a) Teljes hívójelek

A légi járművek rádió-távbeszélő hívójelének típusa a következők egyike:

1. a) típus – a légi jármű lajstromjelének megfelelő karakterek; vagy

2. b) típus – a légi jármű üzemeltetőjének telefonos azonosítója, amelyet a légi jármű lajstromjelének utolsó négy karaktere követ;

3. c) típus – a légi jármű üzemeltetőjének telefonos azonosítója, amelyet a járatazonosító követ.

b) Rövidített hívójelek

A légi járművek a) pontban bemutatott rádió-távbeszélő hívójeleit – a c) típus kivételével – rövidíteni lehet a SERA.14055 pont c) alpontjában előírt körülmények között. A rövidített hívójelek formájának a következőnek kell lennie:

1. a) típus – a lajstromjel első karaktere és a hívójel legalább két utolsó karaktere;

2. b) típus – a légi jármű üzemeltetőjének telefonos azonosítója, amelyet a hívójel legalább két utolsó karaktere követ;

3. c) típus – nincs rövidített formája.

SERA.14055 Rádió-távbeszélő eljárások

a) Egy légi jármű repülés közben nem módosíthatja a rádió-távbeszélő hívójelét, kivéve ideiglenesen, a biztonság érdekében az ATC-egység utasítására. A felszállás, a végső megközelítés utolsó része és a leszállási kifutás alatt kizárólag biztonsági okokból lehet üzenetet továbbítani a légi járműnek.

b) Rádió-távbeszélőn folytatott kommunikációs kapcsolat létesítése

1. A kommunikációs kapcsolat létesítésekor mindig a teljes rádió-távbeszélő hívójeleket kell használni. Kommunikációs kapcsolat létesítésekor a légi járműnek a hívást a hívott állomás azonosítójával kell kezdenie, amelyet a hívó állomás azonosítójának kell követnie.

2. A fenti hívásra válaszolva a hívó állomás hívójelét a válaszadó állomás hívójelének kell követnie, amit a hívó állomás üzenetküldésének folytatására való felhívásnak kell tekinteni. A kommunikáció ugyanazon ATS-egységen belüli átadása során el lehet hagyni az ATS-egység hívójelét, amennyiben az illetékes hatóság ezt engedélyezte.

▼M2

3. A kommunikáció egy hívással és – ha megvan a szándék a kapcsolat létesítésére – egy válasszal kezdődik, kivéve, ha a hívó állomás biztos abban, hogy a hívott állomás megkapja a hívást, ebben az esetben ugyanis a hívó állomás anélkül továbbíthatja üzenetét, hogy megvárná a hívott állomás válaszát.

c) A rádió-távbeszélőn folytatott további kommunikáció

1. A SERA.14050 pont b) alpontjában leírt rövidített rádió-távbeszélő hívójeleket csak kielégítő kommunikációs kapcsolat létrejötte után lehet alkalmazni, feltéve, hogy semmilyen zavar felmerülése nem várható. A légi jármű csak azután használhatja rövidített hívójelét, miután a légiforgalmi állomás ily módon szólította meg.

2. Légiforgalmi irányítói engedélyek kiadásakor és az ilyen engedélyek visszaolvasásakor a légiforgalmi irányítóknak és a pilótáknak mindig meg kell említeniük annak a légi járműnek a hívójelét, amelyre az engedély vonatkozik. Az ezen alkalmaktól eltérő esetekben a kapcsolatfelvételt követően további azonosítás vagy hívás nélkül is engedélyezett a folyamatos, kétirányú kommunikáció a kapcsolat megszakításáig.

SERA.14060 Ultrarövid hullámú (URH [VHF]) kommunikáció átadása

a) A megfelelő ATS-egységnek tájékoztatnia kell a légi járművet arról, hogy az elfogadott eljárások szerint térjen át az egyik rádiófrekvenciáról egy másikra. Ilyen tájékoztatás hiányában a légi járműnek kell értesítenie az ATS-egységet, mielőtt sor kerülne az áttérésre.

b) Az ultrarövid hullámon (URH [VHF]) való első kapcsolatfelvételkor vagy a sáv elhagyásakor a légi járműnek a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős léginavigációs szolgáltató által előírt és az illetékes hatóság által jóváhagyott módon kell továbbítania a szóban forgó információkat.

SERA.14065 Rádió-távbeszélő eljárások a beszédüzemű levegő–föld kommunikációs csatornák közötti váltásra

a) Ha a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős léginavigációs szolgáltató mást nem ír elő és az illetékes hatóság mást nem hagy jóvá, a beszédüzemű levegő–föld kommunikációs csatornák közötti váltást követően valamely ATS-egységhez irányuló bejelentkező hívásnak a következő elemeket kell tartalmaznia:

1. a hívott ATS-egység azonosítója;

2. a hívójel és a légi jármű által keltett turbulencia szempontjából a nagy turbulenciakategóriába tartozó légi jármű esetében a „Heavy” (nehéz) vagy a „Super” (szuper) szó, ha az illetékes hatóság így sorolta be az adott légi járművet;

3. a repülési szint, beleértve a keresztezési és az engedélyezett szinteket, amennyiben a légi jármű nem az engedélyezett szintet tartja;

4. a sebesség, ha a légiforgalmi irányítás meghatározta; és

5. a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős léginavigációs szolgáltató által előírt és az illetékes hatóság által jóváhagyott további elemek.

b) A pilótáknak a repülési szintre vonatkozó információt úgy kell megadniuk, hogy a magasságmérőjük által kijelzett értéket a legközelebbi 30 m-re vagy 100 lábra kerekítik.

c) Repülőtéri irányítótoronyhoz irányuló bejelentkező hívás

A repülőtéri irányító szolgálat szolgáltatásában részesülő légi járművek esetében a bejelentkező hívásnak a következő elemeket kell tartalmaznia:

1. a hívott ATS-egység azonosítója;

2. a hívójel és a légi jármű által keltett turbulencia szempontjából a nagy turbulenciakategóriába tartozó légi jármű esetében a „Heavy” (nehéz) vagy a „Super” (szuper) szó, ha az illetékes hatóság így sorolta be az adott légi járművet;

▼M2

3. a helyzet; és

4. a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős léginavigációs szolgáltató által előírt és az illetékes hatóság által jóváhagyott további elemek.

SERA.14070 Vizsgálati eljárások

a) A tesztadások formájának a következőnek kell lennie:

1. a hívott állomás azonosítója;

2. a hívó állomás azonosítója;

3. a „RADIO CHECK” (rádiópróba) szavak;

4. a használt frekvencia.

b) A tesztadásra adott válasznak a következőnek kell lennie:

1. a próbát kérő állomás azonosítója;

2. a válaszadó állomás azonosítója;

3. a tesztadást kérő állomás érthetőségére vonatkozó információ.

c) A próbák elvégzésekor a következő érthetőségi skálát kell alkalmazni:

Érthetőségi skála

1. 1 Érthetetlen

2. 2 Helyenként érthető

3. 3 Nehezen, de érthető

4. 4 Érthető

5. 5 Tökéletesen érthető

SERA.14075 Közleményváltás

a) A közleményeknek tömörnek és egyértelműnek kell lenniük, és amikor csak lehet, szabványos kifejezéseket kell bennük alkalmazni.

1. Egy légi jármű által továbbított üzenet visszaigazolásának magában kell foglalnia a légi jármű hívószámát.

2. Egy ATS-egység által valamely légi járműnek továbbított visszaigazolásnak magában kell foglalnia a légi jármű hívószámát, amelyet szükség esetén az ATS-egység hívójelének kell követnie.

b) Beszélgetés vége.

A rádió-távbeszélőn folytatott beszélgetést a fogadó ATS-egységnek vagy a légi járműnek saját hívójelével kell befejeznie.

c) Helyesbítések és ismétlések

1. Ha az adás közben hiba történt, el kell hangoznia a „CORRECTION” (helyesbítés) szónak, meg kell ismételni az utolsó helyes csoportot vagy kifejezést, majd a helyes változatot kell továbbítani.

2. Ha a helyesbítésre a teljes üzenet megismétlése a legmegfelelőbb, a „CORRECTION, I SAY AGAIN” (helyesbítés, ismétlem) kifejezést kell használni az üzenet másodszori továbbítása előtt.

3. Ha a fogadó állomáson kétség merül fel a kapott üzenet helyességét illetően, kérni kell az üzenet egészének vagy egy részének megismétlését.

▼M2

4. Ha egy teljes üzenetet meg kell ismételni, el kell hangoznia a „SAY AGAIN” (ismételje meg) szavaknak. Ha egy üzenet egy részét meg kell ismételni, a „SAY AGAIN ALL BEFORE… (az érthetően fogadott első szó)” (ismételjen meg mindent [az érthetően fogadott első szó]-ig) kifejezést vagy a „SAY AGAIN…(a hiányzó részt megelőző szó) TO…(a hiányzó részt követő szó)” (ismételje meg …[a hiányzó részt megelőző szó]-tól/-től …[a hiányzó részt követő szó]-ig) vagy a „SAY AGAIN ALL AFTER…(az érthetően fogadott utolsó szó)” (ismételjen meg mindent [az érthetően fogadott utolsó szó]-tól/-től) kifejezést kell alkalmazni.

d) Amennyiben egy visszaolvasás helyességének ellenőrzése során hibás tételekre derül fény, a visszaolvasás végén a „NEGATIVE I SAY AGAIN” (helytelen, ismétlem) kifejezést kell továbbítani, amelyet a helyes változatnak kell követnie.

SERA.14080 A közlemények figyelése/Szolgálati idő

a) A repülés során a légi járműnek az illetékes hatóság által előírt módon folyamatosan figyelnie kell, hogy van-e beérkező üzenet, és nem hagyhatja abba a figyelést az érintett ATS-egység tájékoztatása nélkül, kivéve biztonsági okok miatt.

1. Azok a légi járművek, amelyek olyan, hosszú, víz feletti járatokon vagy kijelölt területek feletti járatokon üzemelnek, amelyek felett előírás, hogy a fedélzeten legyen vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), kötelesek folyamatosan figyelni a 121,5 MHz-es ultrarövid hullámú vészfrekvenciát, kivéve azokban az időszakokban, amikor a légi jármű más ultrarövid hullámú csatornákon folytat kommunikációt, vagy a fedélzeti berendezésekre vonatkozó korlátozások vagy a pilótafülkében végrehajtandó feladatok miatt nem lehet egyszerre két csatornát figyelni.

2. A légi járművek kötelesek folyamatosan figyelni a 121,5 MHz-es ultrarövid hullámú vészfrekvenciát azokon a területeken vagy útvonalakon, ahol fennáll a légi jármű elfogásának lehetősége vagy egyéb veszélyes helyzet, és azt az illetékes hatóság követelményként előírta.

b) A légiforgalmi állomások kötelesek folyamatosan figyelni a 121,5 MHz-es ultrarövid hullámú vészfrekvenciát az egységek szolgálati ideje alatt. Amennyiben két vagy több állomás egy helyen található, elegendő, ha az egyikük teljesíti a 121,5 MHz-es frekvencia figyelésére vonatkozó követelményt.

c) Amennyiben egy légi jármű vagy ATS-egység bármely okból kénytelen felfüggeszteni működését, lehetőség szerint tájékoztatnia kell a többi érintett állomást, megadva működése folytatásának várható idejét. Amint folytatni tudja működését, erről tájékoztatnia kell a többi érintett állomást. Amennyiben a működés felfüggesztése meghaladja az eredeti értesítésben megadott időpontot, az eredetileg meghatározott időpontban vagy ahhoz közel le kell adni a működés várható folytatásának új idejét.

SERA.14085 Vakadás alkalmazása

a) Amennyiben egy légi jármű nem tud kapcsolatot létesíteni a kijelölt csatornán, az előzőleg használt csatornán vagy az útvonal szempontjából megfelelő más csatornán, és nem tud kommunikációt létesíteni a megfelelő ATS-egységgel, másik ATS-egységgel vagy más légi járművel a rendelkezésre álló eszközök egyikével sem, a légi járműnek kétszer továbbítania kell üzenetét a kijelölt csatorná(ko)n úgy, hogy azt a „TRANSMITTING BLIND” (vakadás) kifejezés előzi meg, és amennyiben szükséges, magában foglalja az üzenet címzettjét (címzettjeit).

b) Ha egy légi jármű a rádió-vevőkészülék meghibásodása miatt nem képes kommunikációt létesíteni, a tervezett időpontokban vagy helyzetekben az éppen használt csatornán jelentést kell leadnia, amelyet a „TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE” (vakadás a vevőkészülék meghibásodása miatt) kifejezésnek kell megelőznie. A légi jármű köteles:

1. leadni a tervezett üzenetet, amelyet teljes egészében meg kell ismételnie;

2. megadni a következő tervezett adás idejét;

▼M2

3. amennyiben számára légiforgalmi szolgálat biztosított, információt adni a légijármű-parancsnoknak a repülés folytatására vonatkozó szándékáról.

SERA.14087 Relékommunikációs technika alkalmazása

a) Amennyiben egy ATS-egység nem tud kapcsolatot teremteni egy légi járművel azokon a frekvenciákon, amelyeket a légi jármű vélhetőleg hallgat, az ATS-egység köteles:

1. felkérni más ATS-egységeket arra, hogy nyújtsanak segítséget és hívják a légi járművet és szükség esetén továbbítsák az adatforgalmat; és

2. felkérni az adott útvonalon lévő légi járműveket arra, hogy kíséreljenek meg kommunikációt létesíteni az adott légi járművel és szükség esetén továbbítsák az adatforgalmat.

b) Az a) pont rendelkezéseit is alkalmazni kell:

1. az érintett ATS-egység kérésére;

2. amennyiben egy légi jármű várható közleménye nem érkezett meg a várható időn belül, ezért felmerül a kommunikációs hiba előfordulásának gyanúja.

SERA.14090 Egyedi kommunikációs eljárások

a) A járművek mozgása

A repülőtéri vontatótól eltérő járművek munkaterületen való mozgására vonatkozó kifejezések megegyeznek a légi jármű mozgásával kapcsolatban alkalmazott kifejezésekkel, kivéve a gurulásra vonatkozó utasítások esetében, amelyekben a „TAXI” (gurulhat) szót a „PROCEED” (továbbhaladhat) szóval kell helyettesíteni.

b) Légiforgalmi tanácsadó szolgálat

A légiforgalmi tanácsadó szolgálat nem ad ki „engedélyeket”, csak „tanácsot”, és a „tanácsol” vagy „javasol” szavakat kell használnia, amikor intézkedést javasol egy légi járműnek.

c) A nehéz keltett turbulenciakategória jelzése

1. Az olyan légi járművek esetében, amelyek a légi jármű által keltett turbulencia szempontjából a nagy turbulenciakategóriába tartoznak, a szóban forgó légi jármű és az ATS-egységek közötti első rádió-távbeszéléssel létesített kapcsolatfelvétel alkalmával a légi jármű hívójelét közvetlenül a „Heavy” (nehéz) szónak kell követnie.

2. Az olyan különleges légi járművek esetében, amelyek az illetékes hatóság megállapítása szerint a légi jármű által keltett turbulencia szempontjából a nagy turbulenciakategóriába tartoznak, a szóban forgó légi jármű és az ATS-egységek közötti első rádió-távbeszéléssel létesített kapcsolatfelvétel alkalmával a légi jármű hívójelét közvetlenül a „Super” (szuper) szónak kell követnie.

d) Időjárás miatt kért eltéréssel kapcsolatos eljárások

Amennyiben a pilóta kommunikációt kezdeményez a légiforgalmi irányítással, a gyors válasz érdekében a „WEATHER DEVIATION REQUIRED” (időjárás miatt eltérést kérek) üzenettel jelezheti, hogy prioritást kér a frekvencián és a légiforgalmi irányítás válasza szempontjából. A pilóta szükség esetén a (lehetőség szerint háromszor megismételt) „PAN PAN” sürgősségi jelzéssel kezdeményezi a kommunikációt.

▼M2

SERA.14095 Rádió-távbeszéléssel létesített vész- és sürgősségi kommunikációs eljárások

a) Általános rendelkezések

1. A vészhelyzeti és sürgősségi adatforgalom a vészhelyzeti, illetve sürgősségi állapottal összefüggő összes rádió-távbeszélő üzenetet magában foglalja. A vészhelyzeti, illetve sürgősségi állapot meghatározása a következő:

   i. *Vészhelyzet*: olyan állapot, amely súlyos és/vagy közvetlen veszéllyel fenyeget, és amely azonnali segítséget igényel.

   ii. *Sürgősség*: légi vagy egyéb jármű, vagy a fedélzeten lévő vagy a látókörön belül lévő személy biztonságát érintő olyan állapot, amely nem igényel azonnali segítséget.

2. Az első vészhelyzeti, illetve sürgősségi kommunikációt értelemszerűen a rádió-távbeszélőn leadott „MAYDAY” vészjelzéssel vagy a rádió-távbeszélőn leadott „PAN PAN” sürgősségi jelzéssel kell kezdeni. Minden további vészhelyzeti és sürgősségi adatforgalom kezdetén megengedett a rádió-távbeszélőn szokásos vészjelzések és sürgősségi jelzések használata.

3. A vészhelyzeti, illetve sürgősségi állapotban lévő légi járműnek címzett üzenetek feladójának az állapottól függő minimumra kell csökkentenie az ilyen üzenetek számát, hosszát és tartalmát.

4. Ha a légi jármű által megkeresett ATS-egység nem igazolja vissza a vészhelyzeti vagy sürgősségi üzenetet, más ATS-egységeknek segítséget kell nyújtaniuk a b) pont 2. alpontjában vagy a b) pont 3. alpontjában előírtak szerint.

5. A vészhelyzeti és sürgősségi adatforgalmat rendszerint azon a frekvencián kell fenntartani, amelyen kezdeményezték, mindaddig, amíg az a vélemény nem alakul ki, hogy megfelelőbb segítséget lehet nyújtani az adatforgalom más frekvenciára való átadásával.

6. A vészhelyzeti és sürgősségi kommunikáció esetében a rádió-távbeszélőn leadott üzeneteket általában lassan és érthetően, minden szót tisztán ejtve kell leadni, hogy könnyebb legyen az átírás.

b) Rádió-távbeszélőn folytatott vészhelyzeti kommunikáció

1. A vészhelyzetben lévő légi jármű intézkedése

   Amellett, hogy a vészhelyzetben lévő légi jármű által küldött vészhelyzeti üzenetet az a) pont 2. alpontja szerint a lehetőleg egymás után háromszor megismételt rádió-távbeszélőn leadott „MAYDAY” vészjelzésnek kell megelőznie,

   i. az üzenetet az éppen használt levegő-föld frekvencián kell leadni;

   ii. az üzenetnek a következő elemek közül a lehető legtöbbet kell tartalmaznia tisztán kiejtve, lehetőleg a következő sorrendben:

      A) a címzett ATS-egység neve (amennyiben az idő és a körülmények lehetővé teszik);

      B) a légi jármű azonosítója;

      C) a vészhelyzet jellege;

      D) a légijármű-parancsnok szándékai;

      E) az aktuális helyzet, szint és géptengelyirány.

▼M2

2. A megkeresett ATS-egység vagy a vészhelyzeti üzenet vételét elsőként visszaigazoló ATS-egység intézkedése

A vészhelyzetben lévő légi jármű által megkeresett ATS-egység vagy a vészhelyzeti üzenet vételét elsőként visszaigazoló ATS-egység a következőképpen köteles eljárni:

i. azonnal visszaigazolja a vészhelyzeti üzenet vételét;

ii. átveszi az irányítást a kommunikáció felett, vagy kifejezetten és egyértelműen átadja az érte való felelősséget, és tájékoztatja a légi járművet az átadásról; és

iii. azonnal lépéseket tesz annak biztosítására, hogy minden szükséges információ a lehető leghamarabb a következők rendelkezésére álljon:

A) az érintett ATS-egység;

B) a légi jármű érintett üzemeltetője vagy annak képviselője, előre meghatározott szabályok szerint;

iv. szükség szerint tájékoztatja a többi ATS-egységet annak elkerülése érdekében, hogy az adatforgalmat a vészhelyzeti kommunikáció frekvenciájára tereljék.

3. Adásszünet elrendelése

i. A vészhelyzetben lévő légi jármű és a vészhelyzeti forgalmat irányító ATS-egység adásszünetet rendelhet el a terület mozgószolgálatának valamennyi állomása vagy bármelyik olyan állomás tekintetében, amely zavarja a vészhelyzeti adatforgalmat. A vonatkozó utasításokat a körülményektől függően „valamennyi állomásnak” vagy csak egy állomásnak címezik. Mindkét esetben a következő jelzéseket kell alkalmazni:

A) „Stop TRANSMITTING” (fejezze be az adást);

B) „MAYDAY” rádió-távbeszélőn leadott vészjelzés.

ii. A b) pont 3. pontjának i. alpontjában meghatározott jelzések használatát fenn kell tartani a vészhelyzetben lévő légi járműnek és a vészhelyzeti adatforgalmat irányító ATS-egységnek.

4. Minden más ATS egység/légi jármű intézkedése

i. A vészhelyzeti kommunikáció abszolút elsőbbséget élvez minden egyéb kommunikációval szemben, és az ilyen vészhelyzeti kommunikációnak tudatában lévő ATS-egységek/légi járművek nem kommunikálhatnak az érintett frekvencián, kivéve, ha:

A) a vészhelyzetet törölték, vagy a vészhelyzeti adatforgalom befejeződött;

B) minden vészhelyzeti adatforgalmat más frekvenciára tereltek;

C) a kommunikációt ellenőrző ATS-egység engedélyt ad rá;

D) saját maga is segítséget igényel.

ii. A vészhelyzeti adatforgalomnak tudatában lévő ATS-egységeknek/légi járműveknek, amelyek maguk nem képesek segítséget nyújtani a vészhelyzetben lévő légi járműnek, mindazonáltal mindaddig figyelemmel kell követniük kell az adatforgalmat, amíg egyértelművé nem válik, hogy a segítségnyújtásra sor kerül.

5. A vészhelyzeti kommunikáció és az adásszünet befejezése

i. Amennyiben a légi jármű már nincs vészhelyzetben, a vészhelyzeti állapotot törlő üzenetet kell küldenie.

▼M2

ii. Amennyiben a vészhelyzeti adatforgalmat irányító ATS-egység tudomására jut, hogy a vészhelyzeti állapot megszűnt, haladéktalanul megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy ez az információ a lehető legrövidebb időn belül a következők rendelkezésre álljon:

A) az érintett ATS-egységek;

B) a légi jármű érintett üzemeltetője vagy annak képviselője, előre meghatározott szabályok szerint.

iii. A vészhelyzeti kommunikációt és adásszünetet a „DISTRESS TRAFFIC ENDED” (vészhelyzeti adatforgalom vége) kifejezést tartalmazó üzenetnek a vészhelyzeti adatforgalom céljára használt frekvencián vagy frekvenciákon való adásával kell befejezni. Ezt az üzenetet csak a kommunikációt irányító ATS-egység küldheti, miután a b) pont 5. alpontjának i. alpontjában előírt üzenet vételét követően ezt az illetékes hatóság engedélyezi számára.

c) Rádió-távbeszélőn folytatott sürgősségi kommunikáció

1. A sürgősségi állapotot jelentő légi jármű intézkedése, a c) pont 4. alpontjában említett esetek kivételével

Amellett, hogy a sürgősségi állapotot jelentő légi jármű által küldött sürgősségi üzenetet az a) pont 2. alpontja szerint a lehetőleg egymás után háromszor megismételt, rádió-távbeszélőn leadott „PAN PAN” sürgősségi jelzésnek kell megelőznie, amelyben a szócsoport minden szavát úgy kell kiejteni, mint a francia „panne” szót (pánn),

i. az üzenetet az éppen használt levegő-föld frekvencián kell leadni;

ii. az üzenetnek tartalmaznia kell a következők közül a szükséges elemeket, tisztán kiejtve, lehetőleg a következő sorrendben:

A) a címzett ATS-egység neve;

B) a légi jármű azonosítója;

C) a sürgősségi állapot jellege;

D) a légijármű-parancsnok szándékai;

E) az aktuális helyzet, szint és géptengelyirány;

F) egyéb hasznos információk.

2. A megkeresett ATS-egység vagy a sürgősségi üzenet vételét elsőként visszaigazoló ATS-egység intézkedése

A sürgősségi állapotot jelentő légi jármű által megkeresett ATS-egység vagy a sürgősségi üzenet vételét elsőként visszaigazoló ATS-egység a következőképpen köteles eljárni:

i. visszaigazolja a sürgősségi üzenet vételét;

ii. azonnal lépéseket tesz annak biztosítására, hogy minden szükséges információ a lehető leghamarabb a következők rendelkezésére álljon:

A) az érintett ATS-egység;

B) a légi jármű érintett üzemeltetője vagy annak képviselője, előre meghatározott szabályok szerint;

iii. szükség esetén irányítja a kommunikációt.

▼M2

3. Minden más ATS egység/légi jármű intézkedése

A sürgősségi kommunikáció elsőbbséget élvez minden egyéb kommunikációval szemben, kivéve a vészhelyzeti kommunikációt, és minden ATS-egységnek/légi járműnek ügyelni kell arra, hogy ne zavarja a sürgősségi adatforgalmat.

4. Az egészségügyi szállításra használt légi jármű intézkedése

i. A c) pont 4. pontjának ii. alpontjában leírt jelzés használata azt jelzi, hogy az utána következő üzenet az 1949. évi genfi egyezmények és azok kiegészítő jegyzőkönyvei szerinti, védelemben részesített egészségügyi szállításra vonatkozik.

ii. Az egészségügyi szállításra használt légi jármű bejelentése és azonosítása céljából le kell adni a lehetőleg egymás után háromszor megismételt, rádió-távbeszélőn leadott „PAN PAN” sürgősségi jelzést, amelyben a szócsoport minden szavát úgy kell kiejteni, mint a francia „panne” szót (pánn), majd ezt a „MAY-DEE-CAL” egészségügyi szállítására vonatkozó rádió-távbeszélőn leadott jelzésnek kell követnie, amelyet úgy kell kiejteni, mint a francia „médical” szót (médikál). A fent leírt jelzések használata azt jelzi, hogy az utána következő üzenet védelemben részesített egészségügyi szállításra vonatkozik.

Az üzenetnek tartalmaznia kell a következő adatokat:

A) az egészségügyi szállításra használt légi jármű hívójele vagy más elismert azonosítója;

B) az egészségügyi szállításra használt légi jármű helyzete;

C) az egészségügyi szállításra használt légi járművek száma és típusa;

D) a tervezett útvonal;

E) a repülés becsült időtartama vagy adott esetben az indulás és az érkezés becsült ideje; és

F) bármely egyéb információ, mint például a repülési magasság, a fenntartott rádiófrekvenciák, a használt nyelvek, valamint a másodlagos légtérellenőrző radarok üzemmódjai és kódjai.

5. A megkeresett ATS-egységek vagy az egészségügyi szállításra vonatkozó üzenetet vevő egyéb állomások intézkedése

A c) pont 2. és 3. alpontjának rendelkezései értelemszerűen alkalmazandók az egészségügyi szállításra vonatkozó üzenetet vevő ATS-egységekre.

▼B

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.

▼M2

1.1.2. A vész- és sürgősségi jelzésekkel kapcsolatos távközlési eljárásoknak meg kell felelniük a 14. szakasznak.

▼B

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) rádiótávírón 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) rádiótávírón 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 LÉGTÉRBEN HALADÓ, ILLETVE ODA ILLETÉKTELENÜL BELÉPNI SZÁNDÉKOZÓ LÉGI JÁRMŰ FIGYELMEZTETÉSÉRE HASZNÁLT VIZUÁLIS JELZÉSEK

▼B

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 szétrobbanáskor 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

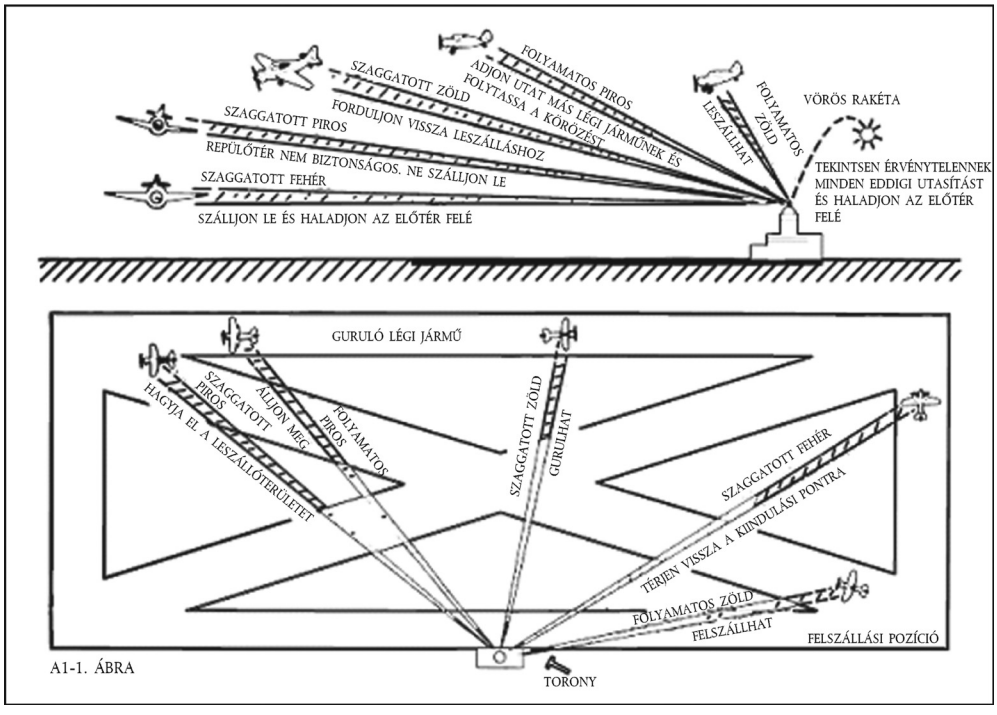
3.1. **Fény- és pirotechnikai jelzések**

3.1.1. *Utasítások*

AP 1-1. táblázat

Fény		A repülőtéri irányítástól	
		levegőben lévő légi jármű részére	földön lévő légi jármű részére
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 használatban lévő leszállóterületet
	Szaggatott fehér	Szálljon le ezen a repülőtéren és haladjon az előtér felé (*)	Térjen vissza a repülőtér kiindulási pontjára
Vörös rakéta		Tekintsen érvénytelennek minden eddigi utasítást, egyelőre ne szálljon le	

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



A1-1. ÁBRA

▼B

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 mozgatásával;

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*

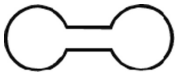
3.2.2.1. A jelmezőben fekvő, egy sárga átlóval ellátott vörös négyzet (A1-3. ábra) azt jelenti, hogy a munkaterület rossz állapota vagy bármely egyéb ok miatt megközelítés vagy leszállás közben rendkívül óvatosan kell eljárni.



A1-3. ÁBRA

3.2.3. *Futópályák és gurulóutak használata*

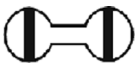
3.2.3.1. A jelmezőben fekvő, fehér színű, súlyzó alakú jel (A1-4. ábra) azt jelenti, hogy a légi járművek fel- és leszállásra, valamint gurulásra csak a futópályát és a gurulóutakat használhatják.



A1-4. ÁBRA

▼B

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*

▼M2

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

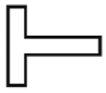
▼B



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 keresztszár irányába kell végrehajtani. Éjszaka a T alakú jelet teljes egészében vagy körvonalaiban fehér fénnyel kell megvilágítani.



A1-7. ÁBRA

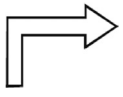
3.2.5.2. A repülőtéri irányítótornyon vagy annak közelében elhelyezkedő, álló helyzetű két számjegy (A1-8. ábra) a munkaterületen levő légi járművek számára a felszállási irányt jelzi a mágneses irányszög közelebbi fokához kerekített 10^{o}-os egységekben kifejezve.



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 fordulókat jobbra kell végezni.



A1-9. ÁBRA

▼B

3.2.7. *Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája*

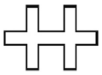
3.2.7.1. Az álló helyzetű, sárga alapon fekete „C” betű (A1-10. ábra) a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának helyét jelzi.



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 repülőteret 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:

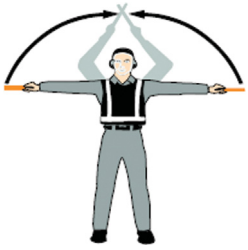
a) merevszárnyú légi járművek esetében a légi jármű bal oldaláról, ahonnan azokat a légijármű-vezető a legjobban látja; és

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 a test irányába mozog. (*) A légi jármű szárnyvégénél lévő személy által adott jelzés a légijármű-vezető/előtér-ügyeletes/tolató számára azt jelzi, hogy a légi jármű akadálymentesen gurulhat a parkolóhelyre vagy gurulhat ki onnan.
	2. **Beszállókapu azonosítása** Az előrenyújtott karok magastartásba lendülnek, a jelzőbotok felfelé mutatnak.

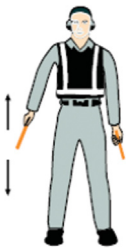
▼B

	3. **Gurulás a következő beállítóhoz/előtér-ügyeleteshez vagy a torony/gurító irányító utasításának követése** Mindkét kar felfelé mutat, majd a kinyújtott karok a törzs mellett mozognak; a jelzőbotok a következő beállító/előtér-ügyeletes vagy gurulási terület irányába mutatnak.
	4. **Gurulás egyenesen előre** A könyöknél kissé behajlított karok a jelzőbotokkal együtt mellmagasságból a fej irányába mozognak, többször fel-le.
	5. a) **Balra fordulás (a légijármű-vezető szemszögéből)** Jobb kar a jelzőbottal együtt oldalsó középtartásban, közben a bal kar hívó mozdulatot tesz. A karmozdulat intenzitása a légi jármű fordulásának mértékét jelzi a légijármű-vezető számára.
	5. b) **Jobbra fordulás (a légijármű-vezető szemszögéből)** Bal kar a jelzőbottal együtt oldalsó középtartásban, közben a jobb kar hívó mozdulatot tesz. A karmozdulat intenzitása a légi jármű fordulásának mértékét jelzi a légijármű-vezető számára.
	6. a) **Normál megállás** A karok a jelzőbottal együtt oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90 fokos szöget zárnak a törzzsel; a karok lassan a fej fölé emelkednek, a jelzőbotok keresztezik egymást.

▼B

	6. b) **Vészmegállás** A kinyújtott karok jelzőbotokkal együtt hirtelen mozdulattal a fej fölé emelkednek, a jelzőbotok keresztezik egymást.
	7. a) **Fékezés** A kéz nyitott tenyérrel kissé áll fölé emelkedik. A hajózószemélyzettel való szemkontaktus felvétele után a tenyér ökölbe szorul. **Nem** mozdul a kéz mindaddig, amíg a hajózószemélyzet felfelé mutató hüvelykujjal nem nyugtázza a jelzést.
	7. b) **Fékoldás** Az ökölbe szorított kéz kissé áll fölé emelkedik. A hajózószemélyzettel való szemkontaktus felvétele után a tenyér kinyílik. **Nem** mozdul a kéz mindaddig, amíg a hajózószemélyzet felfelé mutató hüvelykujjal nem nyugtázza a jelzést.
	8. a) **Féktuskók behelyezve** A nyújtott karok a jelzőbotokkal együtt a fej fölé emelkednek. A botvégek vízszintesen egymás felé „döfnek” és összeérnek. **Meg kell győződni** arról, hogy a hajózószemélyzet a jelzést nyugtázta.
	8. b) **Féktuskók eltávolítva** A nyújtott karok a jelzőbotokkal együtt a fej fölé emelkednek. A botvégek vízszintesen ellenkező irányba „döfnek”. **Nem** távolíthatók el a féktuskók, amíg a hajózószemélyzet erre engedélyt nem ad.

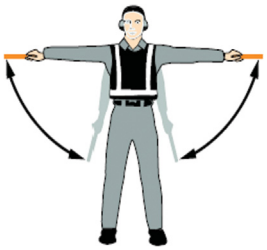
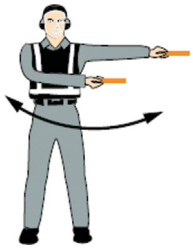
▼B

	9. **Hajtómű(vek) beindítása** Jobb kar fejmagasságban, a jelzőbot felfelé mutat, a kéz köröző mozgásba kezd; ezzel egy időben a bal kar a fej fölé emelkedik, a jelzőbot a beindítandó hajtómű irányába mutat.
	10. **Hajtóművek leállítása** Jobb kar a jelzőbottal vállmagasságban a test elé emelkedik, miközben a kéz először a bal vállcsúcs felé mozdul, majd innen vágó mozdulatot végez a torok előtt a jobb vállcsúcs irányába.
	11. **Lassítás** Az oldalra nyújtott karok lengetést végeznek, a jelzőbotok fel-le mozognak derék- és térdmagasság között.
	12. **A hajtóművek fordulatszámának csökkentése a jelzett oldalon** A leengedett kezekben a jelzőbotok lefelé mutatnak, majd *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 a 6. b) jelzést kell használni.

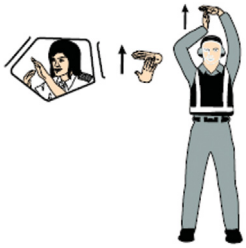
▼B

	14. a) **Fordulás tolatás közben (a légi jármű farokrészének jobbra fordítása)** Bal kar a jelzőbottal együtt lefelé mutat; jobb kar függőlegesen a fej fölé emelkedik, majd innen többször egymás után vízszintes előremutató helyzetbe lendül.
	14. b) **Fordulás tolatás közben (a légi jármű farokrészének balra fordítása)** Jobb kar a jelzőbottal együtt lefelé mutat; bal kar függőlegesen a fej fölé emelkedik, majd innen többször egymás után vízszintes előremutató helyzetbe lendül.
	15. **Megerősítés („minden rendben”)** (*) A behajlított jobb kar fejmagasságban; a jelzőbot vagy a hüvelykujj felfelé mutat; bal kar a térd mellett leeresztve marad. (*) Ezt a jelzést a technikai/szolgálati kommunikációban is alkalmazzák.
	16. **Lebegés** (*) Karok oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90 fokos szöget zárnak a törzzsel. (*) Levegőben lévő helikopterek esetében használatos.
	17. **Felemelkedés** (*) Karok oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90 fokos szöget zárnak a törzzsel; a kezek tenyérrel felfelé a fej fölé emelkednek. A karmozgás gyorsasága a felemelkedési sebesség mértékét jelzi. (*) Levegőben lévő helikopterek esetében használatos.

▼B

	18. **Leereszkedés** (*) Karok oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90 fokos szöget zárnak a törzzsel; a kezek tenyérrel lefelé alaptartásba ereszkednek. A karmozgás gyorsasága a leereszkedési sebesség mértékét jelzi. (*) Levegőben lévő helikopterek esetében használatos.
	19. a) **Balra repülés vízszintesen (a légijármű-vezető szemszögéből)** (*) Jobb kar oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zár a törzzsel. Bal kar ismételt terelő mozdulatot tesz jobbra. (*) Levegőben lévő helikopterek esetében használatos.
	19. b) **Jobbra repülés vízszintesen (a légijármű-vezető szemszögéből)** (*) Bal kar oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zár a törzzsel. Jobb kar ismételt terelő mozdulatot tesz balra. (*) Levegőben lévő helikopterek esetében használatos.
	20. **Leszállás** (*) A lefelé tartott karok a jelzőbotokkal együtt a törzs előtt keresztezik egymást. (*) Levegőben lévő helikopterek esetében használatos.
	21. **Helyben maradás/várakozás** Az oldalra nyújtott karok a lefelé mutató jelzőbotokkal együtt 45 fokos szöget zárnak a törzzsel. Ebben a helyzetben maradnak, amíg a légi jármű meg nem kezdheti a következő manőver végrehajtását.

▼B

	22. **Légi jármű elbocsátása** A légi jármű elbocsátását jobb kézzel és/vagy jelzőbottal végzett normál tisztelgés jelzi. A gurulás megkezdéséig szemkontaktust kell tartani a légi jármű hajózószemélyzetével.
	23. **A kormányszervek kezelésének tilalma (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)** Behajlított jobb kar a fej fölött; kéz ökölbe szorul vagy a jelzőbotot tartja vízszintes helyzetben; bal kar a térd mellett leeresztve marad.
	24. **Földi erőforrás rákapcsolása (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)** Karok a fej fölött; a vízszintesen tartott nyitott bal tenyér és a jobb kéz ujjvégei T betűt formálva összeérnek. Éjszaka a kivilágított jelzőbotokkal ugyanígy T betű formálható a fej fölött.
	25. **Földi erőforrás lekapcsolása (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)** Karok a fej fölött; a vízszintesen tartott nyitott bal tenyér és a jobb kéz ujjvégei T betűt formálva összeérnek; majd a jobb kéz eltávolodik a baltól. **Nem** kapcsolható le az erőforrás, amíg a hajózószemélyzet erre engedélyt nem ad. Éjszaka a kivilágított jelzőbotokkal ugyanígy T betű formálható a fej fölött.
	26. **Visszautasítás (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)** Jobb kar oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zár a törzzsel; a hüvelykujj vagy a jelzőbot a föld felé mutat; bal kar a térd mellett leeresztve marad.

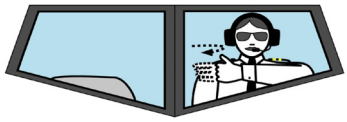
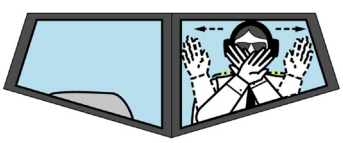
▼B

	27. **Csatlakozás a légi jármű belső összeköttetési rendszerére (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)** Karok oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zárnak a törzzsel; kezek könyökben behajlítva a fülhöz emelkednek.
	28. **Lépcső leengedése/felhúzása (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)** (*) Jobb kar leeresztve, bal kar 45°-os szögben a fej fölé emelkedik; jobb kar a bal vállcsúcs felé lendül. (*) Ez a jelzés főleg azon légi járműveknek szól, amelyek a gép elülső részébe beépített lépcsővel rendelkeznek.

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

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

▼M2

	a) Fékezés: a kéz nyitott tenyérrel vízszintesen az arc elé emelkedik, majd ökölbe szorul.
	b) Fékoldás: az ökölbe szorított kéz vízszintesen az arc elé emelkedik, majd a tenyér kinyílik.
	c) Féktuskók behelyezése: a kezek kifelé fordított tenyérrel széttárulnak, majd keresztezik egymást az arc előtt.
	d) Féktuskók eltávolítása: a kezek kifelé fordított tenyérrel keresztezik egymást az arc előtt, majd széttárulnak.

▼M2

	e) Hajtómű(vek) beindításra készen: Az egyik kéz megfelelő számú ujjának felemelése a beindításra kész hajtómű számát jelzi.

▼B

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 repülőtéri 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 helyzetnek az ARFF operatív parancsnoka általi felmérése alapján Kar előrenyújtva, tenyér szemmagasságban. A behajlított kéz ismételt hívó mozdulatot tesz. A másik kar leengedve marad. Éjszaka: ugyanez a jelzés jelzőbotokkal.
	2. **Javaslat megszakításra** Javaslat a kiürítés megszakítására. Meg kell szakítani 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 „minden rendben”. Karok oldaltartásban, a törzzsel 45 fokos szöget zárnak. Leereszkednek, a csuklónál keresztezik egymást, majd ismét szétnyílnak és kiinduló helyzetig emelkednek. Éjszaka: ugyanez a jelzés jelzőbotokkal.

▼B

	4. **Tűz** A kinyújtott jobb kar nyolcasokat ír le váll- és térdmagasság között, a bal kéz az égő terület felé mutat. Éjszaka: ugyanez a jelzés jelzőbotokkal.

▼B

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/cm^2; ezt úgy határozzák meg, hogy a csomag grammban megadott teljes tömegét elosztják legkisebb felületének cm^2-ben kifejezett területével; vagy

4. a teher felfüggesztésére olyan kötelet vagy egyéb eszközt használnak, amelynél legalább 230 N ütközési erőre van szükség ahhoz, hogy a teher leváljon a ballonról.

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 fölötti légtérbe. Az engedély vonatkozhat ballonnal végzett repülések sorozatára vagy ismétlődő műveletek meghatározott típusára, például légkörkutató-ballonok repüléseire is.

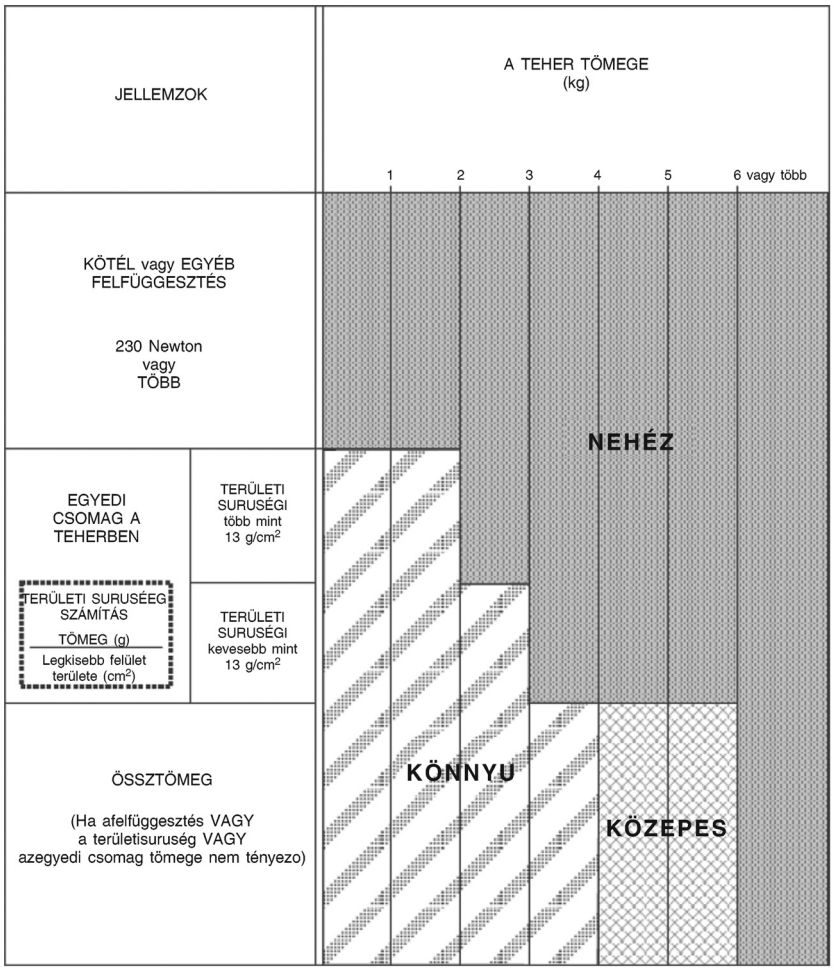
2.4. A személyzet nélküli szabad ballon a lajstromozó állam és azon állam(ok) által meghatározott feltételekkel üzemeltethető, amely(ek) területére a ballon feltételezhetően átrepül.

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.

▼B

AP2-1. ábra



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;

▼B

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;

▼B

c) az esettől függően SSR kód, légijármű-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).

▼M2

5.1.3. Az 5.1.2. pontnak megfelelően a felbocsátás előtt bejelentett adatokban bekövetkező bármely változást jelezni kell az érintett ATS-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.

▼B

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.

▼B

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 ballonra 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.

▼B

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

▼B

4. függelék

ATS légtérosztályok – szolgáltatások és repülési előírások

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

Légtér-osztály	Művelet típusa	Elkülönítés	Szolgáltatás	Sebességkorlátozás (*)	Követelmény a rádiókapcsolat	Követelmény a folyamatos kétirányú beszéd-üzemű levegő–föld kapcsolat	ATC engedélyhez kötött
A	Csak IFR	Minden légi jármű	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen	Igen	Igen
B	IFR	Minden légi jármű	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen	Igen	Igen
	VFR	Minden légi jármű	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen	Igen	Igen
C	IFR	IFR az IFR-től IFR a VFR-től	Légiforgalmi irányítás	Nincs előírva	Igen	Igen	Igen
	VFR	VFR az IFR-től	1. Légiforgalmi irányítás az IFR forgalomtól való elkülönítéshez; ►**M2** 2. Légiforgalmi irányítás, 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	Igen	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	Igen	Igen

▼B

Légtér-osztály	Művelet típusa	Elkülönítés	Szolgáltatás	Sebességkorlátozás (*)	Követelmény a rádiókapcsolat	Követelmény a folyamatos kétirányú beszéd-üzemű levegő–föld kapcsolat	ATC engedélyhez kötött
	VFR	Nincs	►M2 Légiforgalmi irányítás, 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	Igen	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	Igen	Igen
	VFR	Nincs	Amennyiben megoldható, forgalmi tájékoztatás	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Nem (**)	Nem (**)	Nem
F	IFR	IFR az IFR-től, amennyiben megoldható	Légiforgalmi tanácsadó szolgálat; kérés esetén repüléstájékoztatás	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Igen (***)	Nem (***)	Nem
	VFR	Nincs	Kérés esetén repüléstájékoztatás	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Nem (**)	Nem (**)	Nem
G	IFR	Nincs	Kérés esetén repüléstájékoztatás	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Igen (**)	Nem (**)	Nem
	VFR	Nincs	Kérés esetén repüléstájékoztatás	250 csomó műszer szerinti sebesség 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	Nem (**)	Nem (**)	Nem

(*) Ha az átváltási magasság szintje 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatt van, 10 000 láb helyett 100-as repülési szintet kell alkalmazni. Az illetékes hatóság mentességet biztosíthat olyan légijármű-típusok számára, amelyek technikai vagy biztonsági okokból nem tarthatják ezt a sebességet.

(**) 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.

▼M2

5. függelék

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

A. A JELENTÉSRE VONATKOZÓ UTASÍTÁSOK

MODEL AIREP SPECIAL

	PONT	PARAMÉTER	RÁDIÓ-ADÓBERENDEZÉSEN TOVÁBBÍTANDÓ, értelemszerűen
	—	Az üzenet fajtájának jelölése — Különleges légi jelentés	[AIREP] SPECIAL
1. szakasz	1.	A légi jármű azonosító jele	*(a légi jármű azonosító jele)*
	2.	Helyzet	POSITION *(földrajzi szélesség és hosszúság)* OVER *(mérvadó pont)* ABEAM *(mérvadó pont)* *(mérvadó pont) (vízszintes irányszög) (távolság)*
	3.	Idő	*(idő)*
	4.	Repülési szint	FLIGHT LEVEL *(szám)* vagy *(szám)* METRES vagy FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL *(szám)* vagy *(szám)* METRES vagy FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL *(szám)* vagy *(szám)* METRES vagy FEET
	5.	A következő helyzet és a becsült időtartam	*(helyzet) (idő)*
	6.	A következő mérvadó pont	*(helyzet)* NEXT
2. szakasz	7.	A számított érkezési idő	*(repülőtér) (idő)*
	8.	A tüzelőanyag mennyisége	ENDURANCE *(óra és perc)*
3. szakasz	9.	A különleges légi jelentést indokolttá tevő jelenség, amellyel találkoztak, vagy amelyet megfigyeltek: — Közepes turbulencia — Erős turbulencia — Közepes jegesedés — Erős jegesedés — Markáns hegyi hullámok — Zivatar jégeső nélkül — Zivatar jégesővel — Erős porvihar/homokvihar — Vulkáni hamufelhő — A kitörést megelőző vulkáni tevékenység vagyvulkánkitörés	 TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM vagy SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY vagy VOLCANIC ERUPTION

▼M2

1. A LÉGI JELENTÉSEK TARTALMA

1.1. **Helyzetjelentések és különleges légi jelentések**

1.1.1. Az A. pontban meghatározott minta 1. szakaszának megadása a helyzetjelentések és a különleges légi jelentések esetében kötelező, noha az 5. és a 6. pont elhagyható. A 2. szakasz egy részével vagy egészével csak akkor kell kiegészíteni, ha azt az üzemben tartó vagy annak kijelölt képviselője kéri, vagy ha azt a légijármű-parancsnok szükségesnek ítéli. A 3. szakaszt a különleges légi jelentéseknek kell tartalmazniuk.

1.1.2. A különleges légi jelentés kiadását indokolttá tevő körülményeket a SERA.12005 a) pont szerinti felsorolásból kell kiválasztani.

1.1.3. A vulkáni tevékenységre vonatkozó információkat tartalmazó különleges légi jelentések esetében a repülés befejeztével benyújtandó jelentést a B. pontban meghatározott, vulkáni tevékenységről szóló jelentés űrlapján (VAR minta) kell benyújtani. Minden megfigyelt elemet rögzíteni kell, és fel kell tüntetni a VAR űrlapminta megfelelő részein.

1.1.4. A különleges légi jelentéseket a lehető leghamarabb ki kell tölteni a különleges légi jelentést indokolttá tevő jelenség megfigyelése után.

2. A JELENTÉSRE VONATKOZÓ RÉSZLETES UTASÍTÁSOK

2.1. A légi jelentések tételeit az AIREP SPECIAL űrlapmintán való felsorolásuk sorrendjében kell jelenteni.

— AZ ÜZENET FAJTÁJÁNAK JELÖLÉSE. Különleges légi jelentés esetében „SPECIAL”.

1. szakasz

1. pont — A LÉGI JÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE. A légi jármű rádiótávbeszélő hívójelét a SERA.14050 pontban előírt módon adja meg.

2. pont — HELYZET. A helyzetet a földrajzi szélességként (fokokban 2 számjeggyel vagy fokokban és percekben 4 számjeggyel, amelyet „Észak” vagy „Dél” követ) és a földrajzi hosszúságként (fokokban 3 számjeggyel vagy fokokban és percekben 5 számjeggyel, amelyet „Kelet” vagy „Nyugat” követ), vagy egy (2–5 karakter hosszúságú) kóddal azonosított jelentős pontként, vagy egy jelentős pontként és az azt követő (3-jegyű) mágneses irányszögként és a ponttól mért, tengeri mérföldben megadott távolságként adja meg. A jelentős pont előtt adott esetben szerepelnie kell annak, hogy „ABEAM”.

3. pont — IDŐ. Az időt az egyeztetett világidő szerint órában és percben adja meg (4 számjeggyel), kivéve, ha az időt a regionális léginavigációs egyezmények alapján az egész óra óta eltelt percek számával (2 számjeggyel) kell jelenteni. A jelentésben azt az időt kell megadni, amikor a légi jármű ténylegesen a megadott helyen tartózkodott, és nem azt, amikor a jelentés elkészült, vagy amikor azt továbbították. Különleges légi jelentés készítésekor az időt mindig az egyeztetett világidő szerint órában és percben kell megadni.

4. pont — REPÜLÉSI SZINT VAGY TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁG. A repülési szintet a normál légköri nyomásra beállított magasságmérő által kijelzett érték szerint kell megadni 3 számjeggyel. A tengerszint feletti magasság értékét QNH beállítással méterben (szerepelnie kell utána, hogy „METERS” [méter]) vagy lábban (szerepelnie kell utána, hogy „FEET” [láb]) kell megadni. A jelentős pontot elhagyva egy új szintre történő emelkedést a „CLIMBING”, egy új szintre történő süllyedést pedig a „DESCENDING” szóval (és mindkét esetben a szint megadásával) kell jelenteni.

▼M2

5. pont — A KÖVETKEZŐ HELYZET ÉS A BECSÜLT IDŐTARTAM. A következő jelentési pontot és a szóban forgó jelentési pont eléréséhez szükséges becsült időt, vagy az egy órával később elért becsült helyzetet kell jelenteni a hatályban lévő helyzetjelentési eljárásoknak megfelelően. A helyzet tekintetében a 2. pontban meghatározott adatkonvenciókat kell követni. A szóban forgó helyzet eléréséhez szükséges becsült időt kell jelenteni. Az időt az egyeztetett világidő szerint órában és percben adja meg (4 számjeggyel), kivéve, ha az időt a regionális léginavigációs egyezmények alapján az egész óra óta eltelt percek számával (2 számjeggyel) kell jelenteni.

6. pont — A KÖVETKEZŐ JELENTŐS PONT. A következő jelentős pontot a „next position and estimated time over” (a következő helyzet és a becsült időtartam) után kell megadni.

2. szakasz

7. pont — A SZÁMÍTOTT ÉRKEZÉSI IDŐ. Annak a repülőtérnek a nevét kell megadni, ahol az első tervezett leszállásra sor kerül, amelyet a szóban forgó repülőtérre való érkezés számított idejének kell követnie az egyeztetett világidő szerint órában és percben megadva (4 számjeggyel).

8. pont — A TÜZELŐANYAG MENNYISÉGE. Adja meg az „ENDURANCE” szót, majd órában és percben (4 számjeggyel) azt, hogy mennyi ideig tart ki a tüzelőanyag.

3. szakasz

9. pont — A KÜLÖNLEGES LÉGI JELENTÉST INDOKOLTTÁ TEVŐ JELENSÉG. A következő jelenségek körül azt kell megadni, amellyel találkoztak, vagy amelyet megfigyeltek:

— közepes turbulencia: „TURBULENCE MODERATE”; és

— erős turbulencia: „TURBULENCE SEVERE”.

A következő leírások érvényesek:

— Közepes – olyan körülmények, amelyek között mérsékelt változás következhet be a légi jármű térbeli helyzetében és/vagy magasságában, de a légi jármű mindvégig irányítható marad. Általában kisebb változások következnek be a repülési sebességben. A gyorsulásmérőről leolvasott értékek 0,5 g–1,0 g mértékben változnak a légi jármű tömegközéppontjában. Nehézséget jelent a járás. Az utasok érzik, hogy a biztonsági övek megfeszülnek. A nem rögzített tárgyak elmozdulnak.

— Erős – olyan körülmények, amelyek között hirtelen megváltozik a légi jármű térbeli helyzete és/vagy magassága, és előfordulhat, hogy a légi jármű rövid ideig irányíthatatlanná válik. Általában nagyobb változások következnek be a repülési sebességben. A gyorsulásmérőről leolvasott értékek 1,0 g-nél nagyobb mértékben változnak a légi jármű tömegközéppontjában. Az utasokat a biztonsági övek erősen az ülésbe préselik. A nem rögzített tárgyak arrébb repülnek.

— közepes jegesedés: „ICING MODERATE”, erős jegesedés „ICING SEVERE”;

A következő leírások érvényesek:

— Közepes – olyan körülmények, amelyek között kívánatos lehet a haladási irány és/vagy a magasság megváltoztatása.

— Erős – olyan körülmények, amelyek között életbevágó a haladási irány és/vagy a magasság megváltoztatása.

▼M2

— Markáns hegyi hullámok: „MOUNTAIN WAVE SEVERE”;

A következő leírás érvényes:

— Markáns – olyan körülmények, amelyek között a leszálló légáramlás legalább 3,0 m/s (600 ft/min) és/vagy erős turbulencia tapasztalható.

— Zivatar jégeső nélkül: „THUNDERSTORM”, zivatar jégesővel: „THUNDERSTORM WITH HAIL”,

A következő leírás érvényes:

Csak azokat a zivatarokat kell jelenteni, amelyek:

— páraréteg miatt elmosódottak, vagy

— felhőkbe beágyazottak, vagy

— nagy kiterjedésűek, vagy

— zivatarláncot alkotnak.

— Erős porvihar vagy homokvihar: „DUSTSTORM HEAVY” vagy „SANDSTORM HEAVY”,

— Vulkáni hamufelhő: „VOLCANIC ASH CLOUD”,

— A kitörést megelőző vulkáni tevékenység vagy vulkánkitörés: „PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY” vagy „VOLCANIC ERUPTION”;

A következő leírás érvényes:

„A kitörést megelőző vulkáni tevékenység” ebben az összefüggésben olyan szokatlan és/vagy növekvő vulkáni tevékenységet jelent, amely egy vulkánkitörés előjele lehet.

2.2. A vulkáni tevékenységről szóló jelentés űrlapján (VAR minta) rögzített információkat nem kell rádió-távbeszélőn továbbítani, de egy repülőtérre való megérkezéskor a légi jármű üzemben tartójának vagy a hajózószemélyzet valamelyik tagjának késedelem nélkül le kell adnia a repülőtéri meteorológiai irodában. Amennyiben az iroda elérése nehézségekbe ütközik, a kitöltött jelentést a meteorológiai szolgálat és az ATS-szolgáltató, valamint a légi jármű üzemeltetője közötti helyi megállapodásnak megfelelően kell kezelni.

3. SZÓBELI KOMMUNIKÁCIÓ KERETÉBEN KAPOTT METEOROLÓGIAI ADATOK TOVÁBBÍTÁSA

Amennyiben az ATS-egységek különleges légi jelentést kapnak, haladéktalanul továbbítják azokat a velük kapcsolatban álló meteorológiai megfigyelő állomásnak (MWO). Annak biztosítása érdekében, hogy a légi jelentéseket feldolgozzák az automatizált földi rendszerekben, a szóban forgó jelentések elemeit az alábbiakban meghatározott adatkonvenciókat követve, az előírt sorrendben kell továbbítani.

— CÍMZETT. Adja meg a hívott állomást, és ha szükséges, az igényelt továbbítást.

— AZ ÜZENET FAJTÁJÁNAK JELÖLÉSE. Különleges légi jelentés esetében itt azt adja meg, hogy „ARS”.

— A LÉGI JÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE. Rögzítse a légi jármű azonosító jelét a repülési terv 7. pontja tekintetében meghatározott adatkonvenció szerint; ne hagyjon szóközt az üzemben tartó és a légi jármű lajstromjele vagy adott esetben a járat azonosítója között.

▼M2

1. szakasz

0. pont — HELYZET. A helyzetet a földrajzi szélességként (fokokban 2 számjeggyel vagy fokokban és percekben 4 számjeggyel, amelyet szóköz nélkül egy N vagy S követ) és a földrajzi hosszúságként (fokokban 3 számjeggyel vagy fokokban és percekben 5 számjeggyel, amelyet szóköz nélkül egy E vagy W követ), vagy egy (2–5 karakter hosszúságú) kóddal azonosított jelentős pontként, vagy egy jelentős pontként és az azt követő (3 jegyű) mágneses irányszögként és a ponttól mért, tengeri mérföldben megadott (3 jegyű) távolságként adja meg. A jelentős pont előtt adott esetben szerepelnie kell annak, hogy „ABEAM”.

1. pont — IDŐ. Az időt az egyeztetett világidő szerint órában és percben adja meg (4 számjeggyel).

2. pont — REPÜLÉSI SZINT VAGY TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁG. A repülési szint feltüntetése esetén ide egy „F” betűjelet írjon, amelyet 3 számjegy követ (pl. „F310”). A tengerszint feletti magasság feltüntetése esetén ide a tengerszint feletti magasság értékét írja be méterben (ebben az esetben „M”-nek kell szerepelnie utána), vagy lábban (ebben az esetben „FT”-nek kell szerepelnie utána). Ide emelkedés esetén „ASC”-t (és a szintet) írjon, süllyedés esetén pedig „DES”-t (és a szintet).

2. szakasz

9. pont — A KÜLÖNLEGES LÉGI JELENTÉST INDOKOLTTÁ TEVŐ JELENSÉG. A jelenséget a következőképpen kell jelenteni:

— közepes turbulencia: „TURB MOD”,

— erős turbulencia: „TURB SEV”,

— közepes jegesedés: „ICE MOD”,

— erős jegesedés: „ICE SEV”,

— markáns hegyi hullámok: „MTW SEV”,

— zivatar jégeső nélkül: „TS”,

— zivatar jégesővel: „TSGR”,

— erős porvihar vagy homokvihar: „HVY SS”,

— vulkáni hamufelhő: „VA CLD”,

— a kitörést megelőző vulkáni tevékenység vagy vulkánkitörés: „VA”,

— jégeső: „GR”,

— zivatarfelhő: „CB”,

A TOVÁBBÍTÁS IDEJE. Csak abban az esetben kell rögzíteni, ha a 3. szakaszban szereplő adatokat továbbítják.

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

4.1. **Szélnyírás jelentése**

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

▼M2

4.1.2. 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 ATS-egységnek, kivéve, ha a légijármű-parancsnoknak tudomása van arról, hogy egy másik légi jármű előzőleg már adott ilyen értelmű jelzést.

4.2. **Vulkáni tevékenység jelentése repülés után**

4.2.1. A légi jármű repülőtérre érkezésekor a légi jármű üzemben tartójának vagy a hajózó személyzet valamelyik tagjának késedelem nélkül le kell adnia a vulkáni tevékenységről kitöltött jelentést a repülőtéri meteorológiai irodában, vagy – amennyiben az érkező légi jármű személyzete számára az iroda elérése nehézségekbe ütközik – a kitöltött jelentést a meteorológiai szolgálat és az ATS-szolgáltató, valamint a légi jármű üzemeltetője közötti helyi megállapodásnak megfelelően kell kezelni.

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

▼M2

B. **A VULKÁNI TEVÉKENYSÉGRE VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES LÉGI JELENTÉS FORMANYOMTATVÁNYA (VAR MINTA)**

MINTA VAR: befejezett repülést követő jelentésre szolgál

JELENTÉS VULKÁNI TEVÉKENYSÉGEKRŐL

A légijelentések rendkívül fontos szerepet töltenek be annak felmérésében, hogy a vulkáni hamufelhők mennyire veszélyesek a légi műveletekre nézve.

OPERATOR: ÜZEMBEN TARTÓ:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan) A LÉGI JÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE: (a repülési tervben feltüntetett módon)		
PILOT- IN- COMMAND: LÉGIJÁRMŰ-PARANCSNOK:					
DEP FROM: INDULÁSI HELY	DATE: DÁTUM:	TIME; UTC: IDŐ (UTC):	ARR AT: ÉRKEZÉSI HELY:	DATE: DÁTUM:	TIME; UTC: IDŐ (UTC):
ADDRESSEE CÍMZETT			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with. Az 1-8. pontot haladéktalanul jelenteniük kell annak az ATS-egységnek, amellyel kapcsolatban vannak.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION A LÉGI JÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE			2) POSITION HELYZET		
3) TIME IDŐ			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE REPÜLÉSI SZINT VAGY TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁG		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT VULKÁNI TEVÉKENYSÉG MEGFIGYELÉSÉNEK HELYE (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft) (helyzet vagy vízszintes irányszög, a hamufelhő becsült szintje és távolsága a légi járműről)					
6) AIR TEMPERATURE A LEVEGŐ HŐMÉRSÉKLETE			7) SPOT WIND HELYENKÉNT SZÉL		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓK SO_2 DETECTED SO_2-T ÉSZLELTEK? Ash encountered Hamut észleltek?	yes ☐ igen yes ☐ igen	no ☐ nem no ☐ nem	Other _____ Egyéb _____ (brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.) (a tevékenység, különösen a hamufelhő függőleges és oldalirányú kiterjedésének és – ahol lehetséges – vízszintes mozgásának, növekedési ütemének stb. rövid leírása)		
After landing complete items 9-16 then fax form to: A leszállás után töltsék ki a 9-16. pontot, majd faxolják el a következő címre: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.) (A faxszámot a meteorológiai hatóságoknak kell megadnia a meteorológiai hatóság és az érintett üzemben tartó között érvényben lévő helyi megállapodások alapján.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD A HAMUFELHŐ SŰRŰSÉGE	☐ (a) Wispy a) Vékony		☐ (b) Moderate dense b) Közepesen sűrű		☐ (c) Very dense c) Nagyon sűrű
10) COLOUR OF ASH CLOUD A HAMUFELHŐ SZÍNE	☐ (a) White a) Fehér ☐ (d) black		☐ (b) Light grey b) Világos szürke ☐ (e) other _____		☐ (c) Dark grey c) Sötét szürke

▼B

A FÜGGELÉK kiegészítése

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

▼M2

2. ICAO-melléklet

Különbségek e rendelet és a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 2. mellékletében foglalt módosított nemzetközi előírások között.

▼B

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: „b) *A légi jármű köteles szabad utat biztosítani egy másik légi jármű számára, ha tudomására jut, hogy annak manőverezési képessége korlátozott.*”
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: „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*;”
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: „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.”
▼M2 **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: *„államhatárt keresztező repülés, kivéve, ha az érintett államok erről másként rendelkeznek;”*

▼M2

	— Az éjjeli VFR és IFR repülések tekintetében a szóban forgó uniós rendelet SERA.4001 b) 6. pontja a következő követelménnyel egészül ki: »6. *a tervezett éjszakai repülés, amennyiben a légi jármű elhagyja a repülőtér közvetlen környezetét.*«

▼B

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

▼M2

_____	

▼B

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:* 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.*”
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.

▼M2

3. ICAO-melléklet

Különbségek e rendelet és a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 3. mellékletében foglalt módosított nemzetközi előírások között.

A3-01 jelű eltérés	
3. ICAO-melléklet 5. fejezet	Új rendelkezés. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.12005 pontja előírja a következőt: b) Az illetékes hatóságoknak szükség esetén elő kell írniuk más olyan körülményeket, amelyeket minden légi járműnek jelentenie kell, ha azokkal találkozik, vagy azokat észleli.

10. ICAO-melléklet

Különbségek e rendelet és a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 10. mellékletében foglalt módosított nemzetközi előírások között.

A10-01 jelzetű különbség	
10. ICAO-melléklet II. kötet 5. fejezet 5.2.1.4.1	A 10. ICAO-melléklet II. kötetének 5.2.1.4.1. fejezetét a 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.14035 pontja ülteti át néhány különbséggel. Az ICAO-előírás és az uniós rendelet közötti különbségek a következők: SERA.14035 Számok továbbítása rádió-távbeszélőn a) Számok továbbítása 1. A légi járművek hívójelének, géptengelyirányának, a futópályának, a széliránynak és a szélsebességnek a továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani. i. A repülési szinteket minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve a kerek százasokra végződő repülési szintek esetében. ii. A magasságmérő-beállítás értékét minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve az 1 000 hPa értéket, amelyet „ONE THOUSAND” (egyezer) formában kell továbbítani. iii. A válaszjeladókódok továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve, ha a válaszjeladókódok kerek ezresekre végződnek, amely esetben az információt úgy kell továbbítani, hogy az ezresek számát a „THOUSAND” (ezer) szónak kell követnie. 2. Az a) pont 1. alpontjában felsorolt információktól eltérő információk továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve a kerek százasokra vagy ezresekre végződő számokat, amelyeket úgy kell továbbítani, hogy a százasok vagy az ezresek számát értelemszerűen a „HUNDRED” (száz) vagy a „THOUSAND” (ezer) szónak kell követnie. Az ezresekből és kerek százasokból álló számokat oly módon kiejtve kell továbbítani, hogy az ezresek számát a „THOUSAND” (ezer) szónak, majd a százasok számának és a „HUNDRED” (száz) szónak kell követnie.

▼M2

	3. Abban az esetben, ha tisztázni kell, hogy a továbbított szám kerek ezresekre és/vagy kerek százasokra végződik, a számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani. 4. Amennyiben egy tárgy vagy konfliktust jelentő forgalom relatív jelentőségére vonatkozóan a 12 órát ábrázoló óra vonatkozásában adnak információt, az információkat a számjegyeket együtt kiejtve kell megadni, például „TEN O'CLOCK” (tíz óra) vagy „ELEVEN O'CLOCK” (tizenegy óra). 5. A tizedesvesszőt tartalmazó számokat az a) pont 1. alpontjában előírt módon kell továbbítani, a tizedesvesszőt a megfelelő helyen a DECIMAL (tizedesvessző) szóval jelezve. 6. Ultrarövid hullámú (URH [VHF]) rádió-távbeszélőn folytatott kommunikáció esetében az azonosító szám mind a hat számjegyét használni kell az átviteli csatorna azonosítására, kivéve abban az esetben, ha az ötödik és a hatodik számjegy is nulla, ilyenkor ugyanis csak az első négy számjegyet kell használni.
A10-02 jelzetű különbség	
10. ICAO-melléklet II. kötet 5. fejezet 5.2.1.7.3.2.3	A 10. ICAO-melléklet II. kötetének 5.2.1.7.3.2.3. fejezetét a 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.14055 pontja ülteti át egy különbséggel. Az ICAO-előírás és az uniós rendelet közötti különbség a következő: SERA.14055 Rádió-távbeszélő eljárások b) 2. A fenti hívásra válaszolva a hívó állomás hívójelét a válaszadó állomás hívójelének kell követnie, amit a hívó állomás üzenetküldésének folytatására való felhívásnak kell tekinteni. A kommunikáció ugyanazon ATS-egységen belüli átadása során el lehet hagyni az ATS-egység hívójelét, amennyiben az illetékes hatóság ezt engedélyezte.

▼M2

11. ICAO-melléklet

Különbségek e rendelet és a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 11. mellékletében foglalt módosított nemzetközi előírások között.

▼B

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: „*Óraegyeztetéskor legalább ~~fél~~ perces pontosságot kell alkalmazni.*”
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 légijármű-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, és egy másik légi jármű pilótája beleegyezik, és 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.”
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

▼B

	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 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 géptengely-irányra 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 gurulási utasításokat vissza kell olvasni, vagy olyan módon kell visszaigazolni, amely világosan jelzi, hogy a pilóta megértette és végre fogja hajtani azokat.”

▼M2

A11-06 jelzetű különbség	
11. ICAO-melléklet 3. fejezet	Új rendelkezés. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.5010 pontja előírja a következőt: **SERA.5010 Különleges látva repülés az irányítói zónákban** Az irányítói zónában légiforgalmi irányítói engedéllyel lehetőség van különleges VFR repülésre. Ilyenkor – kivéve, amikor az illetékes hatóság engedélyezi a helikopterek repülését többek között olyan különleges esetekben, mint az egészségügyi szállítások, a kutatási-mentési műveletek, valamint a légi tűzoltási célú repülések – az alábbi kiegészítő feltételeket kell teljesíteni: a) az ilyen repülések csak nappal végezhetők, kivéve, ha erről az illetékes hatóság máshogy rendelkezett; ~~a)~~ b) a pilótának: 1. a repülés felhőn kívül, a felszín látásával történik; 2. a repülés során a látástávolság legalább 1 500 m, helikopter esetében legalább 800 m; 3. a repülés legfeljebb 140 csomós műszer szerinti sebességgel (IAS) történik, lehetővé téve az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését; és

▼M2

	c) Légiforgalmi irányító egység nem adhat különleges VFR-repülési engedélyt arra, hogy egy légi jármű felszálljon vagy leszálljon egy, az irányítói körzetbe tartozó repülőtéren, vagy belépjen a repülőtéri forgalmi körzetbe vagy a repülőtéri forgalmi körbe, ha az adott repülőtérre vonatkozóan jelentett időjárási körülmények az alábbi minimumok alatt vannak: ~~b) a légiforgalmi irányításnak:~~ ~~1. a repülés csak nappal történhet, kivéve, ha erről az illetékes hatóság máshogy rendelkezett;~~ ~~2.~~ 1. a földi látótávolság legalább 1 500 m, helikopter esetében legalább 800 m; 2. a felhőalap magassága kevesebb mint 180 m (600 láb).

▼B

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.”