II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2020/469 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2020. február 14.)

a 923/2012/EU rendeletnek, a 139/2014/EU rendeletnek és az (EU) 2017/373 rendeletnek a légiforgalmi szolgáltatásra/a léginavigációs szolgálatokra, a légtérszerkezet kialakítására, az adatminőségre és a futópálya biztonságára vonatkozó követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 73/2010/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]), és különösen annak 36. cikke (1) bekezdésének c) és g) pontjára, 43. cikke (1) bekezdésének a) és f) pontjára és 44. cikkének (1) bekezdésére,

mivel:

(1) A 923/2012/EU bizottsági rendelet ([2]) megállapítja az általános légi forgalom tekintetében alkalmazandó közös repülési szabályokat és a léginavigációs szolgálatokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezéseket (az úgynevezett „repülési szabályok”).

(2) A 139/2014/EU bizottsági rendelet ([3]) megállapítja a repülőterekhez kapcsolódó követelményeket és igazgatási eljárásokat, ideértve azok irányítását, működtetését, engedélyezését és ellenőrzését.

(3) Az (EU) 2017/373 bizottsági rendelet ([4]) megállapítja az általános légi forgalmat szolgáló légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat (ATM/ANS) és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat (ATM hálózati funkciók) és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelményeket.

([1]) HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

([2]) 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 (HL L 281., 2012.10.13., 1. o.).

([3]) A Bizottság 139/2014/EU rendelete (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 44., 2014.2.14., 1. o.).

([4]) A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).

(4) Az Unión belül a polgári repülésbiztonság magas szintjének biztosítása érdekében a hajózó személyzet számára elő kell írni, hogy jelentsen az ATS-egységeknek, ha a futópályán általuk észlelt fékhatás nem olyan jó, mint ahogy azt számukra jelentették. Ezt a jelentéstételi kötelezettséget a 923/2012/EU végrehajtási rendeletben kell meghatározni.

(5) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) 2016. március 31-én elfogadta a Chicagóban 1944. december 7-én aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (Chicagói Egyezmény) 3. mellékletének 77-A. módosítását, amelynek célja a veszélyes meteorológiai körülményekre vonatkozó információszolgáltatás javítása, a helyzetfelismerés javítása, valamint a hatékonyabb útvonaltervezés előmozdítása, ideértve a veszélyes meteorológiai körülmények kikerülését. Ez a módosítás 2016. november 10-től alkalmazandó az ICAO szerződő államokban, és annak meg kell jelennie az (EU) 2017/373 rendeletben, különösen a meteorológiai szolgálatok ellátására vonatkozó rendelkezésekben (V. melléklet – MET rész).

(6) Az (EU) 2017/373 rendeletnek tükröznie kell a légiközlekedés-biztonság területének technikai állását és a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok (AIS) területén bevált módszereket, valamint a tudományos és műszaki fejlődést. Következésképpen az (EU) 2017/373 rendelet módosításainak az alkalmazandó ICAO-szabványokra és ajánlott gyakorlatokra, különösen a Chicagói Egyezmény légiforgalmi tájékoztató szolgálatokról szóló 15. mellékletének tizenhatodik kiadására kell épülniük, továbbá hasznosítaniuk kell a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok ellátása terén uniós szinten szerzett tapasztalatokat, és biztosítaniuk kell az arányosságot a légiforgalmi tájékoztató szolgálatot ellátó méretével, típusával és komplexitásával.

(7) 2016. március 31-én az ICAO elfogadta a Chicagói Egyezmény 3. mellékletének 77-B. módosítását is, amelynek célja a futópálya-elhagyással kapcsolatos események és balesetek számának csökkentése. A 3. melléklet 77-B. módosítása 2020. november 5-től lesz alkalmazandó az ICAO szerződő államokban. Ezt a módosítást az (EU) 2017/373 rendeletnek is tükröznie kell, különösen a meteorológiai szolgáltatók tekintetében az V. mellékletben, a légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatók tekintetében pedig a VI. mellékletben meghatározott követelményeknek.

(8) A pilótákat NOTAM-ok révén kell tájékoztatni, ha jelölési munkálatok miatt a kifutópálya ideiglenesen nem áll rendelkezésre. A futópálya-biztonság növelése érdekében megfelelően tájékoztatni kell azokat a pilótákat, akik speciálisan előkészített téli futópályán vagy csúszós, nedves futópályán készülnek műveleteket végrehajtani. A súrlódási mérések pilóták számára történő jelentését nem indokoltmegengedni, mivel a súrlódási mérések nem állnak összefüggésben a repülőgép teljesítményével.

(9) Az (EU) 2017/373 rendeletben meg kell határozni a légtérszerkezet kialakítására vonatkozó közös műszaki előírásokat és a repülési eljárások szolgáltatóira vonatkozó közös követelményeket annak érdekében, hogy biztosított legyen a légtérszerkezet és a repülési eljárások megfelelő kialakítása, ellenőrzése és jóváhagyása a légtér besorolása és légi járművek általi igénybevételének megkezdése előtt.

(10) A repülési eljárások és azok módosításai hatással lehetnek a repülőtéren végzett repülési műveletek biztonságára. Következésképpen egyértelmű kapcsolódást kell teremteni a jelenleg hatályos 139/2014/EU rendelet és az (EU) 2017/373 rendelet között.

(11) A Chicagói Egyezmény légiforgalmi távközlésről szóló 10. melléklete (II. kötet) 2016 júliusában közzétett hetedik kiadásának, a Chicagói Egyezmény légiforgalmi szolgáltatásokról szóló 11. melléklete tizenötödik kiadásának, valamint a „Léginavigációs szolgálati eljárások – Légiforgalmi szolgáltatás (PANS-ATM)" c. 4444. sz. dokumentum tizenhatodik kiadásának elfogadásával az ICAO új ICAO-szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fogadott el a légiforgalmi szolgálatok (ATS) ellátása során a légi közlekedés biztonságára vonatkozóan.

(12) Az említett okok miatt, valamint az (EU) 2018/1139 rendelet VIII. mellékletének 2.3. pontjában foglalt alapvető követelmények egységes végrehajtása és az azoknak való megfelelés érdekében az (EU) 2017/373 rendeletet módosítani kell.

(13) Ezenfelül a 923/2012/EU rendeletnek és az (EU) 2017/373 rendeletnek részletes rendelkezéseket kell tartalmaznia az ultrarövid hullámú (URH) vészhelyzeti csatorna rendelkezésre állására és használati feltételeire vonatkozóan.

(14) Tekintettel továbbá az ATM/ANS légijármű-vezetői tevékenységre és repülőtéri műveletekre gyakorolt hatására, az említett új intézkedéseknek meg kell jelenniük a 923/2012/EU rendelet vonatkozó rendelkezéseiben is.

(15) Az említett új intézkedések részletes rendelkezéseket tartalmaznak a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségére vonatkozóan is, ezért a 73/2010/EU rendeletet ([5]) hatályon kívül kell helyezni.

(16) Az ágazat és az illetékes tagállami hatóságok számára elegendő időt kell biztosítani az e rendelettel bevezetett intézkedésekhez való alkalmazkodásra.

(17) Az e rendeletben szereplő rendelkezések az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének 2/2018. számú, 3/2018. számú és 3/2019. számú véleményén alapulnak, az (EU) 2018/1139 rendelet 75. cikke (2) bekezdésének b) és c) pontjával és 76. cikkének (1) bekezdésével összhangban.

(18) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban állnak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 923/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következőképpen módosul:

   a) az 57. pont helyébe a következő szöveg lép:

      „57. »ellenőrzött repülőtér«: olyan repülőtér, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak”;

   b) a szöveg a következő 144. és 145. ponttal egészül ki:

      „144. »kritikus terület«: meghatározott kiterjedésű terület a precíziós műszeres megközelítés földi berendezései környezetében, amin belül járművek vagy légi járművek jelenléte elfogadhatatlan mértékű zavarást okoz az irányvezetést biztosító jelekben;

      145. »érzékeny terület«: a kritikus területen túlnyúló terület, ahol a légi járművek vagy más járművek parkolása és/vagy mozgása olyan mértékben befolyásolja az irányvezetést biztosító jelet, hogy az a jelet használó légi jármű számára elfogadhatatlan mértékű zavarásként érzékelhető.”;

2. a rendelet szövege a következő 4a. cikkel egészül ki:

„4a. cikk

Ultrarövid hullámú (URH) vészhelyzeti frekvencia

(1) A (2) bekezdés sérelme nélkül a tagállamok biztosítják, hogy az URH vészhelyzeti frekvenciát (121,500 MHz) csak a melléklet SERA.14095 d) pontjában meghatározott vészhelyzetek esetén használják.

(2) A tagállamok kivételesen engedélyezhetik az (1) bekezdésben említett URH vészhelyzeti frekvencia használatát a melléklet SERA.14095 d) alpontjában meghatározottaktól eltérő célokra is, amennyiben a használat a cél eléréséhez szükséges mértékre korlátozódik, valamint a vészhelyzetben lévő légi járműre és az ATS-egységek műveleteire gyakorolt hatás csökkentése érdekében.”;

3. a melléklet e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

A 139/2014/EU rendelet III. melléklete e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

([5]) A Bizottság 73/2010/EU rendelete (2010. január 26.) a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségével kapcsolatos követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő meghatározásáról (HL L 23., 2010.1.27., 6. o.).

3. cikk

Az (EU) 2017/373 végrehajtási rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„*1. cikk*

Tárgy

Ez a rendelet közös követelményeket állapít meg a következőkre vonatkozóan:

a) az általános légi forgalom részére nyújtott légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS), különös tekintettel az említett szolgáltatásokat/szolgálatokat és funkciókat biztosító jogi vagy természetes személyekre;

b) az a) pontban említett szolgáltatások/szolgálatok tekintetében tanúsítási, felügyeleti és végrehajtási feladatokat végző illetékes hatóságok és a nevükben eljáró minősített szervezetek;

c) a légtérszerkezet kialakítására vonatkozó szabályok és eljárások.”;

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. »ATM/ANS-szolgáltató«: az (EU) 2018/1139 rendelet 3. cikkének (5) bekezdésében szereplő meghatározás szerinti bármely ATM/ANS ellátását az általános légi forgalom részére külön-külön vagy együtt végző jogi vagy természetes személy;”;

b) A cikk az alábbi új 6., 7. és 8. ponttal egészül ki:

„6. »légtérszerkezet kialakítása«: a légtérszerkezet megfelelő tervezését, ellenőrzését és jóváhagyását a légtér besorolása és légi járművek általi igénybevételének megkezdése előtt biztosító eljárás;

7. »összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer (ACAS)«: légi járműveken alkalmazott, a földi berendezésektől függetlenül működő másodlagos légtérellenőrző radar (SSR) transzponderjelein alapuló rendszer, amely a légijármű-vezetőt az SSR-transzponderrel felszerelt légi járművek, ütközési közelségbe kerülére figyelmezteti;

8. »légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat létrehozó szerv«: bármely olyan köz- vagy magánjogi szervezet, amely a légiforgalmi tájékoztató termékek és tájékoztatási szolgáltatások forrásaként használt légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások létrehozásáért felelős. Nem sorolandók ide sem az e rendelet 2. cikkének 2. pontjában említett ATM/ANS-szolgáltatók, sem az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének e) pontjában meghatározott repülőterek.”;

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg kerül:

„Az ATM/ANS ellátása és a légtérszerkezet kialakítása”;

b) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy a megfelelő ATM/ANS ellátása és a légtérszerkezet kialakítása e rendelettel összhangban történjen az általános légi forgalom elősegítése céljából, a biztonsági megfontolások, a forgalmi követelmények és a környezeti hatás szem előtt tartásával.”;

c) a szöveg a következő (5), (6), (7), (8) és (9) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A tagállamok biztosítják, hogy:

a) a légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat létrehozó szervek megfeleljenek az alábbiakban meghatározott követelményeknek:

i. a III. melléklet ATM/ANS.OR.A.085 pontja, kivéve az annak c) d), f) 1. és i) pontjában foglaltakat;

ii. a III. melléklet ATM/ANS.OR.A.090 pontja;

b) a légiforgalmi adatok és a légiforgalmi tájékoztatások létrehozását, feldolgozását és továbbítását megfelelően képzett, hozzáértő és felhatalmazott személyzet végezze.

Amennyiben a légiforgalmi adatokat vagy légiforgalmi tájékoztatásokat IFR repülések vagy különleges VFR repülések céljára kívánják felhasználni, az első albekezdés a) és b) pontjában említett követelmények minden olyan szervre alkalmazandók, amelyek ilyen adatokat és tájékoztatásokatlétrehoznak.

(6) Amennyiben megállapítást nyer, hogy a légiforgalmi szolgálatot a légtér bizonyos részeiben vagy bizonyos repülőtereken kell ellátni, a tagállamok biztosítják, hogy a légtér e részei vagy ezek a repülőterek meghatározásra kerüljenek az ellátandó légiforgalmi szolgálatokkal együtt.

(7) A tagállamok gondoskodnak megfelelő megállapodások létrehozásáról az adott ATM/ANS-szolgáltatók és a légijármű-üzembentartók között a tevékenységek és a nyújtott szolgáltatások megfelelő összehangolása, valamint a megfelelő adatok és tájékoztatások cseréje érdekében.

(8) A tagállamok meghatározzák a légtérszerkezet kialakításáért felelős személyeket vagy szervezeteket, és biztosítják, hogy ezek a személyek vagy szervezetek betartsák a XI. melléklet 1. függelékében (FPD rész) meghatározott követelményeket.

(9) A tagállamok biztosítják a felügyeletük alá tartozó repülőterekre és légtérre vonatkozó repülési eljárások fenntartását és rendszeres felülvizsgálatát. E célból a tagállamok meghatározzák az e feladatokért felelős személyeket vagy szervezeteket, és biztosítják, hogy ezek a személyek vagy szervezetek betartsák a 6. cikk a) és k) pontjában meghatározott követelményeket.";

4. a rendelet a következő 3a., 3b., 3c. és 3d. cikkel egészül ki:

„3a. cikk

A légiforgalmi szolgálatok ellátása szükségességének megállapítása

(1) A tagállamok a következő tényezők figyelembevételével határozzák meg a légiforgalmi szolgálatok ellátásának szükségességét:

a) a légi forgalom érintett típusai;

b) a légi forgalom sűrűsége;

c) a meteorológiai körülmények;

d) a IV. melléklet ATS.TR.100 pontjában meghatározott légiforgalmi szolgálat célkitűzéseihez kapcsolódó egyéb érdemleges tényezők.

(2) A légiforgalmi szolgálat ellátása szükségességének megállapítása során a tagállamok nem vehetik figyelembe, hogy a légi járművön van-e összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer.

3b. cikk

Katonai egységek és légiforgalmi szolgáltatók közötti koordináció

A 2150/2005/EK rendelet 6. cikkének sérelme nélkül a tagállamok különleges eljárásokat hoznak létre annak érdekében, hogy:

a) értesítsék a légiforgalmi szolgáltatókat, ha egy katonai egység azt észleli, hogy egy légi jármű – amely tudvalévőleg vagy vélhetően polgári légi jármű – olyan területhez közeledik, vagy olyan területre lépett be, ahol szükségessé válhat az elfogása;

b) a légiforgalmi szolgáltató a katonai egységgel szorosan együttműködve igazolja a légi jármű azonosságát, és nyújtson számára az elfogás elkerüléséhez szükséges navigációs támogatást.

3c. cikk

A polgári repülésre potenciális veszélyt jelentő légi műveletek összehangolása

(1) A tagállamok gondoskodnak a polgári légi járművekre potenciális veszélyt jelentő légi műveletek összehangolásáról a területük felett, ideértve a nyílt tengeri területeket is, amennyiben az illetékes hatóság az ICAO körzeti léginavigációs megállapodása alapján felelősséget vállalt azért, hogy légiforgalmi szolgáltatásokat nyújt az érintett légtérben. Az összehangolást úgy kell végrehajtani, hogy lehetőség legyen az említett tevékenységekkel kapcsolatos információk kellő időben történő továbbadására.

(2) A tagállamok intézkedéseket hoznak az (1) bekezdés szerinti tevékenységekkel kapcsolatos információk továbbadására vonatkozóan.

3d. cikk

Ultrarövid hullámú (URH) vészhelyzeti frekvencia

(1) A (2) bekezdés sérelme nélkül a tagállamok biztosítják, hogy az URH vészhelyzeti frekvenciát (121,500 MHz) csak a IV. melléklet ATS.OR.405 a) pontjában meghatározott tényleges vészhelyzetek esetén használják.

(2) A tagállamok kivételesen engedélyezhetik az (1) bekezdés szerinti URH vészhelyzeti frekvencia használatát a IV. melléklet ATS.OR.405 a) pontjában meghatározottaktól eltérő célokra is, amennyiben a használat a cél eléréséhez szükséges mértékre korlátozódik, valamint a vészhelyzetben lévő légi járműre és az ATS-egységek műveleteire gyakorolt hatás csökkentése érdekében.";

5. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) a légiforgalmi szolgáltatók tekintetében az a) és c) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a IV. mellékletben (ATS rész) meghatározott követelmények, valamint a 923/2012/EU rendeletben meghatározott követelmények;";

b) a k) pont helyébe a következő szöveg lép:

„k) az eljárástervezést végző szolgáltatók tekintetében az a) és b) pontban meghatározott követelményeken túlmenően a XI. mellékletben (FPD rész) meghatározott követelmények;";

6. Az I., a II., a III., a IV., az V., a VI., és a XI. melléklet e rendelet III. mellékletének megfelelően módosul.

4. cikk

A 73/2010/EU rendelet 2022. január 27-től hatályát veszti.

5. cikk

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

Ezt a rendeletet 2022. január 27-től kell alkalmazni.

E rendelet következő pontjai 2020. november 5-től alkalmazandók:

– I. melléklet: 10. b) pont;
– III. melléklet:
  – 5. Pont,
  – 6. pont: 3. függelék – SNOWTAM FORMÁTUM.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. február 14-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

A 923/2012/EU végrehajtási rendelet módosításai

A melléklet a következőképpen módosul:

1. a SERA.3210 d) 4. ii. A) és B) pont helyébe a következő szöveg lép:

„A) a személyek és földi járművek mozgását a repülőtér munkaterületén a feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni, és különös figyelmet kell fordítani a rádiónavigációs eszközök kritikus és érzékeny területeinek védelmére vonatkozó előírásokra;

B) figyelemmel a iii. pontban foglalt rendelkezésekre, a földi járművek és a guruló légi járművek elkülönítésére szolgáló módszert vagy módszereket a léginavigációs szolgáltató határozza meg, és az illetékes hatóság hagyja jóvá, a rendelkezésre álló berendezések figyelembevételével;";

2. a SERA.3210 d) 4. iv. A) pont helyébe a következő szöveg lép:

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

3. a SERA.8005 pont a következőképpen módosul:

a) az a) 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. a következők közül egyet vagy többet kell kiadnia: engedélyeket, utasításokat vagy tájékoztatást az irányítása alatt álló légi járművek közötti összeütközés elkerülése, valamint a rendezett légi forgalom elősegítése és fenntartása céljából;";

b) a c) pont a következőképpen módosul:

a) a bevezető szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„Az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelet (*) IV. mellékletének ATS.TR.255 pontja szerinti párhuzamos vagy egymással közel párhuzamos futópályákon végzett műveletek, valamint azon esetek kivételével, amikor a repülőterek közelében csökkentett minimális elkülönítési távolságokat lehet alkalmazni, a légiforgalmi irányító egység által alkalmazott elkülönítési távolságot legalább az alábbiak egyikeként kell megállapítani:

(*) A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).";

b) az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. a függőleges elkülönítési távolságot oly módon kell megállapítani, hogy eltérő repülési szintet rendelnek a 3. függelékben található, az utazószinteket 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 minimális elkülönítési távolságnak 410-es repülési szintig 300 m (1 000 láb) névleges értékűnek, e szint felett pedig 600 m (2 000 láb) névleges értékűnek kell lennie. Geometriai magassági adatok nem használhatók a függőleges elkülönítési távolság megállapításához;";

4. a SERA.8012 pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A légiforgalmi irányító egységeknek a keltett turbulencia miatti minimális elkülönítési távolságokat a következő körülmények között kell alkalmazniuk a légi járművekre a megközelítési és az indulási repülési fázisban:

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

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

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

b) Az a) pont nem alkalmazandó érkező, látvarepülési szabályok szerinti (VFR) repülésekre és érkező, műszer szerint végrehajtott (IFR) repülésekre, amelyek vizuális megközelítést hajtanak végre, amikor a légi jármű bejelentette az előtte, a látókörén belül lévő légi járművet, és azt az utasítást kapta, hogy kövesse azt, folyamatosan biztosítva saját elkülönítését ettől a légi járműtől. Ezekben az esetekben a légiforgalmi irányító egység a keltett turbulenciára vonatkozó figyelmeztetést ad ki.";

5. a SERA.8015 pont a következőképpen módosul:

a) a b) pont a következő 6. ponttal egészül ki:

„6. A repülési tervben nem szereplő radar irányvezetés vagy közvetlen útvonal kijelölése esetén, ami a műszer szerint végrehajtott repülést eltereli a közzétett ATS-útvonalról vagy a műszeres eljárástól, az ATS légtérellenőrző szolgáltatást nyújtó légiforgalmi irányító engedélyeket ad ki oly módon, hogy az előírt akadálymentes magasságok mindaddig meglegyenek, amíg a légi jármű eléri azt a pontot, ahol a légijármű-vezető visszatér a repülési terv szerint útvonalra vagy rátér egy közzétett ATS-útvonalra vagy műszeres eljárásra.";

b) a d) pont 5. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„5. bármely más szükséges utasítás és tájékoztatás olyan egyéb kérdésekben, mint – adott esetben – az ATFM indulási résidő, a megközelítési és indulási eljárások, a távközlés, illetve az engedély lejárati ideje.";

c) az e) pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„Az engedélyek, az utasítások és a repülésbiztonsággal kapcsolatos tájékoztatás visszaolvasása";

d) az eb) pont a következőképpen módosul:

i. a 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. Ha nem ismert, hogy a légi jármű célzott adás keretében már megkapta-e az információt, a QNH magasságmérő-beállítás értékét bele kell foglalni:

i. a süllyedési engedélybe, amikor először engedélyeznek egy, az átváltási szint alatti magasságra való süllyedést;

ii. a megközelítési engedélybe vagy a forgalmi körbe való belépés engedélyébe;

iii. induló légi jármű esetében a gurulási engedélybe.";

ii. az 5. pontban a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Ha egy légi jármű már engedélyt kapott a leszállásra, vagy ha egy légi jármű azt a tájékoztatást kapta, hogy a futópálya rendelkezésre áll AFIS-repülőtéren történő leszállásra, és az említett légi jármű 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:";

6. a SERA.9005 pont a következőképpen módosul:

a) az a) pont a következőképpen módosul:

i. a szöveg a következő 7. és 8. ponttal egészül ki:

„7. rendellenes légijármű-konfigurációra vagy körülményekre vonatkozó tájékoztatás;

8. minden más olyan tájékoztatás, amely befolyással lehet a biztonságra.";

ii. a második bekezdést el kell hagyni;

b) a b) pont a következőképpen módosul:

i. a 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. víz felett végzett repülés esetén, ha lehetséges és ha a légijármű-vezető kéri, a területen tartózkodó felszíni járművekről rendelkezésre álló adatok, például rádióhívójelük, helyzetük, útirányuk, sebességük stb.; valamint";

ii. a szöveg a következő 4. ponttal egészül ki:

„4. más ATS-egységektől kapott, légi járműveknek továbbítandó üzenetek, beleértve az engedélyeket is.";

c) a szöveg a következő d) ponttal egészül ki:

„d) A légi járatok számára nyújtott repülőtéri repüléstájékoztató szolgáltatásnak az a) pontban felsoroltakon kívül magában kell foglalnia az alábbiakról nyújtott tájékoztatást:

(1) a munkaterületen mozgó légi járművekkel, földi járművekkel vagy személyekkel való összeütközés veszélye;

(2) a használt futópálya.”;

7. a SERA.9010 a) 4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4. Ha egy légi jármű olyan ATIS-üzenet vételét igazolja vissza, amely már nem érvényes, az ATS-egység haladéktalanul megteszi a következő intézkedések egyikét:

i. közli a légi járművel a tájékoztatás módosításra szoruló elemeit;

ii. utasítja a légi járművet, hogy szerezze meg az aktuális ATIS információkat.”;

8. a SERA.13010 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában a légiforgalmi irányító számára kijelzett, barometrikus magasságból származtatott információkat minden megfelelően felszerelt ATS-egységnek legalább egyszer ellenőriznie kell az érintett légi járművel való első kapcsolatfelvétel alkalmával, vagy ha ez nem lehetséges, a lehető legrövidebb időn belül.”;

9. a SERA.14095 pont a következő d) ponttal egészül ki:

„d) A 4a. cikkben leírtak szerint az URH vészhelyzeti frekvencia (121,500 MHz) az alábbiak bármelyike szerinti tényleges vészhelyzeti célokra használható:

(1) szabad csatorna biztosítása a vészhelyzetben lévő légi járművek és valamely földi állomás között, amikor a rendes csatornákat más légi járművek számára használják;

(2) nemzetközi légijáratok által általában nem használt URH kommunikációs csatorna biztosítása a légi járművek és a repülőterek között vészhelyzeti körülmények felmerülése esetén;

(3) közös URH kommunikációs csatorna biztosítása – akár katonai, akár polgári – légi járművek között, valamint ilyen légi járművek és a földi kiszolgálás között, amelyek közös kutatási és mentési műveletekben vesznek részt, mielőtt szükség esetén a megfelelő frekvenciára váltanak;

(4) levegő-föld összeköttetés biztosítása a légi járművekkel, amikor a fedélzeti berendezés meghibásodása miatt nem használhatók a szokásos csatornák;

(5) csatorna biztosítása a vészhelyzeti helyzetjeladók működése számára, valamint a kutatási és mentési műveletekben részt vevő mentőjármű és légi járművek között;

(6) közös URH csatorna biztosítása polgári légi járművek és elfogást végző légi járművek vagy elfogást irányító egységek közötti, valamint polgári vagy elfogást végző légi járművek és ATS-egységek közötti kommunikációhoz polgári légi jármű elfogása esetén.”.

10. a SERA.12005 a) pont a következőképpen módosul:

a) a 8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„8 a kitörést megelőző vulkáni tevékenység vagy vulkánkitörés; vagy”;

b) a szöveg a következő 9. ponttal egészül ki:

„9. a futópályán észlelt fékhatás nem olyan jó, mint ahogy azt jelentették.”

II. MELLÉKLET

A 139/2014/EU rendelet módosításai

A III. melléklet a következőképpen módosul:

a) az ADR.OR.B.015 b) 2. ii. pont helyébe a következő szöveg lép:

„ii. a repülőtéren, valamint az ahhoz kapcsolódó légtérben végzett műveletek típusa; és”;

b) az ADR.OR.B.025 a) 1. iii. pont helyébe a következő szöveg lép:

„iii. azt, hogy létrehozták a repülőtér repülési eljárásait és megtették a kapcsolódó változtatásokat az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelettel (*) összhangban.

(*) A Bizottság (EU) 2017/373 végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (HL L 62., 2017.3.8., 1. o.).”;

III. MELLÉKLET

Az (EU) 2017/373 végrehajtási rendelet módosításai

Az I., a II., a III., a IV., az V., a VI. és a XI. melléklet a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) az alábbi tartalomjegyzék kerül beillesztésre „A II–XIII. MELLÉKLETBEN HASZNÁLT FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK” címsor előtt:

„TARTALOMJEGYZÉK

I. melléklet A II–XIII. MELLÉKLETBEN HASZNÁLT FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK (FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK rész)

II. melléklet AZ ILLETÉKES HATÓSÁGOKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK – SZOLGÁLTATÁSOK FELÜGYELETE ÉS EGYÉB ATM HÁLÓZATI FUNKCIÓK (ATM/ANS.AR rész)

A. ALRÉSZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.AR.A)

B. ALRÉSZ – IRÁNYÍTÁS (ATM/ANS.AR.B)

C. ALRÉSZ – FELÜGYELET, TANÚSÍTÁS ÉS VÉGREHAJTÁS (ATM/ANS.AR.C)

1. függelék – SZOLGÁLTATÓI TANÚSÍTVÁNY

III. melléklet A SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ EGYSÉGES KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR rész)

A. ALRÉSZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR.A)

B. ALRÉSZ – IRÁNYÍTÁS (ATM/ANS.OR.B)

C. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÓKTÓL ELTÉRŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR.C)

D. ALRÉSZ – A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLTATÓKRA, A LÉGIFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA ÉS A HÁLÓZATIRÁNYÍTÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (ATM/ANS.OR.D)

1. függelék – LÉGIFORGALMI ADATKATALÓGUS

IV. melléklet – A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (ATS rész)

A. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (ATS.OR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2. SZAKASZ – A SZOLGÁLTATÁS BIZTONSÁGA

3. SZAKASZ – A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÁST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK BIZONYOS EMBERI TÉNYEZŐK TEKINTETÉBEN

4. SZAKASZ – KOMMUNIKÁCIÓRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

5. SZAKASZ – TÁJÉKOZTATÁSRA VONAKTOZÓ KÖVETELMÉNYEK

B. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (ATS.TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT

3. SZAKASZ – REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT

4. SZAKASZ – RIASZTÓSZOLGÁLAT

V. Melléklet A METEOROLÓGIAI SZOLGÁLATOKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (MET rész)

A. ALRÉSZ – A METEOROLÓGIAI SZOLGÁLATOKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (MET.OR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2. SZAKASZ – EGYEDI KÖVETELMÉNYEK

1. fejezet – A léginavigációs meteorológiai állomásokra vonatkozó követelmények

2. fejezet – A repülőtéri meteorológiai irodákra vonatkozó követelmények

3. fejezet – A meteorológiai megfigyelő állomásokra vonatkozó követelmények

4. fejezet – A vulkanikus hamu tájékoztató központokra vonatkozó követelmények

5. fejezet – A trópusi ciklon tájékoztató központokra vonatkozó követelmények

6. fejezet – A világterületi előrejelző központokra vonatkozó követelmények

B. ALRÉSZ – A METEOROLÓGIAI SZOLGÁLATOKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (MET. TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2. SZAKASZ – EGYEDI KÖVETELMÉNYEK

1. fejezet – A léginavigációs meteorológiai állomásokra vonatkozó műszaki követelmények

2. fejezet – A repülőtéri meteorológiai irodákra vonatkozó műszaki követelmények

3. fejezet – A meteorológiai megfigyelő állomásokra vonatkozó műszaki követelmények

4. fejezet – A vulkanikus hamu tájékoztató központokra vonatkozó műszaki követelmények

5. fejezet – A trópusi ciklon tájékoztató központokra vonatkozó műszaki követelmények

6. fejezet – A világterületi előrejelző központokra vonatkozó műszaki követelmények

1. függelék – METAR minta

2. függelék – A világterületi előrejelző központok térképformájú előrejelzései által lefedett meghatározott területek

3. függelék – TAF minta

4. függelék – Szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés minta

5A. függelék – SIGMET és AIRMET minta

5B. függelék – Különleges légi jelentések minta (felszálló összeköttetés)

6. függelék – Vulkanikus hamura vonatkozó tájékoztató minta

7. függelék – Trópusi ciklonokra vonatkozó tájékoztató minta

8. függelék – A vulkanikus hamu és trópusi ciklon tájékoztatókban, a SIGMET, AIRMET, a repülőtéri és a szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetésekben foglalt numerikus elemek tartományai és felbontásai

VI. melléklet A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (AIS rész)

A. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (AIS.OR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2. SZAKASZ – ADATMINŐSÉG-KEZELÉS

3. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK

1. fejezet – Légiforgalmi tájékoztatás egységes megjelenítése

2. fejezet – Digitális adatkészletek

4. SZAKASZ – TERJESZTÉSÉRT ÉS A REPÜLÉS ELŐTTI INFORMÁCIÓK SZOLGÁLTATÁSÁÉRT FELELŐS SZOLGÁLATOK

5. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK FRISSÍTÉSEI

6. SZAKASZ – SZEMÉLYI FELTÉTELEK

B. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (AIS.TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2. SZAKASZ – ADATMINŐSÉG-KEZELÉS

3. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK

1. fejezet – Légiforgalmi tájékoztatás egységes megjelenítése

2. fejezet – Digitális adatkészletek

4. SZAKASZ – TERJESZTÉSÉRT ÉS A REPÜLÉS ELŐTTI INFORMÁCIÓK SZOLGÁLTATÁSÁÉRT FELELŐS SZOLGÁLATOK

5. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK FRISSÍTÉSEI

1. függelék – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ KIADVÁNY TARTALMA (AIP)

2. függelék – NOTAM FORMÁTUM

3. függelék – SNOWTAM FORMÁTUM

4. függelék – ASHTAM FORMÁTUM

VII. melléklet – ADATSZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (DAT rész)

A. ALRÉSZ – ADATSZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (DAT.OR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2. SZAKASZ – EGYEDI KÖVETELMÉNYEK

B. ALRÉSZ – ADATSZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (DAT.TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

VIII. melléklet– A KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS VAGY LÉGTÉR-ELLENŐRZÉSI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (CNS rész)

A. ALRÉSZ – A KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS VAGY LÉGTÉR-ELLENŐRZÉSI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (CNS.OR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

B. ALRÉSZ – A KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS VAGY LÉGTÉR-ELLENŐRZÉSI SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (CNS.TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

IX. melléklet – A LÉGIFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (ATFM rész)

A LÉGIFORGALMIÁRAMLÁS-SZERVEZÉST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (ATFM.TR)

X. melléklet – A LÉGTÉRGAZDÁLKODÁST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (ASM rész)

A LÉGTÉRGAZDÁLKODÁST VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (ASM.TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

XI. melléklet – A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (FPD rész)

A. ALRÉSZ – A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (FPD.OR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

B. ALRÉSZ – A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (FPD.TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

1. függelék – A LÉGTÉRSZERKEZETEKRE ÉS AZ AZOKBAN FOGLALT REPÜLÉSI ELJÁRÁSOKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

XII. melléklet – A HÁLÓZATKEZELŐRE VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK (NM rész)

A HÁLÓZATKEZELŐRE VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (NM.TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

XIII. melléklet – A SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ, A SZEMÉLYZET KÉPZÉSÉT ÉS SZAKMAI ÉRTÉKELÉSÉT ÉRINTŐ KÖVETELMÉNYEK (PERS rész)

A. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALOM-BIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS ELEKTRONIKÁT KEZELŐ SZEMÉLYZET

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2. SZAKASZ – KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

3. SZAKASZ – A SZAKMAI ÉRTÉKELÉSRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

4. SZAKASZ – OKTATÓKRA ÉS ÉRTÉKELŐKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

1. függelék – Alapképzés – Általános

2. függelék – Alapképzés – Speciális

3. függelék – Minősítő képzés – Általános

4. függelék – Minősítő képzés – Speciális”;

b) a 6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. »repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS)«: kijelölt légiforgalmi szolgáltató által a repülőtéri forgalom részére biztosított repüléstájékoztató szolgálat;”;

c) a 19. pont helyébe a következő szöveg lép:

„19. »AIRMET-üzenet«: meteorológiai megfigyelő állomás által közzétett tájékoztatás meghatározott útvonali időjárási jelenségeknek a kis magasságban repülő légi járművek biztonságát befolyásoló előfordulásáról vagy várható előfordulásáról, valamint e jelenségek térbeli és időbeli alakulásáról, mely tájékoztatást az érintett repüléstájékoztató körzetben vagy alkörzetben a kis magasságon történő repülések számára közzétett előrejelzés még nem tartalmazta;”;

d) a 71. pont helyébe a következő szöveg lép:

„71. »meteorológiai megfigyelő állomás«: olyan állomás, amely figyelemmel kíséri a repülési műveleteket befolyásoló időjárási körülményeket, és tájékoztatást nyújt a légi járművekkel egy adott felelősségi területen belül végzett műveletek biztonságát befolyásoló, meghatározott útvonali időjárási vagy egyéb légköri jelenségek előfordulásáról vagy várható előfordulásáról;”;

e) a 91. pontot el kell hagyni;

f) a 93. pont helyébe a következő szöveg lép:

„93. »SIGMET«: meteorológiai megfigyelő állomás által közzétett tájékoztatás a légi járművekkel végzett műveletek biztonságát befolyásoló, meghatározott útvonali időjárási vagy egyéb légköri jelenségek előfordulásáról vagy várható előfordulásáról, valamint az ilyen jelenségek időbeli és térbeli alakulásáról;”;

g) a 94. pontot el kell hagyni;

h) a 99. pont helyébe a következő szöveg lép:

„99. »felszállási kitérő repülőtér«: olyan kitérő repülőtér, amelyen a légi jármű röviddel a felszállás után leszállhat, amennyiben ez szükségessé válik, és a kiindulási repülőtér nem használható;”;

i) a 108. pont helyébe a következő szöveg lép:

„108. »világterületi előrejelző központ«: a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (AFS) internetalapú szolgálatai keretében a jelentős időjárási jelenségekre és a magas légtérre vonatkozó globális szintű előrejelzéseket készítő és azokat közvetlenül a tagállamok részére digitális formában kiadó meteorológiai központ;”;

j) a szöveg a következő 110–259. ponttal egészül ki:

„110. »repülőtéri irányítótorony«: a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása céljából létesített egység;

111. »repülőtéri forgalom«: a repülőtér munkaterületének forgalma és a repülőtér közelében repülést végző légi járművek mozgása. A repülőtér közelében repülést végző légi járművön – nem kizárólagosan – a repülőtéri forgalmi körbe lépő vagy azt elhagyó légi járművet értjük;

112. »repülőtéri forgalmi kör«: a repülőtér közelében repülést végző légi járművek által követendő meghatározott útvonal;

113. »légiforgalmi állandóhelyű állomás«: légiforgalmi állandóhelyű szolgálat részét képező állomás;

114. »légiforgalmi földi fény«: a légi navigáció elősegítésére külön elhelyezett bármely fény, a légi járművön található fények kivételével;

115. »légiforgalmi tájékoztató körlevél«: olyan tájékoztatást tartalmazó értesítés, amely nem alkalmas NOTAM létrehozására vagy a légiforgalmi tájékoztató kiadványban való közzétételre, de a repülésbiztonsággal, a légi navigációval, műszaki, adminisztratív vagy jogi kérdésekkel kapcsolatos;

116. »légügyi információkezelés (AIM)«: légiforgalmi adatok dinamikus, integrált módon történő kezelése minőségbiztosított digitális adatok szolgáltatása és cseréje révén, az összes fél részvételével;

117. »légiforgalmi tájékoztatási termék«: digitális adatkészletek vagy papíron, illetve elektronikus adathordozón történő egységes megjelenítés formájában nyújtott légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások. A légiforgalmi tájékoztatási termékek az alábbiakat foglalják magukban:

– légiforgalmi tájékoztató kiadvány, beleértve a módosításokat és kiegészítéseket;

– légiforgalmi tájékoztató körlevél;

– légiforgalmi térképek;

– NOTAM;

– digitális adatkészletek;

118. »légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)«: valamely állam által vagy engedélyével kibocsátott kiadvány, amely a légi navigáció szempontjából lényeges, tartós jellegű léginavigációs információkat tartalmaz;

119. »AIP-módosítás«: a légiforgalmi tájékoztató kiadvány tartós megváltoztatása;

120. »AIP-kiegészítés«: a légiforgalmi tájékoztató kiadvány ideiglenes megváltoztatása, amely külön oldalak átadásával történik;

121. »a légiforgalmi tájékoztatás szabályozási és ellenőrzési rendszere (AIRAC)«: közös hatálybalépési napokon alapuló rendszer, melynek célja, hogy előzetes értesítést adjon az üzemeltetési gyakorlatok jelentős megváltoztatását szükségessé tevő körülményekről;

122. »légi 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 vészfrekvenciákon;

123. »légiforgalmi állomás«: a légi mozgószolgálat részét képező földi állomás. Bizonyos esetekben a légiforgalmi állomás elhelyezhető hajó fedélzetén vagy tengeri platformon is;

124. »légiforgalmi telekommunikációs állomás«: bármely légiforgalmi céllal nyújtott telekommunikációs szolgáltatás részét képező állomás;

125. »AFIS-repülőtér«: olyan repülőtér, ahol repülőtéri repüléstájékoztató szolgáltatás nyújtására kerül sor az adott repülőtérhez kapcsolódó légtérben;

126. »AFIS-egység«: repülőtéri repüléstájékoztató szolgáltatás és riasztószolgáltatás nyújtása céljából létrehozott egység;

127. »légi jármű azonosító jele«: betűk, számjegyek vagy azok kombinációjának csoportja, amely megegyezik a levegő-föld összeköttetés során használt légijármű-hívójellel vagy annak kódolt változata, és amelyet a légi jármű azonosítására használnak a légiforgalmi szolgálatok föld-föld összeköttetései során;

128. »levegő-föld összeköttetés«: kétirányú kommunikáció a légi járművek és a föld felszínén található állomások vagy helyszínek között;

129. »légiforgalmi tanácsadó szolgáltatás«: meghatározott kiterjedésű légtéren belül vagy kijelölt útvonalon (tanácsadói légtér) nyújtott szolgáltatás, amely a lehetséges mértékben elkülönítést biztosít a műszeres repülési szabályok (IFR) szerinti repülési terv alapján műveletet végző légi járművek között;

130. »légiforgalmi irányítói engedély«: légi járműnek szóló felhatalmazás arra, hogy valamely légiforgalmi irányító egység által megszabott feltételek szerint járjon el;

131. »légiforgalmi irányítói utasítás«: a légiforgalmi irányítás által kiadott olyan rendelkezés, amely a légijármű-vezetőtől egy adott cselekvés végrehajtását követeli meg;

132. »légiforgalmi irányító egység (ATC-egység)«: általános fogalom, mely jelenthet körzeti irányítóközpontot, bevezető irányítóegységet vagy repülőtéri irányítótornyot;

133. »ALERFA«: a riasztás állapotának megjelölésére használt kód;

134. »riasztószolgálat«: a kutatásra vagy mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervezetek értesítésére és szükség szerint e szervezetek segítésére létesített szolgálat;

135. »riasztás állapota«: olyan helyzet, amelyben egy légi jármű és az annak fedélzetén tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatosan kétség áll fenn;

136. »bevezető irányítóegység«: egy vagy több repülőtérre érkező vagy azokról induló irányított légi járatok részére légiforgalmi irányítás szolgáltatására létesített egység;

137. »területi navigációs útvonal«: területi navigáció használatára képes légi járművek használatára létrehozott ATS-útvonal;

138. »összeállítás«: folyamat, melynek során különböző forrásokból származó adatokat egyetlen adatbázisban vonnak össze, ezzel kiindulási alapot hozva létre további feldolgozáshoz;

139. »ATS-útvonal«: a légi forgalom áramlásának kezelése céljából a légiforgalmi szolgálatok ellátásához szükséges módon kialakított, meghatározott útvonal;

140. »ATS légtérellenőrző szolgálat«: az ATS légtérellenőrző rendszer segítségével közvetlenül biztosított szolgálat;

141. »ATS légtérellenőrző rendszer«: általános fogalom, amely jelenthet ADS-B, PSR, SSR vagy más hasonló földi telepítésű rendszert, amely a légi jármű azonosítását lehetővé teszi;

142: »automatikus berendezésfüggő légtérellenőrzési adatközlés (ADS-B)«: olyan eljárás, amely révén a légi járművek, a repülőtéri járművek és egyéb objektumok adatkapcsolat útján – folyamatos sugárzással – automatikusan továbbíthatnak és/vagy fogadhatnak szükség szerint például azonosítási, helyzetmeghatározási és egyéb adatokat;

143. »automatikus berendezésfüggő légtérellenőrzési 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;

144. »automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (ATIS)«: aktuális, rutinszerű tájékoztatás automatikus nyújtása az érkező és induló légi járműveknek a nap 24 órájában vagy meghatározott részében;

145. »adatkapcsolati automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (D-ATIS)«: ATIS nyújtása adatkapcsolaton keresztül;

146. »beszédüzemű automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (Voice-ATIS)«: ATIS nyújtása folyamatos és ismétlődő beszédhangsugárzás útján;

147. »adás«: nem konkrét állomásnak vagy állomásoknak címzett légiforgalmi információk továbbítása;

148. »felhőalap és felhőborítottság«: 6 000 méter (20 000 láb) alatt az égbolt több mint felét beborító, föld vagy vízfelszín feletti legalacsonyabb felhőréteg alapjának magassága;

149. »engedélyhatár«: az a pont, ameddig egy légi jármű részére légiforgalmi irányítói engedélyt adtak ki;

150. »felhőalap«: a legalacsonyabb észlelt vagy előre jelzett felhőelem aljának magassága a repülőtér vagy műveleti terület közelében vagy egy meghatározott műveleti területen, amelyet általában a repülőtér tengerszint feletti magasságához vagy – tenger feletti művelet esetében – az átlagos tengerszinthez képest mérnek;

151. »teljesség«: adatok tekintetében az arra vonatkozó megbízhatósági szint, hogy sor kerül a tervezett felhasználás támogatásához szükséges összes adat szolgáltatására;

152. »megbízhatósági szint«: annak valószínűsége, hogy egy adott paraméter valós értéke a becsült érték körüli bizonyos intervallumon belül helyezkedik el;

153. »konferenciabeszélgetés«: kommunikációs lehetőség, melynek során közvetlen beszélgetés folytatható egyidejűleg három vagy több helyszín között;

154. »irányítói körzet«: a földfelszíntől egy meghatározott felső magassági határig terjedő ellenőrzött légtér;

155. »ellenőrzött repülőtér«: olyan repülőtér, amelyen a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak;

156. »ellenőrzött légtér«: meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légtér osztályba sorolásának megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak;

157. »ellenőrzött repülés«: minden olyan repülés, amely légiforgalmi irányítói engedély függvénye;

158. »légiforgalmi irányító és légijármű-vezető közötti digitális adatcsere«: a légiforgalmi irányító és a légijármű-vezető közötti távközlési módszer, amelynek során az ATC-közleményeket adatkapcsolat segítségével továbbítják;

159. »kritikus terület«: meghatározott kiterjedésű terület a precíziós műszeres megközelítés földi berendezései környezetében, amelyen belül járművek vagy légi járművek jelenléte elfogadhatatlan mértékű zavarást okoz a vezető jelekben;

160. »utazómagasság«: az a repülési szint, amelyet a légi jármű a repülés jelentős szakasza során tart;

161. »ciklikus redundanciaellenőrzés«: matematikai algoritmus az adat digitális kifejezésére, amely az adat elvesztése vagy megváltoztatása ellen meghatározott szintű védelmet biztosít;

162. »veszélyes légtér«: meghatározott kiterjedésű légtér, ahol meghatározott időben a légi közlekedésre veszélyes tevékenység folyik;

163. »pontosság«: a becsült vagy mért érték és a valós érték közötti egyezőség mértéke;

164. »adatgyűjtési felület«: akadály vagy domborzati adatok gyűjtésére szolgáló meghatározott felület;

165. »adatok megbízhatósága«: az a bizonyossági fok, amely jelzi, hogy a légiforgalmi adat és annak értéke nem veszett el és nem változott az adat keletkezése vagy engedélyezett módosítása óta;

166. »adatelem«: egy teljes adatkészlet egyetlen attribútuma, amely a mindenkori státuszát meghatározó értékkel rendelkezik;

167. »adatkapcsolat-kommunikáció«: olyan kommunikációs forma, amelynek célja az adathálózaton keresztül történő üzenetváltás;

168. »adatkapcsolati volmet«: aktuális rendszeres repülőtéri időjárás-jelentések (METAR) és repülőtéri különleges meteorológiai jelentések (SPECI), repülőtéri előrejelzések (TAF), SIGMET, SIGMET által nem lefedett különleges légijelentések és, ahol elérhető, AIRMET-közlemények szolgáltatása adatkapcsolaton keresztül;

169. »adatelőállítás«: új adatelemek létesítése és az azokhoz tartozó érték meghatározása, meglévő adatelemek értékének megváltoztatása vagy meglévő adatelemek törlése;

170. »adattermék specifikációja«: az adatállomány vagy az adatállomány sorozatának részletes leírása, további információkkal együtt, amely lehetővé teszi, hogy azt létrehozzák és egy másik fél számára használatra átadják;

171. »adatkészlet«: adatok azonosítható gyűjteménye;

172. »alapadat«: bármely mennyiség vagy mennyiségek együttese, amely kiindulási vagy viszonyítási alapul szolgálhat más mennyiségek kiszámításához;

173. »DETRESFA«: a veszély állapotának megjelölésére használt kód;

174. »veszélyes fázis«: olyan tényleges helyzet, amelyben okkal feltételezhető, hogy egy légi járművet és az annak fedélzetén tartózkodó személyeket súlyos és közvetlen veszély fenyegeti vagy azonnali segítségre szorulnak;

175. »előzetes engedély«: a légi jármű részére a légi járművet éppen irányító egységgel nem azonos légiforgalmi irányító szolgálati egység részéről kiadott engedély;

176. »lényeges forgalom«: ellenőrzött forgalom, amelyre alkalmazandó a légiforgalmi irányító szolgálat által biztosított elkülönítés, de amely adott ellenőrzött repülés vonatkozásában nincs vagy nem lesz elkülönítve más ellenőrzött forgalomtól a megfelelő minimális elkülönítési távolság alapján;

177. »lényeges helyi forgalom«: a munkaterületen vagy annak közelében, illetve a felszállási és az emelkedési területen vagy a végső megközelítési területen tartózkodó bármely légi jármű, földi jármű vagy személyzet, amely veszélyt jelenthet az adott légi jármű számára;

178. »számított érkezési idő«:

a) IFR-repülések esetén az a számított időpont, amikor a légi jármű arra a navigációs berendezéssel meghatározott, kijelölt pontra érkezik, amelyről a műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdését tervezik vagy a repülőteret kiszolgáló ilyen navigációs berendezés hiányában az az időpont, amikor a légi jármű a repülőtér fölé érkezik;

b) látvarepülési szabályok (VFR) szerinti repülések esetében az a számított időpont, amikor a légi jármű a repülőtér fölé érkezik;

179. »objektum«: a való világ jelenségeinek absztrakt leírása;

180. »objektum tulajdonsága«: az objektum jellemzője, amelynek neve, adattípusa és kapcsolódó értéktartománya van;

181. »objektumtípus«: a való világ jelenségeinek közös tulajdonságokkal rendelkező csoportja, amely egy objektumkatalógusban az osztályozás alapszintjét képezi;

182. »végső megközelítés«: a műszeres megközelítési eljárás azon szakasza, amely:

a) a kijelölt végső megközelítési pontnál vagy ahol ilyen pontot nem jelöltek ki:

i. az utolsó eljárásforduló, az alapforduló vagy a várakozási eljárás rárepülési fordulójának végén, ha ilyet kijelöltek;

ii. a megközelítési eljárásban meghatározott utolsó földrajzi irány elérési pontjánál kezdődik,

b) a repülőtér közelében ott ér véget, ahonnan a leszállás végrehajtható vagy megszakított megközelítési eljárás kezdeményezhető;

183. »repüléstájékoztató körzet«: meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben repülőtéri repüléstájékoztató és riasztószolgálatot nyújtanak a repülőtéri forgalom számára;

184. »repülésieljárás-tervezési szolgáltatások«: a repülési eljárások tervezésére, dokumentálására, validálására, fenntartására és időszakos felülvizsgálatára irányuló szolgáltatások, amelyekre a légi közlekedés biztonsága, szabályszerűsége és hatékonysága érdekében van szükség;

185. »repülési eljárás tervező«: képzett szakember, aki repülési eljárások tervezését, dokumentálását, validálását, folyamatos fenntartását és időszakos felülvizsgálatát végzi;

186. »repülési eljárás«: a légijármű-vezető által követendő, elektronikus, nyomtatott és/vagy digitális formában közzétett, előre meghatározott repülési manőverek. A repülési eljárást vagy a műszeres repülési szabályok (IFR) vagy pedig a látvarepülési szabályok (VFR) szerint kell elvégezni;

187. »repülési terv«: az ATS-egységek rendelkezésére bocsátott, a légi jármű tervezett repülésére vagy repülésének egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás;

188. »repülési látástávolság«: a repülés közben egy légi jármű pilótafülkéjéből előre irányban észlelt látástávolság;

189. »formátum«: adatok vonatkozásában adatelemek, -rögzítések és -készletek szerkezete, amelyet úgy rendeztek el, hogy megfeleljen a szabványoknak, előírásoknak és az adatminőségi követelményeknek;

190. »geoid«: egyenlő gravitációs potenciájú felület a Föld gravitációs mezőjében, amely egybeesik a kontinenseken át folyamatosan kiterjesztett és zavarmentes közepes tengerszinttel;

191. »földalak-egyenetlenség«: a földalak egy pontjának távolsága a földméréshez használt matematikai vonatkozási föld modell (ellipszoid) pontja felett (pozitív) vagy alatt (negatív);

192. »siklópálya«: a befejező megközelítés közbeni függőleges menti vezetéshez kijelölt süllyedési pálya;

193. »földi látástávolság«: a repülőtéren kijelölt észlelő által jelentett vagy automatizált rendszer által mért látástávolság;

194. »géptengelyirány«: az az irány, amerre a légi jármű hossztengelye mutat, a (földrajzi, mágneses, iránytű szerinti vagy hálózati) északtól mért fokokban kifejezve;

195. »helikopter-leszállóhely«: olyan repülőtér vagy valamely szerkezeten kijelölt terület, amely teljes egészében vagy részben helikopterek érkezésére, indulására és földi mozgására szolgál;

196. »megbízhatósági besorolás«: légiforgalmi adatok vonatkozásában sérült adatok használatából származó esetleges kockázaton alapuló besorolás, mindennapi, alapvető és kritikus adatok meghatározásával;

197. »nemzetközi NOTAM-iroda«: valamely állam által a NOTAM-ok nemzetközi cseréjére kijelölt iroda;

198. »várakozási pont«: földrajzi hely, amely várakozási eljárás hivatkozási pontjául szolgál;

199. »várakozási eljárás«: előre meghatározott manőver, amely a légi járművet adott légtéren belül tartja, miközben az további engedélyre vár;

200. »azonosítás«: az a helyzet, amely akkor áll fenn, amikor egy adott légi jármű helyzetjelzése megjelenik egy helyzetkijelzőn, és azt egyértelműen azonosítják;

201. »műszeres repülési szabályok«: a vonatkozó követelmények szerint berepülendő útvonalnak megfelelő, alkalmas navigációs berendezéssel felszerelt légi jármű számára légi műveletek végrehajtását lehetővé tevő szabályok együttese.

202. »INCERFA«: a bizonytalanság állapotának megjelölésére használt kód;

203. »műszeres megközelítési műveletek«: 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;

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

204. »műszeres megközelítési eljárás (IAP)«: a műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata meghatározott akadálymentességgel, amely a kezdeti megközelítési ponttól vagy megfelelő esetben az előírt érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, ahonnan a leszállást végre lehet hajtani, vagy ha a leszállást nem hajtották végre, addig a pontig folytatódik, ahonnan várakozási vagy útvonal akadálymentességi kritériumok alkalmazandók. A műszeres megközelítési eljárás fajtái a következők:

a) »nem precíziós megközelítési eljárás (NPA)«: „A" típusú, kétdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott műszeres megközelítési eljárás; amely vízszintes irányvezetést alkalmaz, függőlegeset nem.

b) „függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (APV)«: „A" típusú, háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott teljesítményalapú navigációs műszeres megközelítési eljárás.

c) »precíziós megközelítési eljárás (PA)«: „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;]

205. »műszeres időjárási körülmények (IMC)«: látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal, valamint felhőalappal és -borítottsággal kifejezett időjárási körülmények, amelyek a látás utáni időjárási körülményekre meghatározott minimum értékeknél alacsonyabbak;

206. »kis látótávolságú műveletek«: kevesebb, mint 550 m RVR-értékkel rendelkező futópályán végzett megközelítési vagy felszállási műveletek vagy gurulás olyan repülőtéren, ahol az RVR-érték 550 m alatt van;

207. »munkaterület«: egy repülőtérnek a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része a forgalmi előterek kivételével;

208. »metaadat«: információ az adatokról;

209. »mozgási terület«: egy repülőtérnek a légi járművek fel- és leszállására valamint gurulására használandó része, amely a munkaterületet és a forgalmi előteret foglalja magába;

210. »navigációs berendezés«: a légi járművön kívüli létesítmény vagy rendszer, amely elektromágneses jeleket állít elő, hogy azokat a légi jármű navigációs rendszerei helyzetmeghatározásra vagy irányvezetésre használják fel;

211. »másodlagos légtérellenőrző radar (SSR) mód«: SSR lekérdezőből kisugárzott lekérdezőjelek meghatározott működésére vonatkozó elfogadott jelölés. A Chicagói Egyezmény 10. melléklete négy módot határoz meg: „A", „C", „S" és „átmeneti";

212. »egymással közel párhuzamos futópályák«: egymást nem keresztező futópályák, amelyek meghosszabbított középvonalai között az összetartás vagy széttartás legfeljebb 15 fok;

213. »légi jármű parancsnoka«: a légi jármű üzembentartója vagy – általános célú repülés esetén – a tulajdonos által kijelölt légijármű-vezető, akit a parancsnoki teendők ellátásával és a repülés biztonságos végrehajtásával megbíznak;

214. »helyzet«: földrajzi összefüggésben a matematikai vonatkozási ellipszoidhoz képest megadott (szélességi és hosszúsági) koordináták halmaza, amely meghatározza a Föld felszínén lévő valamely pont helyzetét;

215. »helyzetjelzés«: a légi jármű, repülőtéri jármű vagy egyéb objektum helyzetének látható jelzése helyzetkijelzőn, nem szimbolikus, szimbolikus formában vagy mindkettőben;

216. »nyomásmagasság«: magasság fogalmakban kifejezett légkörinyomás-érték, amely megfelel a nemzetközi Egyezményes Légkör adott nyomásértékének;

217. »elsődleges radar«: olyan radarrendszer, amely visszaverődő rádiófrekvenciás jeleket használ;

218. »nyomtatott közlések«: olyan közlések, amelyek automatikusan biztosítják minden terminálon valamely üzenetlánc összes üzenetének folyamatos nyomtatott nyilvántartását.

219. »tiltott terület«: egy tagállam földfelszíni területe vagy felségvizei felett elhelyezkedő meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légi jármű repülése tilos;

220. »rádiónavigációs szolgálat«: a légi járművek hatékony és biztonságos üzemeltetéséhez egy vagy több rádiónavigációs eszköz útján irányra vonatkozó vagy helyzetadatokat nyújtó szolgálat;

221. »rádió-távbeszélés«: olyan rádió-távközlési módszer, amelynek során az információcsere elsősorban szóbeli közleményváltással történik;

222. »előírt kommunikációs teljesítményre vonatkozó előírás« vagy »RCP-előírás«: a teljesítmény alapú kommunikáció támogatásához szükséges légiforgalmi szolgáltatásra, valamint a kapcsolódó földi berendezésekre, a légi járművek képességére és műveletekre vonatkozó követelmények rendszere;

223. »előírt felügyeleti teljesítményre vonatkozó előírás« vagy »RSP-előírás«: a teljesítmény alapú felügyelet támogatásához szükséges légiforgalmi szolgáltatásra, valamint a kapcsolódó földi berendezésekre, a légi járművek képességére és műveletekre vonatkozó követelmények rendszere;

224. »felbontás«: adatok vonatkozásában egységek vagy számjegyek azon száma, ameddig a mért vagy számított értéket kifejezik és használják;

225. »korlátozott légtér«: meghatározott kiterjedésű légtér valamely tagállam területe vagy felségvizei felett, amelyben a légi járművek repülése bizonyos meghatározott feltételek szerint korlátozva van;

226. »útvonalszakasz«: közbenső leszállóhely nélküli, repült útvonal vagy útvonalrész;

227. »használatban lévő futópálya«: az a futópálya, illetve azok a futópályák, amelyet vagy amelyeket a légiforgalmi szolgálatok valamely adott időpontban a legalkalmasabbnak tartanak a repülőtéren várhatóan leszálló vagy onnan várhatóan felszálló légi jármű típusok által történő használatra. Elkülönült futópályák, illetve több futópálya is lehet az érkező és induló légi járművek számára kijelölt használatban lévő futópálya;

228. »másodlagos radar«: olyan radarrendszer, amelyben a radarállomásról továbbított rádiójel kezdeményezi rádiójel továbbítását egy másik állomásról;

229. »másodlagos légtérellenőrző radar (SSR)«: légtérellenőrző radarrendszer, amely adókat és vevőket (lekérdező állomásokat) és transzpondereket használ;

230. »érzékeny terület«: a kritikus területen túlnyúló terület, ahol a légi járművek vagy más járművek parkolása vagy mozgása olyan mértékben befolyásolja a vezető jelet, hogy az a jelet használó légi jármű által elfogadhatatlan mértékű zavarásként érzékelhető;

231. »SNOWTAM«: NOTAM értesítések szabványos formátumban kiadott különleges sorozata, amely jelentést nyújt a felszín állapotáról, közölve a hó, jég, latyak, dér vagy víz okozta veszélyes körülmények fennállását vagy megszűnését a mozgási területen lévő hóval, latyakkal, jéggel vagy dérrel összefüggésben;

232. »mérvadó pont«: meghatározott földrajzi hely, melyet valamely ATS-útvonal vagy egy légi jármű repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használnak;

233. »helyzetkijelző«: elektronikus kijelző, amely ábrázolja a légi jármű helyzetét és mozgását, valamint szükség szerint egyéb információkat;

234. »szabvány műszeres érkezés (STAR)«: IFR szerinti kijelölt érkezési útvonal, amely egy, rendszerint ATS-útvonalon található mérvadó pontot kapcsol össze egy olyan ponttal, ahonnan közzétett műszeres megközelítési eljárás kezdhető meg;

235. »szabvány műszeres indulás (SID)«: IFR szerinti kijelölt indulási útvonal, amely a repülőteret vagy a repülőtér adott futópályáját kapcsolja össze egy rendszerint ATS-útvonalon található, meghatározott mérvadó ponttal, ahol a repülés útvonal-repülési szakasza kezdődik;

236. »különleges VFR-repülés«: a repülőtéri irányítói körzeten belül, a látási meteorológiai körülményeknél rosszabb időjárási helyzetben a légiforgalmi irányító szolgálat által engedélyezett VFR-repülés;

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

238. »gurulóút«: szárazföldi repülőtéren kijelölt, a légi járművek gurulására és a repülőtér egyes területeinek összekapcsolására létesített út;

239. »közelkörzeti irányítói körzet (TMA)«: olyan irányítói körzet, amelyet egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS-útvonalak találkozásánál létesítettek;

240. »időszerűség«: adatok vonatkozásában az arra vonatkozó megbízhatósági szint, hogy az adatok a tervezett felhasználásuk időszakára vonatkoznak;

241. »nyomonkövethetőség«: adatok vonatkozásában annak a mértéke, hogy egy rendszer vagy adattermék mennyire képes nyilvántartani az adott termékben eszközölt változtatásokat, és ezáltal lehetővé tenni egy ellenőrzési nyomvonal követését a végfelhasználótól az adatot létrehozó félig;

242. »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;

243. »forgalmi tájékoztatás«: ATS-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, amely segíti a légi jármű vezetőjét az összeütközés elkerülésében;

244. »irányításátadási pont«: a légi jármű repülési útvonalán lévő meghatározott pont, amelynél a légi járműnek nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat ellátásának felelősségét az egyik irányítóegység vagy irányító munkahely átadja a következőnek;

245. »átadó egység«: légiforgalmi irányító egység, amely a légi jármű irányításával kapcsolatos felelősségét a repülés útvonala mentén soron következő légiforgalmi irányító egységnek adja át;

246. »átváltási magasság«: az a magasság, amelyen vagy amely alatt a légi jármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magasságok szerint ellenőrzik;

247. »átváltási réteg«: az átváltási magasság és az átváltási szint közötti légtér;

248. »átváltási szint«: az átváltási magasság feletti legalacsonyabb használható repülési szint;

249. »validálás«: adatok vonatkozásában annak biztosítására irányuló eljárás, hogy az adat megfelel a meghatározott alkalmazás vagy tervezett felhasználás követelményeinek;

250. »ellenőrzés«: adatok vonatkozásában a légiforgalmi adatfolyamok kimenetének értékelése a helyesség, valamint a bemenettel és az adott folyamatban alkalmazandó adatszabványokkal, szabályokkal és konvenciókkal való összhang biztosítása érdekében;

251. »bizonytalanság állapota«: olyan helyzet, amelyben egy légi jármű és az annak fedélzetén tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatosan bizonytalanság áll fenn;

252. »személyzet nélküli szabad ballon«: hajtómű és személyzet nélkül szabadon repülő, levegőnél könnyebb légi jármű;

253. »radar irányvezetés«: ATS légtérellenőrző rendszer használatára alapozott navigációs irányvezetés biztosítása légi járművek számára meghatározott irányok formájában;

254. »VFR-repülés«: a látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés;

255. »vizuális megközelítés«: IFR-repülés szerinti megközelítés, amely során nem végeznek sem teljes, sem részleges műszeres megközelítést, és a megközelítést vizuális földi tájékozódási pontok segítségével végzik;

256. »látás utáni időjárási körülmények (VMC)«: látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal, valamint felhőalappal és -borítottsággal kifejezett, az előírt minimumokkal egyenlő vagy azoknál jobb időjárási körülmények;

257. »VOLMET«: meteorológiai információ repülést végző légi jármű részére;

258. »VOLMET adás«: folyamatos és ismétlődő beszédhangsugárzás útján, ahogyan megfelelő, aktuális METAR, SPECI, TAF és SIGMET előrejelzések szolgáltatása;

259. »fordulópont«: meghatározott földrajzi hely, amelyet területi navigációs útvonal vagy területi navigációt használó légi jármű repülési útvonala meghatározására használnak. A fordulópontok az alábbiak szerint határozhatók meg:

a) elrepülési fordulópont – olyan fordulópont, amely megköveteli a fordulás előrejelzését az útvonal vagy eljárás következő szakasza tangenciális elfogásának lehetővé tétele érdekében vagy

b) átrepülési fordulópont – olyan fordulópont, amelynél a fordulást kezdeményezik az útvonal vagy eljárás következő szakaszához való csatlakozás érdekében;";

2. a II. melléklet 1. függeléke a következőképpen módosul:

a) a „Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok" táblázata helyébe a következő lép: "

„Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
Légiforgalmi tájékoztató szolgálat	Légiforgalmi tájékoztatási termékek (beleértve a terjesztési szolgáltatásokat)	Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)	
		Légiforgalmi tájékoztató körlevél	
		NOTAM	
		AIP adatkészlet	
		Akadály adatkészlet	
		Repülőtéri térképészeti adatkészletek	
		Műszeres repülési eljárások adatkészletei	
	Repülés előtti információs szolgáltatások	nem alkalmazandó	
Feltételek (**)			

(*) Az illetékes hatóság által előírt módon.
(**) Szükség esetén.";

b) az „ATM hálózati funkciók" táblázata elé a következő táblázat kerül beillesztésre:

„Szolgáltatások/funkciók	Szolgáltatás/funkció jellege	Szolgáltatás/funkció hatóköre	Korlátozások (*)
Repülési eljárások tervezése	Repülési eljárások tervezése, dokumentálása és validálása (***)	nem alkalmazandó	
Feltételek (**)			

(*) Az illetékes hatóság által előírt módon.
(**) Szükség esetén.
(***) A repülési eljárások tervezése, dokumentálása és validálása karbantartási és időszakos felülvizsgálati tevékenységeket foglal magában."

3. a III. melléklet a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő ATM/ANS.OR.A.080, ATM/ANS.OR.A.085 és ATM/ANS.OR.A.090 pontokkal egészül ki:

„ATM/ANS.OR.A.080 Légiforgalmi adatok szolgáltatása

a) A szolgáltató biztosítja a szolgáltatásaihoz kapcsolódó légiforgalmi adatok kellő időben történő szolgáltatását a légiforgalmi tájékoztató szolgálat számára.

b) A szolgáltatásaihoz kapcsolódó légiforgalmi adatok közzététele során a szolgáltató köteles:

(1) ellenőrizni az adatokat;

(2) értesíteni a légiforgalmi tájékoztató szolgálatot az adatok helyességének és teljességének biztosítása érdekében szükséges változtatásokról;

(3) értesíteni a légiforgalmi tájékoztató szolgálatot, amennyiben az adatok helytelenek vagy nem megfelelőek.

ATM/ANS.OR.A.085 Légiforgalmi adatok minőségirányítása

A légiforgalmi tájékoztató szolgálat számára történő adatelőállítás, -feldolgozás vagy -átvitel során a szolgáltató köteles:

a) biztosítani, hogy az 1. függelékben foglalt légiforgalmi adatok megfeleljenek a légiforgalmi adatkatalógus szerinti előírásoknak;

b) biztosítani a következő minőségi követelmények teljesítését:

(1) a légiforgalmi adatok pontossága megfelel a léginavigációs adatkatalógusban meghatározottaknak;

(2) a légiforgalmi adatok megbízhatóságát fenntartják;

(3) a légiforgalmi adatkatalógusban meghatározott megbízhatósági besorolás alapján eljárásokat vezetnek be annak érdekében, hogy:

i. a mindennapi adatok tekintetében elkerüljék a sérülést az adatfeldolgozás teljes folyamata során;

ii. a lényeges adatok tekintetében ne forduljon elő sérülés a folyamat egyetlen szakaszában sem, és szükség esetén további eljárások bevonására kerüljön sor az esetleges kockázatok kezelésére a rendszer teljes struktúrájában, az adatok megbízhatóságának ezen a szinten történő még jobb biztosítása érdekében;

iii. a kritikus adatok tekintetében ne forduljon elő sérülés a folyamat egyetlen szakaszában sem, és további, integritást biztosító eljárások bevonására kerüljön sor a rendszer teljes struktúrájának alapos elemzése során esetleges adatmegbízhatósági kockázatként azonosított hibák hatásainak teljeskörű mérséklése érdekében;

(4) a légiforgalmi adatok felbontása összhangban áll az adatok tényleges pontosságával;

(5) biztosítják a légiforgalmi adatok nyomonkövethetőségét;

(6) biztosítják a légiforgalmi adatok időszerűségét, beleértve az érvényességi idő korlátozásait;

(7) biztosítják a légiforgalmi adatok teljességét;

(8) a szolgáltatott adatok formátuma megfelel az előírt követelményeknek;

c) az adatelőállítás vonatkozásában különleges hivatalos megállapodásokat kötni az olyan adatokat létrehozó féllel, amelyek adatok létrehozására, módosítására vagy törlésére vonatkozó utasításokat tartalmaznak; ezeknek a megállapodásoknak tartalmazniuk kell legalább az alábbiakat:

(1) a létrehozandó, módosítandó vagy törlendő légiforgalmi adatok egyértelmű leírása;

(2) az a szerv, amely részére a légiforgalmi adatokat szolgáltatják;

(3) az adatok rendelkezésre bocsátására megállapított határidő (dátum és időpont);

(4) az alkalmazandó adatelőállítási jelentés formátuma;

(5) a továbbítandó légiforgalmi adatok formátuma;

(6) az adatok felhasználására vonatkozó bármely korlátozás meghatározásának követelménye;

d) biztosítani olyan adatvalidálási és adatellenőrzési módszerek alkalmazását, amelyek biztosítják, hogy a légiforgalmi adatok megfelelnek az adatminőségi követelményeknek, továbbá:

(1) az ellenőrzés során biztosítani kell a légiforgalmi adatok sérülésektől mentes átvételét, valamint azt, hogy ne forduljon elő sérülés a teljes légiforgalmi adatfolyam egyetlen szakaszában sem;

(2) a manuálisan bevitt légiforgalmi adatokat és a légiforgalmi tájékoztatást az esetlegesen bevitt hibák kiszűrése érdekében független ellenőrzésnek kell alávetni;

(3) amennyiben légiforgalmi adatok felhasználására kerül sor új légiforgalmi adatok nyerése vagy kiszámítása érdekében, akkor a kiindulási adatokat ellenőrizni és validálni kell, kivéve, ha azok ellenőrzött forrásból származnak;

e) a légiforgalmi adatokat elektronikus úton történő továbbítani;

f) hivatalos megállapodásokat kötni:

(1) minden féllel, amely adatokat továbbít számára;

(2) egyéb szolgáltatókkal vagy repülőtér-üzemeltetőkkel, légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások cseréje esetén;

g) biztosítani az AIS.OR.505 a) pontban felsorolt információk kellő időben történő szolgáltatását a légiforgalmi tájékoztató szolgálat számára;

h) metaadatokat gyűjteni és továbbítani, amelyek tartalmazzák legalább a következőket:

(1) a légiforgalmi adatok előállításával, átvitelével vagy manipulálásával kapcsolatos bármely tevékenységet végző szervezetek vagy szervek meghatározása;

(2) a végzett tevékenység;

(3) a tevékenység végzésének dátuma és időpontja;

i) biztosítani, hogy a légiforgalmi adatfolyamok támogatása vagy automatizálása érdekében alkalmazott eszközök és szoftverek funkciójukat a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségének gyengítése nélkül töltik be;

j) biztosítani digitális adathiba észlelő módszerek alkalmazását a légiforgalmi adatok átvitele vagy tárolása vagy mindkettő során, az alkalmazandó adatmegbízhatósági szintek támogatása érdekében;

k) biztosítani, hogy a légiforgalmi adatok átvitele tekintetében megfelelő hitelesítési eljárás alkalmazására kerül sor, melynek révén az átvevők meg tudják állapítani, hogy az adatok ellenőrzött forrásból származnak;

l) biztosítani az adatelőállítás során, valamint az adatszolgáltatást követően azonosított hibák orvoslását, kijavítását vagy megszüntetését, valamint azt, hogy elsőbbséget kapjon a kritikus és az alapvető légiforgalmi adatokban keletkező hibák kezelése.

ATM/ANS.OR.A.090 A légi navigációra vonatkozó közös referenciarendszerek

A légi navigáció céljából a szolgáltatóknak használniuk kell a következőket:

a) a Világszintű Geodéziai Rendszert – 1984 (WGS-84) mint vízszintes referenciarendszert;

b) a középtengerszint (MSL) alappontot mint függőleges referenciarendszert;

c) a Gergely-naptárt és az egyeztetett világidőt (UTC) mint időreferencia-rendszereket.”;

b) a melléklet a következő 1. függelékkel egészül ki:

„1. függelék

LÉGIFORGALMI ADATKATALÓGUS

Bevezetés

a) A légiforgalmi adatkatalógus az alábbiak szerint rendezett léginavigációs tárgykörökre, tulajdonságokra és altulajdonságokra vonatkozik:

(1) repülőtéri adatok;

(2) légtér adatok;

(3) ATS és egyéb útvonaladatok;

(4) műszeres repülési eljárásokra vonatkozó adatok;

(5) rádiónavigációs eszközökre/rendszerekre vonatkozó adatok;

(6) akadály adatok;

(7) földrajzi helyre vonatkozó adatok.

b) A légiforgalmi adatkatalógus táblázatai a következő oszlopokból állnak:

(1) tárgykör, amelyre vonatkozóan adatok gyűjthetők;

(2) tulajdonság: egy tárgykör megállapítható jellemzője, amely további altulajdonságok szerint pontosítható;

(3) ugyanaz, mint a 2. pont;

(4) típusok: az adatok különböző típusokba sorolhatók;

(5) leírás: az adatelem leírása;

(6) megjegyzések: az adatszolgáltatásra vonatkozó további információkat vagy feltételeket tartalmaznak;

(7) pontosság: a légiforgalmi adatokra vonatkozó követelmények 95 %-os megbízhatósági szinten alapulnak;

(8) megbízhatósági besorolás;

(9) létrehozás típusa: az adatok lehetnek felmérési, számított vagy bejelentett adatok;

(10) közzétételi felbontás;

(11) térkép felbontása.

A b) pont (2) és (3) tételére vonatkozó megjegyzés: A katalógus valamely elemének tárgykörként, tulajdonságként vagy altulajdonságként történő besorolása nem jelenti egy bizonyos adatmodell előírását.

A b) pont (7) tételére vonatkozó megjegyzés: A kettős célt szolgáló pontok, pl. a várakozási pont és a megközelítés-megszakítási pont esetében a nagyobb pontosság alkalmazandó. Az akadály és domborzati adatokra vonatkozó pontossági követelmények 90 %-os megbízhatósági szinten alapulnak.

A b) pont (10) tételére vonatkozó megjegyzés: A földrajzi helyzetre vonatkozó adatok (szélesség és hosszúság) közzétételi felbontásai a fokban, percben és másodpercben megadott koordinátákra vonatkoznak. Eltérő formátum alkalmazása esetén (pl. tizedesjegy pontossággal megadott fokok digitális adatkészletekhez), vagy ha a hely jelentős mértékben északabbra/délebbre található, a közzétételi felbontásnak összhangban kell állnia a pontossági követelményekkel.

1. **Repülőtéri adatok**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Repülőtér/helikopter-leszállóhely				Kijelölt terület (beleértve mindenfajta épületet, berendezést és felszerelést) a földön vagy a vízen, amelyet részben vagy teljes egészében légi járművek érkezéséhez, indulásához és földi mozgásához használnak.						
	Kód			A repülőtér/helikopter-leszállóhely kódja						
		ICAO helységazonosító kód	Szöveg	A repülőtér/helikopter-leszállóhely négybetűs ICAO helységazonosító kódja, az ICAO Doc 7910. számú, „Helységazonosító kódok” című kézikönyvben felsoroltak szerint	Ha van					
		IATA kód	Szöveg	Az IATA szabályai szerint valamely helyhez rendelt azonosító (767. számú határozat)	Ha van					
		Egyéb	Szöveg	Helyileg meghatározott repülőtér azonosító, amennyiben eltér az ICAO helységazonosító kódtól						
	Név		Szöveg	A repülőtér elsődleges hivatalos neve, amelyet az illetékes hatóság ruházott rá						
	Kiszolgált város		Szöveg	A repülőtér/helikopter-leszállóhely által kiszolgált város teljes neve (szabad szöveg)						
	Az engedélyezett forgalom típusa									
		Nemzetközi/belföldi	Kódlista	Annak megjelölése, hogy nemzetközi és/vagy belföldi járatok engedélyezettek-e a repülőtéren/helikopter-leszállóhely kódja						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Műszeres repülési szabályok (IFR)/ Látvarepülési szabályok (VFR)	Kódlista	Annak megjelölése, hogy IFR és/vagy VFR-repülések engedélyezettek-e a repülőtéren/helikopter-leszállóhelyen						
		Menetrend szerinti/nem menetrend szerinti	Kódlista	Annak megjelölése, hogy menetrend szerinti és/vagy nem menetrend szerinti járatok engedélyezettek-e a repülőtéren/helikopter-leszállóhelyen						
		Polgári/katonai	Kódlista	Annak megjelölése, hogy kereskedelmi jellegű polgári repülés és/vagy általános célú repülés és/vagy katonai célú repülések engedélyezettek-e a repülőtéren/helikopter-leszállóhelyen						
		Korlátozott használat	Szöveg	Annak megjelölése, hogy a repülőtér vagy a helikopter-leszállóhely nem nyilvános (csak a tulajdonosok használhatják)						
	Helikopter-leszállóhely típusa		Szöveg	A helikopter-leszállóhely típusa (felszíni, emelt, hajófedélzeti vagy helikopterleszálló platform)						
	Irányítás típusa		Szöveg	Annak megjelölése, hogy a repülőtér polgári, katonai vagy közös irányítás alatt áll						
	Engedéllyel rendelkező		Szöveg	Annak megjelölése, hogy a repülőtér rendelkezik/nem rendelkezik az ICAO szabályai vagy a 139/2014/EU rendelet szerinti engedéllyel						
	Engedélyezés dátuma		Dátum	Az engedély illetékes hatóság általi kiadásának a dátuma						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Engedély lejárati dátuma		Dátum	A repülőtér engedélye érvénytelenné válásának dátuma						
	Repülőtérmagasság									
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A leszállási terület legmagasabb pontjának a közepes tengerszinttől mért függőleges távolsága		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
		Földalakegyenetlenség	Magasság	Földalak-egyenetlenség a repülőtér/helikopter-leszállóhely magassági helyzetén	Adott esetben	0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
	Referenciahőmérséklet		Érték	A repülőtéren az év legmelegebb hónapjában mért legmagasabb napi hőmérsékletek havi átlaga; ezt a hőmérsékletet átlagolni kell több éves időszak vonatkozásában.						
	Átlagos alacsony hőmérséklet		Érték	A repülőtér tengerszint feletti magasságán az utolsó öt évben az év leghidegebb hónapjában mért legalacsonyabb hőmérsékletek átlaga		5 fok				
	Mágneses eltérés			A földrajzi észak és a mágneses észak közötti különbség, fokokban kifejezve						
		Szög	Szög	A mágneses eltérés szögértéke		1 fok	Alapvető	Felmérési	1 fok	1 fok
		Dátum	Dátum	Az a dátum, amikor a mágneses eltérés a megfelelő értéket mutatta						
		Éves változás	Érték	A mágneses eltérés éves változásának mértéke						
	Vonatkozási pont			A repülőtér kijelölt földrajzi helye						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Helyzet	Pont	A repülőtéri referenciapont földrajzi helye		30 m	Mindennapi	Felmérési/számított	1 s	1 s
		Terület	Szöveg	A repülőtéri referenciapont helye						
		Irány	Szöveg	A repülőtéri referenciapont iránya a repülőtér által kiszolgált város központjától						
		Távolság	Távolság	A repülőtéri referenciapont távolsága a repülőtér által kiszolgált város központjától.						
Leszállási irányjelző				A le- és felszállás végrehajtására ténylegesen kijelölt irányt jelző látás utáni segédeszköz.						
	Hely		Szöveg	A leszállási irányjelző helye						
	Világítás		Szöveg	A leszállási irányjelző világítása	Ha van					
Másodlagos áramforrás										
	Jellemzők		Szöveg	A másodlagos áramforrás leírása						
	Átkapcsolási idő		Érték	Másodlagos áramforrásra való átkapcsolási idő						
Anemométer				A szél sebességét mérő eszköz						
	Hely		Szöveg	Az anemométer helye						
	Világítás		Szöveg	Az anemométer világítása	Ha van					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó				Repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó a repülőtér helyének a levegőből történő megjelölésére						
	Hely		Szöveg	A repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó helye	Ha van					
	Jellemzők		Szöveg	A repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó leírása						
	Üzemidő		Ütemezés	A repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó üzemideje						
Szélirányjelző										
	Hely		Szöveg	A szélirányjelző helye						
	Világítás		Szöveg	A szélirányjelző világítása						
Futópálya menti látástávolság (RVR) megfigyelő hely				RVR megfigyelés helye.						
	Helyzet		Pont	RVR megfigyelő helyek földrajzi helye						
Frekvenciaterület				A földi mozgási terület kijelölt része, ahol a légiforgalmi irányítás vagy a földi irányítás speciális frekvenciát igényel.						
	Állomás		Szöveg	A szolgáltatást nyújtó állomás neve						
	Frekvencia		Érték	A szolgáltatást nyújtó állomás frekvenciája						
	Határ		Sokszög	A frekvenciaterület területhatára						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Veszélyes csomópont				A légijármű-vezetőktől/vezetőktől fokozott figyelmet követelő repülőtéri mozgási terület, ahol viszonylag nagy az ütközés és a futópályasértés veszélye.						
	Azonosító		Szöveg	A veszélyes csomópont azonosítója						
	Annotáció		Szöveg	A veszélyes csomóponttal kapcsolatos további információk						
	Geometria		Sokszög	A veszélyes csomópont földrajzi területe						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
futópálya				Szárazföldi repülőtér meghatározott négyszögletes területe, amelyet légi járművek fel- és leszállása céljából hoztak létre						
	Kód		Szöveg	A futópálya teljes szöveges jelölője, amelyet a futópálya egyedi azonosítására használnak a repülőtéren/helikopter-leszállóhelyen (pl.: 09/27, 02R/20L, RWY 1)						
	Névleges hosszúság		Távolság	A futópálya bejelentett hosszirányú kiterjedése működési (teljesítmény) számításokhoz.		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
	Névleges szélesség		Távolság	A futópálya bejelentett keresztirányú kiterjedése működési (teljesítmény) számításokhoz.		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
	Geometria		Sokszög	A futópályaelem geometriája, futópálya beljebb helyezett területe és futópálya kereszteződés						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Középvonal pontok									
		Helyzet	Pont	A futópálya középvonalának földrajzi helye a futópálya mindkét végén, a biztonsági megállási területnél, valamint minden felszállási repülési útvonal terület kezdeténél, és a futópálya, valamint a biztonsági megállási terület lejtésének valamennyi változásánál	A 4 3.8.4.2. számú melléklet szerinti meghatározás	1 m	Kritikus	Felmérési		
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A megfelelő középvonali pont tengerszinthez viszonyított magassága. Nem precíziós megközelítési eljárások esetén a futópálya mentén bármely jelentős magas vagy alacsony közbenső pontot meg kell mérni másfél méter vagy láb pontosságig,		0,25 m	Kritikus	Felmérési		
		Földalak-egyenetlenség	Magasság	Földalak-egyenetlenség a megfelelő középvonali pontnál						
	Futópálya kilépési vonal									
		Kilépés irányító vonal	Vonal	A futópálya kilépési vonal földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1 s
		Szín	Szöveg	A futópálya kilépési vonal színe						
		Stílus	Szöveg	A futópálya kilépési vonal típusa						
		Irányítottság	Kódlista	A futópálya kilépési vonal irányítottsága (egyirányú vagy kétirányú)						
	Felület típusa		Szöveg	A futópálya felületének típusa						
	Szilárdság									
		Burkolatosztályozási szám	Szöveg	Burkolatosztályozási szám						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Burkolat típusa	Szöveg	Burkolat típusa a légijármű-osztályozási szám – burkolatosztályozási szám meghatározásához						
		Ágyazat kategória	Szöveg	A futópálya ágyazati teherbíró képesség kategóriája						
		Megengedett nyomás	Szöveg	A legnagyobb megengedett abroncsnyomás kategória vagy a legnagyobb megengedett abroncsnyomás érték						
		Értékelési módszer	Szöveg	Az alkalmazott értékelési módszer						
	Futópályasáv			A futópályát, és ha ilyet kijelöltek, a biztonsági megállási területet magába foglaló meghatározott terület: a) a futópályáról lefutó légi jármű sérülési kockázatának csökkentésére; valamint b) a terület felett le- és felszállás végrehajtása alkalmával átrepülő légi jármű védelmére						
		Hosszúság	Távolság	A futópályasáv hosszirányú kiterjedése						
		Szélesség	Távolság	A futópályasáv keresztirányú kiterjedése						
		Felület típusa	Szöveg	A futópályasáv felületének típusa						
	Padka			A szilárd burkolat széléhez csatlakozó, oly módon kiképzett terület, hogy az átmenetet biztosítson a szilárd burkolat és a szomszédos talajfelület között						
		Geometria	Sokszög	A futópálya padka földrajzi helye						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Felület típusa	Szöveg	A futópálya padka felületének típusa						
		Szélesség	Távolság	A futópálya padka szélessége		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
	Gázsugár-eróziónak ellenálló padka			A felszállási nekifutás kezdetén a légi jármű hajtómű gázsugár okozta eróziónak ellenálló, a futópálya széléhez csatlakozóan elhelyezett, különlegesen kiképzett felület						
		Geometria	Sokszög	A gázsugár-eróziónak ellenálló padka földrajzi helye						
	Akadálymentes zóna		Szöveg	Akadálymentes zóna megléte I. kategóriás precíziós megközelítésű futópálya esetén	Ha rendelkezésre áll					
	Futópálya jelzés									
		Típus	Szöveg	Futópálya jelzés típusa						
		Leírás	Szöveg	Futópálya jelzés leírása						
		Geometria	Sokszög	A futópálya jelzés földrajzi helye						
	Futópálya középvonalát jelző fények									
		Hosszúság	Távolság	A futópálya középvonalát jelző fények hosszirányú kiterjedése						
		Elosztás	Távolság	A futópálya középvonalát jelző fények közötti távolság						
		Szín	Szöveg	A futópálya középvonalát jelzőfények színe						
		Fényerő	Szöveg	A futópálya középvonalát jelző fények fényereje						
		Helyzet	Pont	Minden egyes, a futópálya középvonalát jelző fény földrajzi helye						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Futópálya-szegély-fények									
		Hosszúság	Távolság	A futópályaszegély-fények hosszirányú kiterjedése						
		Elosztás	Távolság	A futópályaszegély-fények közötti távolság						
		Szín	Szöveg	A futópályaszegély-fények színe						
		Fényerő	Szöveg	A futópályaszegély-fények fényereje						
		Helyzet	Pont	Minden egyes futópályaszegély-fény földrajzi helye						
	Hivatkozási kód			A hivatkozási kód arra szolgál, hogy egyszerű módszert nyújtson a repülőterek jellemzőire vonatkozó számos előírás összekapcsolásához olyan repülőtéri segédeszközök biztosítása érdekében, amelyek alkalmasak a repülőtéren üzemeltetni kívánt légi járművek számára.						
		Szám	Kódlista	A repülőgép-vonatkozási futópálya-hosszúságon alapuló szám						
		Betű	Kódlista	A repülőgép szárnyfesztávolságán és a fő hajtómű külső fesztávolságán alapuló betű						
	Korlátozás		Szöveg	A futópályára vonatkozó korlátozások leírása						
Futópálya irány										
	Kód		Szöveg	A leszállási és felszállási irány teljes szöveges kódja – példák: 27, 35L, 01R						
	Pontos irányszög		Irányszög	A futópálya pontos irányszöge		1/100 fok	Mindennapi	Felmérési	1/100 fok	1 fok

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Típus		Szöveg	A futópálya típusa: precíziós megközelítésű (I., II., III. kategória), nem precíziós megközelítésű/nem műszeres						
	Pályaküszöb			A futópálya leszállásra alkalmas részének kezdete						
		Helyzet	Pont	A pályaküszöb földrajzi helye		1 m	Kritikus	Felmérési	1/100 s	1 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A pályaküszöb tengerszinthez viszonyított magassága		Lásd az 1. megjegyzést				
		Földalakegyenetlenség	Magasság	WGS-84 földalak-egyenetlenség a pályaküszöb helyzeténél		Lásd a 2. megjegyzést				
		Típus	Szöveg	Annak megjelölése, hogy a pályaküszöb beljebb helyezett-e vagy sem; a beljebb helyezett küszöb nem a futópálya végénél elhelyezett küszöb						
		Beljebb helyezés	Távolság	A beljebb helyezett küszöb távolsága	Beljebb helyezett küszöb esetén	1 m	Mindennapi	Felmérési		
	Futópálya vége			Futópálya vége (repülési útvonal összehangolási pont)						
		Helyzet	Pont	Futópálya végének helye az indulás irányában		1 m	Kritikus	Felmérési	1/100 s	1 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A futópálya véghelyzetének a tengerszinthez viszonyított magassága		Lásd a futópálya középvonali pontjait				
	A futópálya indulási vége			A felszállásra alkalmasnak nyilvánított terület vége (vagyis a futópálya vége, illetve biztonsági felszálló terület rendelkezésre állása esetén a biztonsági felszálló terület vége)	Az indulási eljárás kezdete					
		Helyzet	Pont	A futópálya indulási végének földrajzi helye						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A futópálya indulási végének tengerszinthez viszonyított magassága a futópálya vagy a biztonsági felszálló terület végének a tengerszinthez viszonyított magassága, attól függően, hogy melyik van magasabban.						
	Földetérési terület			A futópálya-felület küszöbön túl található része, ahol a leszálló repülőgépek először érintik meg a futópályát						
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	Precíziós megközelítésű futópálya földetérési területének a legmagasabb tengerszinthez viszonyított magassága	Precíziós megközelítésű futópálya	0,25 m vagy 0,25 láb				
		Lejtés	Érték	A futópálya földetérési területének lejtése						
	Lejtés		Érték	A futópálya lejtése						
	Leszállási és várakozási műveletek			Leszállási és várakozási műveletek						
		Geometria	Vonal	A leszállási és várakozási műveletek földrajzi helye						
		Védett elem	Szöveg	A védett futópálya vagy gurulóút neve						
	Beljebb helyezett terület			A futópályának a futópálya kezdete és a beljebb helyezett küszöb közötti szakasza						
		Geometria	Sokszög	A beljebb helyezett terület földrajzi helye						
		Burkolatosztályozási szám	Szöveg	A beljebb helyezett terület burkolatosztályozási száma						
		Felület típusa	Szöveg	A beljebb helyezett terület felületének típusa						
		Légi járműre vonatkozó korlátozás	Szöveg	Adott légi jármű típusra vonatkozó használati korlátozás						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Biztonsági megállási terület			A rendelkezésre álló felszállási távolság végén a talajon meghatározott derékszögű terület, amelyet úgy alakítottak ki, hogy azon a légi jármű a felszállás megszakítása esetében megállítható legyen						
		Hosszúság	Távolság	A biztonsági megállási terület hosszirányú kiterjedése	Ha van	1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
		Szélesség	Távolság	A biztonsági megállási terület szélessége		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
		Geometria	Sokszög	A biztonsági megállási terület földrajzi helye						
		Lejtés	Érték	A biztonsági megállási terület lejtése						
		Felület típusa	Szöveg	A biztonsági megállási terület felületének típusa						
	Biztonsági felszálló terület			Az illetékes hatóság ellenőrzése alatt álló, talaj vagy vízfelszín felett meghatározott derékszögű terület, amelyet úgy választottak vagy alakítottak ki, hogy alkalmas legyen arra, hogy felette egy repülőgép meghatározott magasságig végrehajthassa kezdeti emelkedésének egy részét						
		Hosszúság	Távolság	A biztonsági felszálló terület hosszirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
		Szélesség	Távolság	A biztonsági felszálló terület keresztirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
		Talajszelvény		A biztonsági felszálló terület függőleges szelvénye (vagy lejtése)	Ha van					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Futópálya végbiztonsági terület			A futópálya meghosszabbított középvonalára szimmetrikus terület a futópályasáv végén, amelyet elsősorban a futópálya előtt földet érő vagy a futópályán túlfutó repülőgép sérülési kockázatának csökkentése érdekében alakítottak ki						
		Hosszúság	Távolság	A futópálya végbiztonsági terület hosszirányú kiterjedése						
		Szélesség	Távolság	A futópálya végbiztonsági terület keresztirányú kiterjedése						
		Hosszanti lejtés	Érték	A futópálya végbiztonsági terület hosszanti lejtése						
		Keresztirányú lejtés	Érték	A futópálya végbiztonsági terület keresztirányú lejtése						
	Deklarált távolságok									
		Rendelkezésre álló felszállási nekifutási távolság (TORA)	Távolság	A futópálya azon hosszúsága, amelyet a felszálló repülőgép földi nekifutására alkalmasnak és igénybe vehetőnek nyilvánítanak		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
		Rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA)	Távolság	A rendelkezésre álló felszálló pálya hosszúsága, valamint a rendelkezésre álló felszállási biztonsági sáv hosszúsága, amennyiben van ilyen		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
		Rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolság (ASDA)	Távolság	A rendelkezésre álló felszálló pálya hosszúsága, valamint a biztonsági megállási terület hosszúsága, amennyiben van ilyen		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
		Rendelkezésre álló leszállási távolság (LDA)	Távolság	A futópálya azon hosszúsága, amelyet a leszálló repülőgép földi futására alkalmasnak és igénybe vehetőnek nyilvánítanak.		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Megjegyzések	Szöveg	Megjegyzések, beleértve a futópálya belépési vagy kezdeti pontját, ahol alternatív csökkentett távolságok bejelentésére került sor						
	A futópálya végét jelző fények									
		Szín	Szöveg	A futópálya végét jelző fények színe						
		Helyzet	Pont	A futópálya végét jelző fények földrajzi helye						
	A biztonsági megállási területet jelző fények									
		Hosszúság	Távolság	A biztonsági megállási területet jelző fények hosszirányú kiterjedése						
		Szín	Szöveg	A biztonsági megállási területet jelző fények színe						
		Helyzet	Pont	A biztonsági megállási területet jelző fények földrajzi helye						
	Bevezető fényrendszer									
		Típus	Szöveg	A bevezető fényrendszer besorolása, kritériumként alkalmazva a 139/2014/EU rendeletet és a CS-ADR előírásait, különös tekintettel a CS ADR-DSN.M.625 és CS ADR-DSN.M.626 előírásokra.						
		Hosszúság	Távolság	A bevezető fényrendszer hosszirányú kiterjedése.						
		Fényerő	Szöveg	A bevezető fényrendszer relatív fényerejét jelző kód.						
		Helyzet	Pont	A bevezető fényrendszer egyes fényeinek földrajzi helye						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Pályaküszöbfények									
		Szín	Szöveg	A pályaküszöbfények színe						
		Szárny keresztfény (wing bar) színe	Szöveg	A pályaküszöb szárny keresztfények színe						
		Helyzet	Pont	Az egyes pályaküszöbfények és szárny keresztfények földrajzi helye						
	A földetérési területet jelző fények									
		Hosszúság	Távolság	A futópálya földetérési területét jelző fények hosszirányú kiterjedése						
		Helyzet	Pont	Minden egyes, a futópálya földetérési területét jelző fény földrajzi helye						
	Vizuális siklópálya kijelölő rendszer									
		A küszöb feletti minimális szemmagasság	Magasság	A küszöb feletti minimális szemmagasság						
		Hely	Pont	A vizuális siklópálya kijelölő rendszer földrajzi helye						
		Szög	Szög	Névleges siklópálya szög(ek)						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Típus	Szöveg	A vizuális siklópálya jelzőfényei, a vizuális megközelítési pálya jelzőfényei, a precíziós megközelítési pálya jelzőfényei stb.						
		Eltolódási szög	Szög	Amennyiben a rendszer tengelye nem párhuzamos a futópálya középvonalával, az eltolódás szöge és iránya (balra vagy jobbra)						
		Eltolódás iránya	Szöveg	Amennyiben a rendszer tengelye nem párhuzamos a futópálya középvonalával, az eltolódás szöge és iránya (balra vagy jobbra)						
	Fékező-szerkezet		Vonal	A futópályát keresztező fékezőszerkezet-kábel földrajzi helye						
	Fékező rendszer			Magas energiaelnyelő képességgel rendelkező anyag a futópálya vagy a biztonsági megállási terület végén, amelyet úgy alakítottak ki, hogy összeroppanjon a repülőgép súlya alatt, miközben az anyag a légi jármű futóművére lassulási erőt fejt ki						
		Geometria	Sokszög	A fékező rendszer földrajzi helye						
		Visszafogás	Távolság	A fékező rendszer általi visszafogás						
		Hosszúság	Távolság	A fékező rendszer hosszirányú kiterjedése						
		Szélesség	Távolság	A fékező rendszer keresztirányú kiterjedése						
Rádió-magasságmérő terület										

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Hosszúság		Távolság	A rádió-magasságmérő terület hosszirányú kiterjedése						
	Szélesség		Távolság	A rádió-magasságmérő terület keresztirányú kiterjedése						
	Geometria		Sokszög	A rádió-magasságmérő terület földrajzi helye						
			1. megjegyzés	Nem precíziós megközelítésű futópályák küszöbmagassága		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
				Precíziós megközelítésű futópályák küszöbmagassága		0,25 m	Kritikus	Felmérési	0,1 m vagy 0,1 láb	0,5 m vagy 1 láb
			2. megjegyzés	WGS-84 földalak-egyenetlenség nem precíziós megközelítések pályaküszöbénél		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
				WGS-84 földalak-egyenetlenség precíziós megközelítések pályaküszöbénél		0,25 m	Kritikus	Felmérési	0,1 m vagy 0,1 láb	0,5 m vagy 1 láb

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Végső megközelítési és felszállási terület				Kijelölt terület, amely fölött a függeszkedés vagy a leszállás végső megközelítési manőverét végrehajtják, illetve ahonnan a felszállási manővert megkezdik; az 1. teljesítményosztályú helikopterek esetében a kijelölt terület magában foglalja a felszállás megszakítására rendelkezésre álló területet is.						
	Küszöbpont			A végső megközelítési és felszállási terület kezdete, amely leszálláshoz használható						
		Helyzet	Pont	A végső megközelítési és felszállási terület küszöbpontjának földrajzi helye		1 m	Kritikus	Felmérési	1/100 s	1 s

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A végső megközelítési és felszállási terület küszöbének tengerszinthez viszonyított magassága		Lásd az 1. megjegyzést				
		Földalak-egyenetlenség	Magasság	WGS-84 földalak-egyenetlenség a végső megközelítési és felszállási terület küszöbének helyzeténél		Lásd a 2. megjegyzést				
	A futópálya indulási vége			A felszállásra alkalmasnak nyilvánított terület vége (vagyis a futópálya vége, illetve biztonsági felszálló terület rendelkezésre állása esetén a biztonsági felszálló terület vége vagy a végső megközelítési és felszállási terület vége)						
		Helyzet	Pont	A futópálya indulási végének földrajzi helye		1 m	Kritikus	Felmérési	1/100 s	1 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A futópálya/végső megközelítési és felszállási terület kezdetének és végének magasságai közül a nagyobb						
	Típus		Szöveg	Végső megközelítési és felszállási terület típusa						
	Megnevezés		Szöveg	A leszállási és felszállási terület teljes szöveges jelölője.						
	Hosszúság		Távolság	A végső megközelítési és felszállási terület hosszirányú kiterjedése		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
	Szélesség		Távolság	A végső megközelítési és felszállási terület keresztirányú kiterjedése						
	Geometria		Sokszög	A végső megközelítési és felszállási terület földrajzi helye						
	Lejtés		Érték	A végső megközelítési és felszállási terület lejtése						
	Felület típusa		Szöveg	A végső megközelítési és felszállási terület felületének típusa						
	Pontos irányszög		Irányszög	A futópálya pontos irányszöge		1/100 fok	Mindennapi	Felmérési	1/100 fok	
	Deklarált távolságok									

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA)	Távolság	A végső megközelítési és felszállási terület hossza, valamint a helikopter biztonsági felszálló terület hossza (ha rendelkezésre áll)	Továbbá, adott esetben, alternatív csökkentett deklarált távolságok	1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
		Megszakított felszálláshoz rendelkezésre álló úthossz	Távolság	A végső megközelítési és felszállási terület hossza, amit 1. teljesítményosztályban üzemben tartott helikopterek számára rendelkezésre állónak és alkalmasnak nyilvánítottak, megszakított felszállás végrehajtásához		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
		Rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA)	Távolság	A végső megközelítési és felszállási terület hossza, valamint bármely további terület, amit helikopterek számára rendelkezésre állónak és alkalmasnak nyilvánítottak leszállási manőver adott magasságból történő végrehajtásához		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
		Megjegyzések	Szöveg	Megjegyzések, beleértve a futópálya belépési vagy kezdeti pontját, ahol alternatív csökkentett távolságok bejelentésére került sor						
	A végső megközelítési és felszállási terület jelölése									
		Leírás	Szöveg	A végső megközelítési és felszállási terület jelöléseinek leírása						
	Bevezető fényrendszer									
		Típus	Szöveg	A bevezető fényrendszer besorolása, kritériumként alkalmazva a 139/2014/EU rendeletet és a CS-ADR előírásait, különös tekintettel a CS ADR-DSN.M.625 és CS ADR-DSN.M.626 előírásokra.						
		Hosszúság	Távolság	A bevezető fényrendszer hosszirányú kiterjedése.						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Fényerő	Szöveg	A bevezető fényrendszer relatív fényerejét jelző kód						
		Helyzet	Pont	A bevezető fényrendszer egyes fényeinek földrajzi helye						
	Területi fények									
		Leírás	Szöveg	A területi fények leírása						
		Helyzet	Pont	Az egyes területi fények földrajzi helye						
	Célpont fények									
		Leírás	Szöveg	Célpont fények leírása						
		Helyzet	Pont	Az egyes célpont fények földrajzi helye						
Földetérési és elemelkedési terület				Helikopter földet érésére és elemelkedésére alkalmas terület.						
	Kód		Szöveg	A földetérési és elemelkedési terület szöveges jelölője						
	Középpont									
		Helyzet	Pont	A földetérési és elemelkedési terület küszöbpontjának földrajzi helye		1 m	Kritikus	Felmérési	1/100 s	1 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A földetérési és elemelkedési terület küszöbének tengerszinthez viszonyított magassága		Lásd az 1. megjegyzést				
		Földalakegyenetlenség	Magasság	WGS-84 földalak-egyenetlenség a földetérési és elemelkedési terület középponti helyzeténél		Lásd a 2. megjegyzést				

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Hosszúság		Távolság	A földetérési és elemelkedési terület hosszirányú kiterjedése		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
	Szélesség		Távolság	A földetérési és elemelkedési terület keresztirányú kiterjedése		1 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m
	Geometria		Sokszög	A földetérési és elemelkedési elem földrajzi helye						
	Lejtés		Érték	A földetérési és elemelkedési terület lejtése						
	Felület típusa		Szöveg	A földetérési és elemelkedési terület felületének típusa						
	Teherbíró képesség		Érték	A földetérési és elemelkedési terület teherbíró képessége					1 tonna	
	Vizuális siklópálya kijelölő rendszer típusa		Szöveg	A vizuális siklópálya kijelölő rendszer típusa						
	Jelölés									
		Leírás	Szöveg	A földetérési és elemelkedési terület jelöléseinek leírása						
Biztonsági terület				A helikopter-leszállóhelyen kijelölt, a földetérési és elemelkedési területet körülvevő akadálymentes terület, amely nem léginavigációs célokra szolgáló terület, és amelynek célja a földetérési és elemelkedési területről véletlenül letérő helikoptereket érő károk kockázatának csökkentése.						
	Hosszúság		Távolság	A biztonsági terület hosszirányú kiterjedése						
	Szélesség		Távolság	A biztonsági terület keresztirányú kiterjedése						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Felület típusa		Szöveg	A biztonsági terület felületének típusa						
Helikopter biztonsági felszálló terület				A talaj vagy vízfelszín felett meghatározott terület, amelyet úgy választottak és/vagy alakítottak ki, hogy alkalmas legyen arra, hogy felette 1. teljesítményosztályú helikopterek gyorsuljanak és meghatározott magasságot érjenek el						
	Hosszúság		Távolság	A helikopter biztonsági felszálló terület hosszirányú kiterjedése						
	Talajszelvény		Érték	A helikopter biztonsági felszálló terület függőleges szelvénye (vagy lejtése)						
			1. megjegyzés	Végső megközelítési és felszállási terület küszöb PinS (Point in Space, térbeli pont) megközelítéssel rendelkező vagy azzal nem rendelkező helikopter-leszállóhelyek számára		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
				Végső megközelítési és felszállási terület küszöb üzemeltetésre szánt helikopter-leszállóhelyek számára.		0,25 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb (nem precíziós) 0,1 m vagy 0,1 láb (precíziós)	
			2. megjegyzés	WGS-84 földalak-egyenetlenség végső megközelítési és felszállási terület küszöbnél és a földetérési és elemelkedési terület geometriai középpontjában, PinS megközelítéssel rendelkező vagy azzal nem rendelkező helikopter-leszállóhelyek számára		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
				WGS-84 földalak-egyenetlenség végső megközelítési és felszállási terület küszöbnél és a földetérési és elemelkedési terület geometriai középpontjában, üzemeltetésre szánt helikopter-leszállóhelyek számára.		0,25 m	Kritikus	Felmérési	1 m vagy 1 láb (nem precíziós) 0,1 m vagy 0,1 láb (precíziós)	

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Forgalmi előtér				Szárazföldi repülőtéren kijelölt terület, amely az utasok, posta vagy teheráru küldemények be- és kirakodására, valamint a légi járművek üzemanyaggal történő feltöltésére, parkírozására vagy karbantartására szolgál						
	Kód		Szöveg	Adott repülőtér/helikopter-leszállóhely forgalmi előterének meghatározásához használt teljes szöveges név vagy kód						
	Geometria		Sokszög	A forgalmi előtér elem földrajzi helye		1 m	Mindennapi	Felmérési	1/10 s	1 s
	Típus		Szöveg	A forgalmi előtér elsődleges használatának besorolása						
	Légi járműre vonatkozó korlátozás		Szöveg	Adott légi jármű típusra vonatkozó használati korlátozás (tilalom)						
	Felület típusa		Szöveg	A forgalmi előtér felületének típusa						
	Szilárdság									
		Burkolatosztályozási szám	Szöveg	A forgalmi előtér burkolatosztályozási száma						
		Burkolat típusa	Szöveg	Légijármű-osztályozási szám – burkolatosztályozási szám meghatározása						
		Ágyazat kategória	Szöveg	A forgalmi előtér ágyazati teherbíró képesség kategóriája						
		Megengedett nyomás	Szöveg	A legnagyobb megengedett abroncsnyomás kategória vagy a legnagyobb megengedett abroncsnyomás érték						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Értékelési módszer	Szöveg	A forgalmi előtér teherbíró képességének meghatározására használt értékelési módszer						
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	A forgalmi előtér tengerszinthez viszonyított magassága						
Gurulóút				Szárazföldi repülőtéren kijelölt, a légi járművek gurulására és a repülőtér egyes területeinek összekapcsolására létesített út						
	Kód		Szöveg	A gurulóút teljes szöveges jelölője						
	Szélesség		Távolság	A gurulóút keresztirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
	Geometria		Sokszög	A gurulóút elem földrajzi helye						
	Híd		Szöveg	Híd típusa (nincs, felüljáró, aluljáró)						
	Felület típusa		Szöveg	A gurulóút felületének típusa						
	Szilárdság									
		Burkolatosztályozási szám	Szöveg	A gurulóút burkolatosztályozási száma						
		Burkolat típusa	Szöveg	Légijármű-osztályozási szám – burkolatosztályozási szám meghatározása						
		Ágyazat kategória	Szöveg	A gurulóút ágyazati teherbíró képesség kategóriája						
		Megengedett nyomás	Szöveg	A legnagyobb megengedett abroncsnyomás kategória vagy a legnagyobb megengedett abroncsnyomás érték						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Értékelési módszer	Szöveg	A gurulóút teherbíró képességének meghatározására használt értékelési módszer						
	Légi járművekre vonatkozó korlátozások		Szöveg	Adott légi jármű típusra vonatkozó használati korlátozás (tilalom)						
	Referencia kód betű		Kódlista	A repülőgép szárnyfesztávolságán és a fő hajtómű külső fesztávolságán alapuló betű						
	Középvonal pontok									
		Helyzet	Pont	A gurulóút középvonali pontjainak földrajzi koordinátái		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1/100 s
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A gurulóút középvonali pontjainak tengerszinthez viszonyított magassága		1 m	Alapvető	Felmérési		
	Padka			A szilárd burkolat széléhez csatlakozó és oly módon kiképzett terület, hogy az átmenetet biztosítson a szilárd burkolat és a szomszédos talajfelület között						
		Geometria	Sokszög	A gurulóút padka földrajzi helye						
		Felület típusa	Szöveg	A gurulóút padka felületének típusa						
		Szélesség	Távolság	A gurulóút padka szélessége		1 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	
	Irányító vonalak									
		Geometria	Vonal	Az irányító vonalak földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1/100 s

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Szín	Szöveg	A gurulóút irányító vonalak színe						
		Stílus	Szöveg	A gurulóút irányító vonalak típusa						
		Szárnyfesztávolság	Érték	Szárnyfesztávolság						
		Legnagyobb sebesség	Érték	Legnagyobb sebesség						
		Irány	Szöveg	Irány						
	Közbenső várakozó hely jelzővonala		Vonal	Közbenső várakozó hely jelzővonala		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1 s
	Gurulóút jelölés									
		Leírás	Szöveg	Gurulóút jelölés leírása						
	Gurulóút szegélyfények									
		Leírás	Szöveg	Gurulóút szegélyfények leírása						
		Helyzet	Pont	Minden egyes gurulóút szegélyfény földrajzi helye						
	A gurulóút középvonalát jelző fények									
		Leírás	Szöveg	A gurulóút középvonalát jelző fények leírása						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Helyzet	Pont	Minden egyes, a gurulóút középvonalát jelző fény földrajzi helye						
	Megállító kereszt-fénysor									
		Leírás	Szöveg	Megállító keresztfénysor leírása	Ha van					
		Hely	Vonal	Megállító keresztfénysorok helye						
	Futópálya védőfények									
		Leírás	Szöveg	Futópálya védőfények és egyéb futópálya-védelmi intézkedések leírása	Ha van					
		Hely	Pont	Megállító keresztfénysor helye	„A” elrendezés					
		Hely	Vonal	Megállító keresztfénysor helye	„B” elrendezés					
	Futópálya várakozási hely			A futópálya, egy akadálykorlátozási felület vagy a műszeres leszállító rendszer (ILS)/mikrohullámú leszállító rendszer (MLS) kritikus/érzékeny terület védelmére kijelölt hely, amelynél a guruló légi járműnek és egyéb járműveknek a repülőtéri irányító torony ettől eltérő engedélyének hiányában meg kell állniuk, és várakozniuk kell						
		Geometria	Vonal	A futópálya várakozási hely földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1 s

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Védett futópálya	Szöveg	Védett futópálya kódja						
		Megállás kategória	Kódlista	Futópálya kategória (0., I., II., III.)						
		Futópálya következik (runway ahead) szöveg	Szöveg	A jelölés szerinti tényleges szöveg; pl.: „RWY AHEAD” vagy „RUNWAY AHEAD”						
	Közbenső várakozó hely	Geometria	Vonal	A közbenső várakozó hely földrajzi helye – a forgalom irányítására szolgáló kijelölt hely, amelynél a repülőtéri irányítótorony utasításának megfelelően a guruló légi jármű és egyéb járművek megállnak és a további gurulásra vonatkozó légiforgalmi irányítói engedélyig várakoznak						
Helikopter-gurulóút				Kerekes futóművel rendelkező helikopterek földi mozgásához szánt földi gurulóút.						
	Kód		Szöveg	A helikopter-gurulóút teljes szöveges jelölője						
	Középvonal pontok		Pont	A helikopter-gurulóút középvonali pontjainak földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési/számított		
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	A helikopter-gurulóút tengerszinthez viszonyított magassága		1 m	Alapvető	Felmérési		
	Szélesség		Távolság	A helikopter-gurulóút keresztirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési		
	Felület típusa		Szöveg	A helikopter-gurulóút felületének típusa						
	Kereszteződés jelzővonala		Vonal	Helikopter-gurulóút kereszteződés jelzővonala		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	1 s

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Világítás									
		Leírás	Szöveg	A helikopter-gurulóút fényeinek leírása						
		Helyzet	Pont	A helikopter-gurulóút egyes fényeinek földrajzi helye						
	Jelölés									
		Leírás	Szöveg	A helikopter-gurulóút jelöléseinek leírása						
Légi gurulóút				A talajszinten kijelölt útvonal helikopterek légi gurulására						
	Kód			A légi gurulóút teljes szöveges jelölője						
	Középvonal pontok		Pont	A légi gurulóút középvonali pontjainak földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési/számított		
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	A légi gurulóút tengerszinthez viszonyított magassága		1 m	Alapvető	Felmérési		
	Szélesség		Távolság	A légi gurulóút keresztirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési		
	Felület típusa		Szöveg	A légi gurulóút felületének típusa						
	Világítás									
		Leírás	Szöveg	A légi gurulóút fényeinek leírása						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Helyzet	Pont	A légi gurulóút egyes fényeinek földrajzi helye						
	Jelölés									
		Leírás	Szöveg	A légi gurulóút jelöléseinek leírása						
Helikopter légi közlekedési útvonalak				Kijelölt útvonal helikopterek közlekedésére a helikopter-leszállóhely különböző pontjai között; a gurulási útvonal magában foglalja a helikopter-gurulóutat és a légi gurulóutat, amelyek középpontjában a gurulási útvonal áll.						
	Kód		Szöveg	A légi közlekedési útvonal teljes szöveges jelölője						
	Geometria		Vonal	A légi közlekedési útvonal földrajzi helye						
	Szélesség		Távolság	A légi közlekedési útvonal keresztirányú kiterjedése		1 m	Alapvető	Felmérési		
INS ellenőrző pont										
	Hely		Pont	INS ellenőrző pont földrajzi helye	Ha rendelkezésre áll	0,5 m	Mindennapi	Felmérési	1/100 s	1/100 s
URH tartományú körsugárzó rádió-irányadó (VOR)										

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Hely		Pont	VOR ellenőrző pont földrajzi helye	Ha rendelkezésre áll					
	Frekvencia		Érték	VOR ellenőrző pont frekvenciája						
Magasságmérő ellenőrző pont										
	Hely		Pont	Magasságmérő ellenőrző pont földrajzi helye						
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	Magasságmérő ellenőrző pont tengerszinthez viszonyított magassága						
Légijármű-állóhely				A forgalmi előtéren a légi jármű parkírozására kijelölt terület						
	Név		Szöveg	A légijármű-állóhely neve						
	Légijármű-állóhely pontok	Hely	Pont	A légijármű-állóhely pont földrajzi helye		0,5 m	Mindennapi	Felmérési	1/100 s	1/100 s
		Légi jármű típusok	Kódlista	Légi jármű típusok						
	Azonosító jel		Szöveg	Légijármű-állóhely azonosító jelének leírása						
	Vizuális dokkolás/parkolás irányító rendszer		Szöveg	A légijármű-állóhelyen lévő vizuális dokkolás/parkolás irányító rendszer leírása						
	Parkoló terület		Sokszög	A parkoló terület földrajzi helye						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Utashíd		Kódlista	A légijármű-állóhelynél rendelkezésre álló utashíd						
	Üzemanyag		Kódlista	A légijármű-állóhelynél rendelkezésre álló üzemanyag						
	Földi energiaellátó egység		Kódlista	A légijármű-állóhelynél rendelkezésre álló földi energiaellátó egység						
	Vontatás		Kódlista	A légijármű-állóhelynél rendelkezésre álló vontatás						
	Terminál		Szöveg	Terminálépületre való hivatkozás						
	Felület típusa		Szöveg	A légijármű-állóhely felületének típusa						
	Légi járműre vonatkozó korlátozás		Szöveg	Adott légi jármű típusra vonatkozó használati korlátozás (tilalom)						
	Burkolatosztályozási szám		Szöveg	A légijármű-állóhely burkolatosztályozási száma						
	Állóhely jelzővonal									
		Geometria	Vonal	Az állóhely jelzővonal földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	
		Tengerszinthez viszonyított magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	A parkolási jelzővonal pontjainak tengerszinthez viszonyított magassága		1 m	Alapvető	Felmérési		
		Irány	Szöveg	Az állóhely jelzővonal iránya						
		Szárnyfesztávolság	Érték	Szárnyfesztávolság						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Szín	Kódlista	Az állóhely jelzővonal színe						
		Stílus	Kódlista	Az állóhely jelzővonal típusa						
Helikopter-állóhely				Helikopterek parkírozására szolgáló légijármű-állóhely, ahol gurulási műveleteket hajtanak végre, illetve ahol a helikopter földet ér és elemelkedik légi gurulási műveletek céljából.						
	Név		Szöveg	Helikopter-állóhely neve						
	Hely		Pont	A Helikopter-állóhely pont/INS ellenőrző pontok földrajzi helye		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/100 s	
Jégmentesítő terület				Az a létesítmény, ahol a repülőgépről letisztítják a jeget vagy havat (jégmentesítés), hogy tiszta felületet biztosítsanak, és/vagy ahol a repülőgép tiszta felületeire a felfagyás, a jégkéreg kialakulás és a hó vagy latyak felgyülemlésének korlátozott ideig történő megakadályozása érdekében jégtelenítő anyagot hordanak fel (jégtelenítés)						
	Azonosító		Szöveg	Jégmentesítő terület azonosítója						
	Geometria		Sokszög	Jégmentesítő terület földrajzi helye		1 m	Mindennapi	Felmérési	1/10 s	1 s
	Felület típusa		Szöveg	A jégmentesítő terület felületének típusa						
	Alap azonosító		Szöveg	A gurulóút, a parkoló vagy a forgalmi előtér alap neve						
	Légi járműre vonatkozó korlátozás		Szöveg	Adott légi jármű típusra vonatkozó használati korlátozás (tilalom)						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Kommunikációs létesítmény										
	Szolgáltatás megnevezése		Szöveg	A nyújtott szolgáltatás meghatározása						
	Hívójel		Szöveg	A kommunikációs létesítmény hívójele						
	Csatorna		Szöveg	A kommunikációs létesítmény csatornája/frekvenciája						
	Bejelentkezési cím		Szöveg	A létesítmény bejelentkezési címe	Szükség szerint					
	Üzemidő		Ütemezés	Az egységet kiszolgáló állomás üzemideje						

2. **Légtér adatok**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
ATS légtér				meghatározott kiterjedésű, betűkkel jelölt légtér, amelyen belül meghatározott típusú repülések végezhetők, és amely vonatkozásában külön légiforgalmi szolgálat és működési szabályzat kerül meghatározásra						
	Típus		Szöveg	A 923/2012/EU végrehajtási rendelet (SERA) 4. függeléke szerinti típusú ATS légtér						
	Megnevezés		Szöveg	Az illetékes hatóság által a légtérhez rendelt kód						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Oldalsó határok		Sokszög	A légtér vízszintes alakját meghatározó felület		Lásd az 1. megjegyzést				
	Függőleges határok									
		Felső határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér felső határa						
		Alsó határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér alsó határa		50 m	Mindennapi	Számított	50 m vagy 100 láb	50 m vagy 100 láb
	Légtérosztály		Kódlista	A légtér osztályozása, amely meghatározza az üzemeltetési szabályokat, a repülési előírásokat és a szolgáltatásokat.						
	Átváltási magasság		Tengerszint feletti magasság	Az a magasság, amelyen vagy amely alatt a légi jármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magasságok szerint ellenőrzik						
	Használati órák		Ütemezés	A légtérhasználati órák						
	ATS-egység			Szolgáltató egység						
		Név	Szöveg	A szolgáltatást nyújtó egység neve						
		Hívójel	Szöveg	Az egységet kiszolgáló léginavigációs állomás hívójele						
		Nyelv	Kódlista	A használt nyelv(ek)re vonatkozó információk, amelyek meghatározzák a használat területét és feltételeit, valamint, adott esetben, az idejét és a helyét						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Alkalmazás	Szöveg	A területre és a feltételekre, valamint az alkalmazás idejére vonatkozó információk						
		Szolgáltatási órák	Ütemezés	Az egységet kiszolgáló állomás üzemideje						
	Frekvencia									
		Érték	Érték	Az ATS légtér frekvenciája						
		Cél	Szöveg	A frekvencia konkrét céljainak megjelölése						
			1. megjegyzés	FIR, UIR		2 km	Mindennapi	Bejelentett	1 perc	Az ábrázolás szerint
				Közelkörzeti irányítói körzet, irányítói terület		100 m	Alapvető	Számított	1 s	Az ábrázolás szerint
				Irányítói körzet (CTR)		100 m	Alapvető	Számított	1 s	Az ábrázolás szerint

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Különleges tevékenységek végzésére szolgáló légtér										
	Típus		Kódlista	A különleges tevékenységek végzésére szolgáló légtér típusa (lásd: 1. megjegyzés)						
	Azonosítás		Szöveg	A légtér egyedi azonosításához adott azonosító						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Név		Szöveg	A tagállam által kijelölt hatóság által a légtérnek adott név						
	Oldalsó határok		Sokszög	A légtér vízszintes alakját meghatározó felület		Lásd a 2. megjegyzést csak a P., R. és D. területek vonatkozásában				
	Függőleges határok									
		Felső határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér felső határa						
		Alsó határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér alsó határa						
	Korlátozás		Szöveg	A korlátozás típusa vagy a veszély jellege						
	Aktiválás		Szöveg	A rendszerre és az aktiválás módjára vonatkozó bejelentésekkel kapcsolatos információk, valamint a polgári légi járatokhoz kapcsolódó és a légvédelmi azonosítási körzeti eljárásokra alkalmazandó információk						
	Tevékenység ideje		Ütemezés	Az az időintervallum, melynek során a különleges tevékenységre sor kerül						
	Elfogás kockázata		Szöveg	Az elfogás kockázata behatolás esetén						
			1. megjegyzés szerinti típus	Tiltott terület	2. megjegyzés	100 m	Alapvető	Számított	1 s	Az ábrázolás szerint

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
				Korlátozott légtér		2 km	Mindennapi	Bejelentett	1 perc	Az ábrázolás szerint
				Veszélyes légtér						
				Katonai gyakorlati terület						
				Katonai kiképzési terület						
				Légvédelmi azonosítási körzet						
				Egyéb						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Egyéb szabályozott légtér										
	Típus		Szöveg	Légtér típusa (csökkentett függőleges minimális elkülönítési távolságok, vészhelyzeti helyzetjel-adó stb.)						
	Azonosítás		Szöveg	A légtér egyedi azonosításához adott azonosító						
	Név		Szöveg	A tagállam által kijelölt hatóság által a légtérnek adott név						
	Oldalsó határok		Sokszög	A légtér vízszintes alakját meghatározó felület						
	Függőleges határok									

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Felső határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér felső határa						
		Alsó határ	Tengerszint feletti magasság	A légtér alsó határa						
	Korlátozás		Szöveg	A korlátozás típusa, ha van ilyen						
	Aktiválás		Szöveg	A rendszerre és az aktiválás módjára vonatkozó bejelentésekkel kapcsolatos információk, valamint a polgári légi járatokhoz kapcsolódó és a légvédelmi azonosítási körzeti eljárásokra alkalmazandó információk						
	Tevékenység ideje		Ütemezés	Az az időintervallum, melynek során a különleges tevékenységre sor kerül						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
ATC-szektor										
	Azonosítás		Szöveg	A szektorhoz rendelt azonosító						
	Oldalsó határok		Sokszög	Az ATC-szektor vízszintes alakját meghatározó felület						
	Függőleges határok									
		Felső határ	Tengerszint feletti magasság	A szektor felső határa						
		Alsó határ	Tengerszint feletti magasság	A szektor alsó határa						

3. **ATS és egyéb útvonaladatok**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
ATS-útvonal				A forgalom lebonyolítására kijelölt, a légiforgalmi szolgálatok biztosítása érdekében meghatározott útvonal						
	Kód		Szöveg	Az e rendelet XI. melléklete (FPD rész) szerint az ATS-útvonalakhoz rendelt kódok						
	Kód előtagja		Szöveg	Az útvonalkód előtagja az 1. megjegyzésben meghatározottak szerint						
Egyéb útvonal				A forgalom lebonyolítására kijelölt útvonal, légiforgalmi szolgálat biztosítása nélkül						
	Kód		Szöveg	Az útvonal kódja						
	Típus		Szöveg	Az útvonal típusa (pl.: VFR szerinti ellenőrizetlen navigációs útvonalak)						
	Repülési szabályok		Kódlista	Az útvonalra alkalmazandó repülési szabályokra (IFR/VFR) vonatkozó információk						
Útvonalszakasz										
	Navigációs előírás		Szöveg	Adott szakaszra vagy szakaszokra alkalmazandó navigációs előírás(ok) megnevezése; a navigációs előírásoknak két fajtája létezik: a) megkövetelt navigációs teljesítményre (RNP) vonatkozó előírások: területi navigáción alapuló navigációs előírások, amelyek tartalmazzák a teljesítményellenőrzésre és riasztásra vonatkozó követelményt, és amelyeket az RNP előtag jelöl; pl.: RNP 4, RNP APCH stb.; valamint						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
				b) területi navigációs előírások: területi navigáción alapuló navigációs előírások, amelyek nem tartalmazzák a teljesítményellenőrzésre és riasztásra vonatkozó követelményt, és amelyeket az RNAV-előtag jelöl; pl.: RNAV 5, RNAV 1 stb.						
	Ponttól			Az útvonalszakasz első pontjára való hivatkozás						
		Név	Szöveg	Valamely mérvadó pont kódolt jelölései vagy kódnevei						
		Jelentéstétel	Kódlista	A légiforgalmi/meteorológiai szolgálati jelentéstételi követelmény megjelölése mint „kötelező” vagy „kérésre”						
	Pontig			Az útvonalszakasz második pontjára való hivatkozás						
		Név	Szöveg	Valamely mérvadó pont kódolt jelölései vagy kódnevei						
		Jelentéstétel	Kódlista	A légiforgalmi/meteorológiai szolgálati jelentéstételi követelmény megjelölése mint „kötelező” vagy „kérésre”						
	Útirány		Irányszög	Az útszakasz útiránya, VOR radiálja vagy mágneses irányszöge		1/10 fok (terminál érkezés indulás)	Mindennapi (terminál érkezés indulás)	Számított (terminál érkezés indulás)	1 fok (terminál érkezés indulás)	1 fok (terminál érkezés indulás)

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Átkapcsolási pont		Pont	VOR-berendezésektől vett rádió-navigációs jelekkel kijelölt ATS-útvonalon az a pont, amelynél a légi jármű navigációs helymeghatározásának elsődleges viszonyítási alapjaként a mögötte lévő navigációs berendezésről az előtte lévő következő berendezésre várhatóan átkapcsol	VOR radiál esetén					
	Hosszúság		Távolság	A „ponttól” és a „pontig” közötti geodéziai távolság		Lásd a 2. megjegyzést				
	Felső határ		Tengerszint feletti magasság	Az útszakasz felső határa						
	Alsó határ		Tengerszint feletti magasság	Az útszakasz alsó határa						
	Minimális útvonalmagasság (MEA)		Tengerszint feletti magasság	Az utazó szakasz légtérszerkezetének megfelelő, a vonatkozó navigációs berendezések és az ATS-adás kellő vételét és az előírt akadálymentességet biztosító magassága	Alacsonyabb ATS-útvonalak	50 m	Mindennapi	Számított	50 m vagy 100 láb	50 m vagy 100 láb
	Legkisebb akadálymentes magasság (MOCA)		Tengerszint feletti magasság	A repülés adott szakaszának az előírt akadálymentességet még biztosító legkisebb magassága		50 m	Mindennapi	Számított	50 m vagy 100 láb	50 m vagy 100 láb
	Minimális repülési magasság		Tengerszint feletti magasság	Minimális repülési magasság	Helikopter-útvonal	50 m	Mindennapi	Számított	50 m vagy 100 láb	50 m vagy 100 láb
	Oldalsó határok		Távolság	Az útvonal oldalsó határai						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Legkisebb területi magasság		Tengerszint feletti magasság	Műszeres meteorológiai körülmények (IMC) esetén használatos legalacsonyabb tengerszint feletti magasság, amely akadálymentességet biztosít egy – általában párhuzamosok és meridiánok által – meghatározott területen						
	Legkisebb irányvezetési magasság		Tengerszint feletti magasság	Legkisebb irányvezetési magasság						
	Korlátozások		Szöveg	Területi sebességi és szint/tengerszint feletti magasság korlátozásokra vonatkozó megjelölések, ha meghatároztak ilyeneket						
	Utazómagasságok iránya			Az utazómagasság irányának megjelölése (páros, páratlan, nincs)						
		Előre	Kódlista	Az utazómagasság irányának megjelölése (páros, páratlan, nincs) az útszakasz első pontjától a második pontig						
		Hátra	Kódlista	Az utazómagasság irányának megjelölése (páros, páratlan, nincs) az útszakasz második pontjától az első pontig						
	Rendelkezésre állás		Szöveg	Az útvonal rendelkezésre állására vonatkozó információ						
	Légtérosztály		Szöveg	A légtér osztályozása, amely meghatározza az üzemeltetési szabályokat, a repülési előírásokat és a szolgáltatásokat						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Teljesítményalapú navigációra vonatkozó követelmények			Teljesítménykövetelményeken alapuló területi navigáció ATS-útvonalon üzemelő légi járművek számára műszeres megközelítési eljárás esetén vagy kijelölt légtérben	Csak teljesítményalapú navigáció					
		Navigációs teljesítménykövetelmények	Szöveg	Az egyes teljesítményalapú navigációs útvonalakra (területi navigáció vagy megkövetelt navigációs teljesítmény) vonatkozó navigációs pontossági követelmény						
		Érzékelőkre vonatkozó követelmények	Szöveg	Az érzékelőkre vonatkozó követelmények megjelölése, beleértve bármely navigációs előírási korlátozást						
	Irányító egység									
		Név	Szöveg	A szolgáltatást nyújtó egység neve						
		Csatorna	Szöveg	Az irányító egység működési csatornája/frekvenciája						
		Bejelentkezési cím	Szöveg	Az irányító ATS-egységbe való adatkapcsolati bejelentkezéshez használt meghatározott kód	Adott esetben					
			1. megjegyzés	U = felső	2. megjegyzés	1/10 km	Mindennapi	Számított	1/10 km vagy 1/10 tengeri mérföld	1 km vagy 1 tengeri mérföld

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
				H = helikopter		1/100 km	Alapvető	Számított	1/100 km vagy 1/100 tengeri mérföld	1 km vagy 1 tengeri mérföld
				S = szuperszonikus						
				T = TACAN						
				Egyéb						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Fordulópont										
	Azonosítás		Szöveg	A mérvadó ponthoz rendelt nevek, kódolt jelölések vagy kódnevek.						
	Helyzet		Pont	A fordulópont földrajzi helye		100 m	Alapvető	Felmérési/számított	1 s	1 s
	Kialakítás									
		Navigációs berendezés	Szöveg	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjának állomásazonosítója						
		Irányszög	Irányszög	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjával bezárt irányszög, ha a fordulópont azzal nem közös elhelyezésű		Lásd a lenti 1. megjegyzést				
		Távolság	Távolság	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjától való távolság, ha a fordulópont azzal nem közös elhelyezésű		Lásd a lenti 2. megjegyzést				

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
					1. megjegyzés	1/10 fok	Mindennapi	Számított	1/10 fok	1/10 fok
						1/100 fok	Alapvető	Számított	1/100 fok	1/10 fok
								Számított		
					2. megjegyzés	1/10 km	Mindennapi	Számított	1/10 km vagy 1/10 tengeri mérföld	2/10 km (1/10 tengeri mérföld)
						1/100 km	Alapvető	Számított	1/100 km vagy 1/100 tengeri mérföld	2/10 km (1/10 tengeri mérföld)

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Várakozás útvonalon				Előre meghatározott manőver, amely a légi járművet adott légtéren belül tartja, miközben az további engedélyre vár						
	Azonosítás		Szöveg	A várakozási eljárás azonosítása						
	Rögzített pont		Szöveg	A várakozási eljárási pont azonosítása		100 m	Alapvető	Felmérési/számított	1 s	1 s
	Fordulópont		Pont	A várakozási fordulópont földrajzi helye						
	Beérkező útirány		Irányszög	A várakozási eljárás beérkező útiránya						
	Fordulási irány		Szöveg	Az eljárási fordulás iránya						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Sebesség		Érték	Maximális műszer szerinti sebesség						
	Szint									
		Minimális várakozási szint	Tengerszint feletti magasság	A várakozási eljárás minimális várakozási szintje						
		Maximális várakozási szint	Tengerszint feletti magasság	A várakozási eljárás maximális várakozási szintje						
	Kimenő idő/távolság		Érték	A várakozási eljárás idő/távolság értéke						
	Irányító egység									
		Név	Szöveg	Az irányító egység megjelölése						
		Frekvencia	Érték	Az irányító egység működési frekvenciája/csatornája						
	Különleges várakozási belépési eljárás		Szöveg	A különleges, VOR/távolságmérő berendezéssel végrehajtott belépési eljárás szöveges leírása	VOR/távolságmérő berendezés szerinti várakozási mintára vonatkozóan megállapított, a kimenő szakasz végénél lévő másodlagos pontra radiális belépés esetén					

4. **Műszeres repülési eljárásokra vonatkozó adatok**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Eljárás										
	Azonosítás									
		Végső megközelítési szakasz vezetése	Kódlista	A Végső megközelítési szakasz vízszintes irányvezetését biztosító rádiónavigációs berendezés típusát jelölő név, pl.: ILS, VOR, RNAV stb.	megközelítés					
		futópálya	Szöveg	A leszállási és felszállási irány futópálya kódja, pl.: 27, 35L, 01R						
		Körözés	Kódlista	Annak megjelölése, hogy az eljárás körözéses megközelítés-e vagy sem	megközelítés					
		Több kód	Szöveg	A rádiónavigációs berendezést típusa után következő, egyetlen betűből álló, „z” betűs utótagot kell használni, ha az ugyanahhoz a futópályához tartozó kettő vagy több eljárás nem különböztethető meg egymástól csupán a rádiónavigációs berendezés típusa alapján, pl.: VOR y RWY 20 vagy VOR z RWY 20.	megközelítés					
		Navigációs érzékelő korlátozása	Szöveg	Az érzékelőre vonatkozó információ a használat korlátozása esetén	Csak teljesítményalapú navigáció					
		Név	Szöveg	A műszeres repülési eljárás neve						
	Közérthető nyelven megfogalmazott meghatározás									

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Alapvető mutató	Szöveg	Az alapvető mutató annak a mérvadó pontnak a neve vagy kódneve, amelynél a szabványos indulási útvonal véget ér.	SID, STAR					
		Érvényességi mutató	Szöveg	Az érvényességi mutató egy szám 1 és 9 között.	SID, STAR					
		Útvonal jelölő	Szöveg	Az útvonal jelölő az ABC egyik betűje. Az „I” és az „O” betű nem használható.	SID, STAR					
		Vizuális jelölés	Szöveg	Annak megjelölése, hogy az útvonalat a VFR szerint üzemelő légi járművek számára hozták létre	Csak VFR					
	Kódolt megnevezés									
		Mérvadó pont	Szöveg	A mérvadó pont kódolt jelölése vagy kódneve	SID, STAR					
		Érvényességi mutató	Szöveg	Az eljárás érvényességi mutatója	SID, STAR					
		Útvonal jelölő	Szöveg	Az eljárás útvonal jelölője	SID, STAR					
	Eljárás típusa		Kódlista	Az eljárás típusának megjelölése (indulási, érkezési, megközelítési, egyéb)						
	Teljesítményalapú navigáció vagy hagyományos		Kódlista	Annak megjelölése, hogy az eljárás teljesítményalapú navigáció vagy hagyományos	Csak IFR					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Precízió típusa		Szöveg	A műszeres eljárás típusa; a műszeres megközelítési eljárás fajtái a következők: a) nem precíziós megközelítési (NPA) eljárás: olyan műszeres megközelítési eljárás, amely vízszintes irányvezetést alkalmaz, függőlegeset nem. b) függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (APV): olyan műszeres megközelítési eljárás, amely mind vízszintes, mind függőleges irányvezetést alkalmaz, de nem felel meg a precíziós megközelítési és leszállási műveletekkel szemben támasztott követelményeknek. c) precíziós megközelítési (PA) eljárás: olyan műszeres megközelítési eljárás, amely mind vízszintes, mind függőleges irányvezetést alkalmaz, és betartja a műveleti kategória szerint meghatározott minimumokat.	megközelítés					
	Légijármű-kategória		Kódlista	Annak megjelölése, hogy az eljárás mely légijármű-kategóriákra irányul						
	Mágneses eltérés		Érték	Az eljárás kialakítása során figyelembe vett mágneses eltérés						
	Akadálymentes tengerszint feletti magasság (OCA)			OCA	megközelítés					
		Légijármű-kategória	Kódlista	Légijármű-kategória	megközelítés					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Megközelítés típusa	Kódlista	Megközelítés típusa (pl.: egyenes, I. kategória, II. kategória, LLZ, körözéses stb.) vagy különleges navigációs berendezés (pl.: csökkenő pontok) vagy különleges navigációs előírás	megközelítés					
		Tengerszint feletti magasság	Tengerszint feletti magasság	A megfelelő akadálymentességi kritériumoknak való megfelelés megállapításakor alkalmazott legkisebb magasság	megközelítés		Alapvető			
		Magasság	Magasság	Az adott pályaküszöb vagy – adott esetben – a repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága feletti legkisebb magasság, amelyet a megfelelő akadálymentességi kritériumoknak való megfelelés megállapításakor alkalmaznak	megközelítés		Alapvető			
	Elhatározási szint			Elhatározási szint	megközelítés					
		Légijármű-kategória	Kódlista	Légijármű-kategória	megközelítés					
		Megközelítés típusa	Kódlista	Megközelítés típusa (pl.: egyenes, körözéses stb.) vagy különleges navigációs berendezés (pl.: csökkenő pontok) vagy különleges navigációs előírás	megközelítés					
		Tengerszint feletti magasság	Tengerszint feletti magasság	Meghatározott tengerszint feletti magasság háromdimenziós műszeres megközelítési művelet során, amelyen megszakított megközelítést kell kezdeményezni az előírt látási feltételek létrejöttének hiányában	megközelítés					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Magasság	Magasság	Meghatározott magasság háromdimenziós műszeres megközelítési művelet során, amelyen megszakított megközelítést kell kezdeményezni az előírt látási feltételek létrejöttének hiányában	megközelítés					
	Legalacsonyabb süllyedési magasság (MDA)			MDA	megközelítés					
		Légijármű-kategória	Kódlista	Légijármű-kategória	megközelítés					
		Megközelítés típusa	Kódlista	Megközelítés típusa (pl.: egyenes, körözéses stb.) vagy különleges navigációs berendezés (pl.: csökkenő pontok) vagy különleges navigációs előírás	megközelítés					
		Tengerszint feletti magasság	Tengerszint feletti magasság	Kétdimenziós műszeres megközelítési műveletre vagy a körözéssel végrehajtott megközelítési műveletre előírt meghatározott tengerszint feletti magasság, amely alá az előírt látási feltételek létrejöttének hiányában süllyedni tilos	megközelítés					
		Magasság	Magasság	Kétdimenziós műszeres megközelítési műveletre vagy a körözéssel végrehajtott megközelítési műveletre előírt meghatározott magasság, amely alá az előírt látási feltételek létrejöttének hiányában süllyedni tilos	megközelítés					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Minimális szektormagasság (MSA)			Az alkalmazható legkisebb tengerszint feletti magasság, amely minimum 300 m (1 000 láb) akadálymentes magasságot szolgáltat egy navigációs rádióberendezés középpontú, 46 km (25 tengeri mérföld) sugarú kör szektoron belüli területen elhelyezkedő összes akadály felett	Csak IFR					
		Szakasz kezdőszöge	Szög	Egy szakasz kezdőszöge						
		Szakasz végszöge	Szög	Egy szakasz végszöge						
		Ponton alapuló	Szöveg	Az MSA középpontja						
		Tengerszint feletti magasság	Tengerszint feletti magasság	Az egyes szakaszok minimális tengerszint feletti magassága						
		Korlátozások	Szöveg	MSA: az alkalmazható legkisebb tengerszint feletti magasság, amely minimum 300 m (1 000 láb) akadálymentes magasságot szolgáltat egy navigációs rádióberendezés középpontú, 46 km (25 tengeri mérföld) sugarú kör szektoron belüli területen elhelyezkedő összes akadály felett.						
		Sugár	Érték	Az egyes szektorok sugara						
	Közel-forgalmi érkezési magasság (TAA)			Az a használható legalacsonyabb tengerszint feletti magasság, amely a megközelítés kezdőpontja (IAF), vagy ha nincs IAF kijelölve, akkor a közbenső megközelítés pontja (IF) körüli 46 km (25 tengeri mérföld) sugarú kör egy adott íve által határolt területen belül található összes akadály felett legkevesebb 300 m (1 000 láb) akadálymentességet biztosít, amely ív széleit az IF-fel összekötő egyenesek határolják; egy adott megközelítési eljáráshoz tartozó TAA-k együttesének az IF körül 360 fokos fedettséget kell biztosítania.	Csak megközelítési vagy teljesítményalapú navigáció					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Vonatkozási pont	Szöveg	TAA vonatkozási point (IAF vagy IF)						
		IAF	Szöveg	TAA IAF vonatkoztatási pont						
		IF	Szöveg	TAA IF vonatkoztatási pont						
		Távolság az IAF-ig	Távolság	A TAA területhatár IAF-tól mért távolsága						
		Tengerszint feletti magasság	Tengerszint feletti magasság	A közel-forgalmi érkezési magasság értéke						
		Szakasz kezdőszöge	Szög	Egy szakasz kezdőszöge (a TAA referenciapontjával bezárt irányszög)						
		Szakasz végszöge	Szög	Egy szakasz végszöge (a TAA referenciapontjával bezárt irányszög)						
		Kisebb ív	Távolság	Alacsonyabb tengerszint feletti magasságon a belső terület sugara.						
	Navigációs előírás neve		Szöveg	Légi járművekre és a hajózó személyzetre vonatkozó követelmények, amelyek meghatározott légtéren belül a teljesítményalapú navigációs műveletek támogatásához szükségesek; a navigációs előírásoknak két fajtája létezik: a) RNP-előírások: területi navigáción alapuló navigációs előírások, amelyek tartalmazzák a teljesítményellenőrzésre és riasztásra vonatkozó követelményt, és amelyeket az RNP előtag jelöl; pl.: RNP 4, RNP APCH. b) területi navigációs előírások: területi navigáción alapuló navigációs előírások, amelyek nem tartalmazzák a teljesítményellenőrzésre és riasztásra vonatkozó követelményt, és amelyeket az RNAV-előtag jelöl; pl.: RNAV 5, RNAV 1.	Csak teljesítményalapú navigáció					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Üzemeltetési minimum		Szöveg	Repülőtér üzemeltetési minimuma: egy repülőtér igénybevételének korlátozásai: a) felszállás, RVR és/vagy látástávolság értékben, valamint, ha szükséges, felhőzet jellemzőkben kifejezve; b) precíziós megközelítés és leszállás, az üzemeltetés kategóriájának megfelelően látástávolság és/vagy RVR-értékben; c) függőleges irányvezetéssel végrehajtott megközelítés és leszállás, látástávolság és/vagy RVR-értékben, valamint elhatározási szint értékben kifejezve; és d) nem-precíziós megközelítés és leszállás, látástávolság és/vagy RVR, valamint legalacsonyabb süllyedési magasság (MDA) értékben, valamint, ha szükséges, felhőzet jellemzőkben kifejezve	Megközelítés, indulás					
	Hőmérséklet									
		Minimum hőmérséklet	Érték	Legalacsonyabb hőmérséklet-referencia	Csak megközelítési vagy teljesítményalapú navigáció					
		Legmagasabb hőmérséklet	Érték	Legmagasabb hőmérséklet-referencia	Csak megközelítési vagy teljesítményalapú navigáció					
	Távoli magasságmérő forrás		Szöveg	A magasságmérés forrását megjelölő figyelmeztetés	megközelítés					
	Eljárás referenciapont		Szöveg	Repülőtér vagy leszállási pályaküszöb	megközelítés					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Teljesítményalapú navigációra vonatkozó követelmények			A teljesítményalapú navigációs eljáráshoz kapcsolódó különleges követelmények	Teljesítményalapú navigáció					
			Kódlista	A navigációs előírás meghatározása (RNAV 5, RNP 0.3 stb.)						
		Navigációs előírás	Szöveg	Navigációs érzékelőre vonatkozó bármely korlátozás (globális navigációs műholdrendszer – GNSS – megkövetelése)						
		Funkcionális követelmények	Szöveg	Bármely megkövetelt funkcionalitás, amit a navigációs előírásban opcióként írnak le, vagyis nem szerepel az alapvető navigációs előírásban (rádiófrekvencia megkövetelése)						
Eljárási szakasz					SID, STAR, megközelítés					
	Kezdete		Szöveg	A szakasz kezdőpontjának meghatározása						
	Vége		Szöveg	A szakasz végpontjának meghatározása, illetve a szakasz végének a leírása						
	Végponti funkcionalitás		Kódlista	Annak megjelölése, hogy a végpont elrepülési pont (olyan fordulópont, amely fordulást követel meg az útvonal vagy eljárás következő szakasza tangenciális elfogásának lehetővé tétele érdekében), vagy pedig átrepülési pont (olyan fordulópont, amelynél a fordulást kezdeményezik az útvonal vagy eljárás következő szakaszához való csatlakozás érdekében)	Teljesítményalapú navigáció					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	A végpont szerepe		Kódlista	A végponti megközelítés-megszakítási pont, szerepének megjelölése, közbenső megközelítés pontja, megközelítés kezdőpontja, befejező megközelítés navigációs berendezése, megközelítés-megszakítási várakozási pont stb.						
	Eljárás tengerszint feletti magassága/magassága		Tengerszint feletti magasság/magasság	A legkisebb tengerszint feletti magasság/magasság felett üzemszerűen alkalmazott meghatározott tengerszint feletti magasság/magasság, amelyet előírt süllyedési gradiensen/fokon történő stabilizált süllyedés végrehajtása érdekében állapítanak meg a közbenső/végső megközelítési szakaszban	Csak a SID, STAR, megközelítés bizonyos szakaszai		Alapvető			
	Legkisebb akadálymentes magasság (MOCA)		Tengerszint feletti magasság	A repülés adott szakaszának az előírt akadálymentességet még biztosító legkisebb magassága	SID, STAR, megközelítés					
	Távolság		Távolság	Az egyes egymást követő mérvadó pontok között a legközelebbi tizedkilométertől vagy tized tengeri mérföldtől való távolság		1/100 km	Alapvető	Számított	1/100 km vagy 1/100 tengeri mérföld	1 km vagy 1 tengeri mérföld
	Pontos irányszög		Irányszög	Az egyes egymást követő mérvadó pontok között a legközelebbi tizedfok felé mutató valódi irány	SID, STAR, megközelítés	1/10 fok	Mindennapi	Számított	1/10 fok	
	Mágneses irányszög		Irányszög	Az egyes egymást követő mérvadó pontok között a legközelebbi tizedfok felé mutató mágneses irány	SID, STAR, megközelítés	1/10 fok	Mindennapi	Számított	1 fok	1 fok
	Gradiens		Érték		Megközelítés, indulás					
	Sebesség		Érték	Sebességkorlátozás adott mérvadó pontnál, 10 csomós egységekben kifejezve, adott esetben						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Irányítási akadály				Megközelítés, indulás					
		Típus	Szöveg	Annak megjelölése, hogy az akadály meg van-e világítva vagy sem (templom, szélerőmű stb.)						
		Helyzet	Pont	Az irányítási akadály koordinátái		Lásd: 6. pont, „Akadály adatok”.				
		Tengerszinthez viszonyított magasság:	Tengerszinthez viszonyított magasság	Az irányítási akadály tetejének tengerszinthez viszonyított magassága		Lásd: 6. pont, „Akadály adatok”				
Végső megközelítési szakasz				A műszeres megközelítési eljárás azon szakasza, amelyben végrehajtják az összehangolást és a süllyedést a leszállás érdekében	SBAS APCH, GBAS-megközelítés					
	A művelet típusa		Szöveg	A végső eljárási szakaszt típusát jelölő szám (pl. a „0” az egyenes megközelítési eljárás kódja beleértve az eltolt eljárásokat.)						
	Megközelítési teljesítmény jelölő		Szöveg	A megközelítés típusát jelölő szám („0” az oldalirányú precíziós megközelítés függőleges helyzettájékoztatással (LPV) jelölésére szolgál, az „1” pedig az I. kategóriájú megközelítési eljárást jelöli)						
	SBAS szolgáltató		Szöveg	Adott műholdas pontosító rendszer szolgáltatójának azonosítója	Csak SBAS					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Referencia-útvonal adatválasztó (RPDS)		Szöveg	Numerikus azonosító, amely egyedi a szórási körzet adott frekvenciáján, és a FAS adatblokk kiválasztására szolgál	Csak GBAS					
	Referencia-útvonal azonosító		Szöveg	Négy karakterből álló azonosító, amely a megfelelő megközelítési eljárás kiválasztásának megerősítésére szolgál						
	Leszállási küszöbpont (LTP) vagy fiktív küszöbpont (FTP)			LTP/FTP						
		Helyzet	Pont	Az LTP/FTP szélessége és hosszúsága		0,3 m (1 láb)	Kritikus		0,0005” (0,01”)	
		Ellipszoid magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	Az LTP/FTP magassága a WGS-84 ellipszoid felett		0,25 m	Kritikus		0,1 m	
		Földmérési magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	Az LTP/FTP földalakhoz viszonyított magassága közepes tengerszint feletti magasságban (MSL) kifejezve						
	Repülési útvonal összehangolási pont (FPAP)			FPAP						
		Helyzet	Pont	Az FPAP földrajzi szélessége és hosszúsága		0,3 m (1 láb)	Kritikus		0,0005„ (0,01”)	
		Földmérési magasság	Tengerszinthez viszonyított magasság	Az FPAP földalakhoz viszonyított magassága közepes tengerszint feletti magasságban (MSL) kifejezve						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Megközelítési küszöb átrepülési magasság (TCH)		Magasság	A repülési útvonal meghatározott átrepülési magassága az LTP (vagy FTP) felett		0,5 m	Kritikus	Számított	0,05 m	
	Siklópálya szög		Érték	A megközelítési pálya (siklópálya) vízszintes síkkal bezárt szöge, az LTP/FTP-nél érvényes WGS-84 értékkel összhangban meghatározva		0,01°m	Nem alkalmazandó		0,01°m	
	Iránysáv szélessége a küszöbnél		Érték	Az oldalsó iránysáv szélesség félszélessége az LTP/FTP-nél, amely meghatározza azt az oldalirányú eltolódást, amelynél a fogadó teljes mértékű kitérést ér el.		Nem alkalmazandó	Kritikus		0,25 m	
	Deltahossz eltolás		Távolság	A futópálya megállási vége és az FPAP közötti távolság; ez meghatározza azt a helyet, ahol az oldalirányú érzékenység megszakított megközelítési érzékenységgé változik.		Nem alkalmazandó	Nem alkalmazandó		8 m	
	Vízszintes riasztási határérték (HAL)		Érték	HAL	Csak SBAS					
	Függőleges riasztási határérték (VAL)		Érték	VAL	Csak SBAS					
	FAS adatblokk		Szöveg	Megfelelő szoftver eszközzel létrehozott, a FAS adatblokkot leíró bináris sor; a FAS adatblokk egyetlen precíziós megközelítés vagy APV azonosítására és az ahhoz kapcsolódó megközelítés meghatározására szolgáló paraméterekből áll.						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	CRC-maradék		Szöveg	A számított maradék bitek 8 karakterből álló hexadecimális ábrázolása, amely a FAS adatblokk átvitel és tárolás közbeni megbízhatóságának meghatározására szolgál.						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Eljárási pont										
	Azonosítás		Szöveg	A mérvadó ponthoz rendelt nevek, kódolt jelölések vagy kódnevek						
	Légiforgalmi irányítással kapcsolatos jelentéstételi követelmények		Szöveg	A légiforgalmi/meteorológiai szolgálati jelentéstételi követelmény megjelölése mint „kötelező” vagy „kérésre” vagy „nincs”						
	VFR jelentési pont		Szöveg	Híd vagy templom neve	VFR					
	Helyzet		Pont	A pont földrajzi helye		Lásd az 1. megjegyzést				
	Típus		Szöveg	A pont típusa, mint például navigációs berendezés, fordulópont						
	Kialakítások									
		Navigációs berendezés	Szöveg	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjának állomásazonosítója						
		Irányszög	Irányszög	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjával bezárt irányszög, ha a fordulópont azzal nem közös elhelyezésű		Lásd a 2. megjegyzést				

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
		Távolság	Távolság	A VOR/távolságmérő berendezés referenciapontjától való távolság, ha a fordulópont azzal nem közös elhelyezésű		1/100 km	Alapvető	Számított	1/100 km vagy 1/100 tengeri mérföld	2/10 km (1/10 tengeri mérföld)
					1. megjegyzés	100 m	Alapvető	Felmérési/számított	1 s	1 s
						3 m	Alapvető	Felmérési/számított	1/10 s	1 s
					2. megjegyzés	1/10 fok	Mindennapi	Számított	1/10 fok	1/10 fok
						1/10 fok	Alapvető	Számított	1/10 fok	1/10 fok

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Várakozási eljárás				Előre meghatározott manőver, amely a légi járművet adott légtéren belül tartja, miközben az további engedélyre vár						
	Azonosítás		Szöveg	A várakozási eljárás azonosítása						
	Rögzített pont		Pont	Földrajzi hely, amely várakozási eljárás hivatkozási pontjául szolgál		Ugyanaz, mint az eljárási pont				
	Beérkező irány		Irány	Beérkező valós irány					1/10 fok	
	Kimenő irány		Irány	Kimenő valós irány					1/10 fok	

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Szakasz távolsága		Távolság	A szakasz kimenő távolsága					1/10 km vagy 1/10 tengeri mérföld	
	Szakasz ideje		Érték	A szakasz kimenő ideje						
	Korlátozó radiál		Szög	Korlátozó radiál a VOR-tól/távolságmérő berendezéstől, amelyen a várakozás alapul						
	Fordulási irány		Érték	Az eljárási fordulás iránya						
	Minimális tengerszint feletti magasság		Tengerszint feletti magasság	Minimális várakozási szint a legközelebbi magasabb (50 m vagy 100 láb)/repülési szintig		50 m	Mindennapi	Számított	50 m vagy 100 láb/repülési szint	
	Maximális tengerszint feletti magasság		Tengerszint feletti magasság	Maximális várakozási szint a legközelebbi magasabb (50 m vagy 100 láb)/repülési szintig					50 m vagy 100 láb/repülési szint	
	Sebesség		Érték	Maximális műszer szerinti sebesség					10 csomó	
	Mágneses eltérés									
		Szög	Szög	Az eljárás rádiónavigációs berendezésének mágneses eltérése						
		Dátum	Dátum	Az a dátum, amikor a mágneses eltérés a megfelelő értéket mutatta						
	Navigációs előírás neve		Szöveg	A navigációs előírás neve – a légi járművekre és a hajózó személyzetre vonatkozó követelmények, amelyek meghatározott légtéren belül a navigációs alkalmazás támogatásához szükségesek	Területi navigáció/ RNP					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Helikopteres eljárás sajátosságai										
	Helikopteres eljárás címe (RNAV 263)		Szöveg	A helikopteres eljárás azonosítása						
	Helikopter-leszállóhely átrepülési magasság (HCH)		Magasság	Helikopter-leszállóhely átrepülési magasság			Alapvető		1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
	Kezdeti indulási pont (IDF)		Pont	Kezdeti indulási pont	indulás					
	Megközelítésmegszakítási pont		Pont	Megközelítésmegszakítási pont	megközelítés					
	Közvetlen látható szakasz			PinS (térbeli pont) megközelítés esetén: a repülés azon része, amely a térbeli pontot közvetlenül a leszállási hellyel kapcsolja össze; PinS (térbeli pont) indulás esetén: a repülés azon része, amely a leszállási helyet közvetlenül a kezdeti kiindulási ponttal kapcsolja össze						
		Útirány	Vonal							
		Távolság	Távolság							
		Irányszög	Szög							
		Átrepülési magasság	Magasság							

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Manőverezési látható szakasz (VS)			Védett PinS VS a következő manőverekhez: a) PinS (térbeli pont) megközelítés esetén: vizuális manőver a megközelítés-megszakítási ponttól a helikopter-leszállóhely vagy a leszállóhely körül nem közvetlenül a megközelítés-megszakítási pont irányából történő leszállás érdekében; és b) PinS (térbeli pont) indulás esetén: nem közvetlenül a kezdeti kiindulási pont irányába történő felszállás, amelyet vizuális manőver követ a kezdeti kiindulási pont műszeres szakaszához való csatlakozás érdekében	Megközelítés indulás					
		Középvonal	Szög	A felszállási emelkedési felület középvonala	indulás					
		Manőverezési terület	Sokszög	Az a terület, ahol a légijármű-vezetőnek vizuális manőverezést kell végrehajtania	megközelítés, indulás					
		Manőverezést tiltó terület	Sokszög	Olyan terület, ahol tilos a manőverezés	megközelítés, indulás					
		Belépési útirány	Vonal	Védett PinS VS a következő manőverekhez: a) PinS (térbeli pont) megközelítés esetén: vizuális manőver a megközelítés-megszakítási ponttól a helikopter-leszállóhely vagy a leszállóhely körül nem közvetlenül a megközelítés-megszakítási pont irányából történő leszállás érdekében; és b) PinS (térbeli pont) indulás esetén: nem közvetlenül a kezdeti kiindulási pont irányába történő felszállás, amelyet vizuális manőver követ a kezdeti kiindulási pont műszeres szakaszához való csatlakozás érdekében	megközelítés, indulás					
	Felszín feletti magasság			Felszín feletti magasság diagram	megközelítés					
		Sugár	Távolság							
		Felszín feletti magasság	Magasság							

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	„Továbbhaladás vizuálisan” szöveg		Szöveg	Szöveg, amely jelzi, hogy az eljárásban szerepel a „Továbbhaladás vizuálisan” utasítás						
	„Továbbhaladás VFR szerint” szöveg		Szöveg	Szöveg, amely jelzi, hogy az eljárásban szerepel a „Továbbhaladás VFR szerint” utasítás						
	Vizuális szakasz süllyedési szög (VSDA)		Érték	VSDA						
	Belépési útirány									
		Hosszúság	Távolság							
		Szélesség	Távolság							
		Irányszög	Szög							

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Szöveges formátumú légiforgalmi tájékoztatás				A térképeken tett megjegyzések (szöveges formátumú légiforgalmi tájékoztatás)						
	Nincs összehangolva a műszeres és a vizuális siklópálya kijelölés		Szöveg							
	Megközelítés-megszakítási leírás		Szöveg	Az eljárás megközelítés-megszakítási leírása						
	SID/STAR útvonal leírás		Szöveg	A SID vagy a STAR eljárás szöveges leírása						
	Megközelítés-megszakítási emelkedési gradiens		Érték	A megközelítési eljárás megközelítés-megszakítási emelkedési gradiensének értéke						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	H. kategória megjegyzés		Szöveg							
	D. kategória nagy		Szöveg							
	Engedélyezés szükséges (AR)		Szöveg	Annak megjelölése, hogy RNP-engedélyezés szükséges						
	Mértékegységek		Szöveg							
	Helyette GNSS									
	Kommunikációs hiba		Szöveg	Kommunikációs hiba leírása						
	Felügyelet/radar szükséges									
	SID közeli akadály megjegyzés		Szöveg	Annak megjelölése, ha bárhol olyan közeli akadályok vannak, amelyeket nem vettek figyelembe a közzétett eljárás tervezési gradiensének meghatározása során						
	Eltolás iránya									
	PDG 3 % felett									

5. **Rádiónavigációs berendezésekre/rendszerekre vonatkozó adatok**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Rádiónavigációs berendezés										

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Típus		Szöveg	Rádiónavigációs berendezés típusa						
	Azonosítás		Szöveg	A navigációs berendezés egyértelmű azonosításához megadott kód						
	Név		Szöveg	A navigációs berendezéshez rendelt szöveges név						
	Működési terület		Szöveg	Annak megjelölése, hogy a navigációs berendezés útvonal-repülési (E), repülőtéri (A) vagy kettős (AE) célokat szolgál						
	A kiszolgált repülőtér		Szöveg	A kiszolgált repülőterek ICAO helységazonosító kódja vagy neve						
	A kiszolgált futópálya		Szöveg	A kiszolgált futópálya kódja						
	Üzemeltető szervezet		Szöveg	A létesítményt üzemeltető szervezet neve						
	A támogatott műveletek típusa		Kódlista	A támogatott műveletek típusa az ILS/MLS, az alapvető GNSS, a műholdas pontosító rendszer (SBAS), valamint a földi bázisú kiegészítő rendszer (GBAS) vonatkozásában						
	Helymegosztás		Szöveg	Arra vonatkozó információ, hogy a navigációs berendezés együtt került elhelyezésre más navigációs berendezéssel						
	Üzemidő		Ütemezés	A rádiónavigációs berendezés üzemideje						
	Mágneses eltérés			A földrajzi észak és a mágneses észak közötti különbség, fokokban kifejezve						
		Szög	Szög	A rádiónavigációs berendezés mágneses eltérése	ILS/NDB	Lásd a lenti 1. megjegyzést				
		Dátum	Dátum	Az a dátum, amikor a mágneses eltérés a megfelelő értéket mutatta						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Állomás mágneses elhajlása		Szög	A navigációs berendezés nulla fokos radiálja és a földrajzi észak közötti, az állomás kalibrálásának időpontjában meghatározott iránykülönbség	VOR/ILS/MLS					
	Nulla irányszögű irány		Szöveg	Az állomás által megadott „nulla irányszög” iránya, pl.: mágneses észak, földrajzi észak stb.	VOR URH					
	Frekvencia		Érték	A rádiónavigációs berendezés frekvenciája vagy hangolási frekvenciája						
	Csatorna		Szöveg	A rádiónavigációs berendezés csatornaszáma	Távolságmérő berendezés vagy GBAS					
	Helyzet		Pont	A rádiónavigációs berendezés földrajzi helye		Lásd a lenti 2. megjegyzést				
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	A távolságmérő berendezés adóantennájának tengerszinthez viszonyított magassága vagy a GBAS-referenciapont tengerszinthez viszonyított magassága	Távolságmérő berendezés vagy GBAS	Lásd a lenti 3. jegyzetet				
	Ellipszoid magasság		Magasság	A GBAS-referenciapont ellipszoid magassága	GBAS					
	Iránysávadó iránya									
		Irányszög	Irányszög	Iránysávadó iránysávvonala	ILS iránysávadó	1/100 fok	Alapvető	Felmérési	1/100 fok (ha valós)	1 fok
		Típus	Szöveg	Az iránysávadó irányának típusa, valós vagy mágneses	ILS iránysávadó					

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Nulla irányszögű irány		Irányszög	MLS nulla irányszögű irány	MLS	1/100 fok	Alapvető	Felmérési	1/100 fok (ha valós)	1 fok
	Szög		Szög	ILS siklópályájának szöge vagy MLS-berendezés normál siklópályaszöge	ILS GP/MLS					
	RDH		Érték	Az ILS referenciapont magasságának értéke (ILS RDH)	ILS GP	0,5 m	Kritikus	Számított		
	Az iránysávadó antenna távolsága a futópálya végétől		Távolság	Az ILS iránysávadó és a futópálya/végső megközelítési és felszállási terület vége közötti távolság	ILS iránysávadó	3 m	Mindennapi	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint
	Az ILS siklópálya antenna és a pályaküszöb közötti távolság		Távolság	Az ILS siklópálya antenna és a pályaküszöb közötti távolság a középvonal mentén	ILS GP	3 m	Mindennapi	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint
	Az ILS jeladó és a pályaküszöb közötti távolság		Távolság	Az ILS jeladó és a pályaküszöb közötti távolság	ILS	3 m	Alapvető	Számított	1 m vagy 1 láb	2/10 km (1/10 nm)
	Az ILS távolságmérő berendezés antenna és a pályaküszöb közötti távolság		Távolság	Az ILS távolságmérő berendezés antenna és a pályaküszöb közötti távolság a középvonal mentén	ILS	3 m	Alapvető	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint
	Az MLS irányszög antenna távolsága a futópálya végétől		Távolság	Az MLS irányszög antenna távolsága a futópálya/végső megközelítési és felszállási terület végétől	MLS	3 m	Mindennapi	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint
	Az MLS-magassági szög antenna távolsága a pályaküszöbtől		Távolság	Az MLS-magassági szög antenna távolsága a pályaküszöbtől a középvonal mentén	MLS	3 m	Mindennapi	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Az MLS távolságmérő berendezés (DME) antenna és a pályaküszöb közötti távolság		Távolság	Az MLS DME/P antenna és a pályaküszöb közötti távolság a középvonal mentén	MLS	3 m	Alapvető	Számított	1 m vagy 1 láb	Az ábrázolás szerint
	Jel polarizáció		Kódlista	GBAS-jel polarizáció (GBAS/H vagy GBAS/E)	GBAS					
	Kijelölt működési tartomány		Szöveg	Kijelölt működési tartomány vagy standard szolgáltatási volumen, mint a navigációs berendezés/GBAS-referenciapontjától számított sugarú körzeten belüli tartomány vagy szolgáltatási volumen, magasság, és szakaszok, szükség esetén						
			1. megjegyzés		ILS iránysávadó	1 fok	Alapvető	Felmérési	1 fok	
					NDB	1 fok	Mindennapi	Felmérési	1 fok	
								Felmérési		
			2. megjegyzés		Repülőtéri navigációs berendezés	3 m	Alapvető	Felmérési	1/10 s	Az ábrázolás szerint
					GBAS-referenciapont	1 m		Felmérési		
					Útvonalrepülés	100 m	Alapvető	Felmérési	1 s	
								Felmérési		
			3. megjegyzés		Távolságmérő berendezés	30 m (100 láb)	Alapvető	Felmérési	30 m (100 láb)	30 m (100 láb)
					DME/P	3 m	Alapvető	Felmérési	3 m (10 láb)	
					GBAS-referenciapont	0,25 m	Alapvető		1 m vagy 1 láb	

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
GNSS				Globális helyzet- és időmeghatározó rendszer, amely egy vagy több műholdkonstellációt, légi jármű vevőket és rendszer integritás ellenőrzést foglal magában, amelyet szükség szerint kiterjesztenek a tervezett üzemeltetésre vonatkozóan előírt navigációs teljesítmény támogatása érdekében						
	Név		Szöveg	A GNSS elem neve (GPS, GBAS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS stb.)						
	Frekvencia		Érték	A GNSS frekvenciája	Szükség szerint					
	Szolgáltatási terület		Sokszög	A GNSS szolgáltatási terület földrajzi helye						
	A lefedett terület		Sokszög	A GNSS által lefedett terület földrajzi helye						
	Üzemeltető hatóság		Szöveg	A létesítményt üzemeltető hatóság neve						
Légiforgalmi földi fények				A tagállamok által mérvadóként kiválasztott földrajzi helyzetek jelölésére elhelyezett földi fények vagy egyéb fényjeladók, a légi járművön található fények kivételével						
	Típus		Szöveg	Jeladó típusa						
	Kód		Szöveg	A jeladó egyértelmű azonosításához megadott kód						
	Név		Szöveg	A város neve vagy a jeladó egyéb azonosítója						
	Fényerő		Érték	A jeladó fényének ereje					1000 cd	

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Jellemzők		Szöveg	A jeladó jellemzőire vonatkozó információk						
	Üzemidő		Ütemezés	A jeladó üzemideje						
	Helyzet		Pont	A jeladó földrajzi helyzete						
Tengeri fények										
	Helyzet		Pont	A jeladó földrajzi helyzete						
	Láthatósági tartomány		Távolság	A jeladó láthatósági tartománya						
	Jellemzők		Szöveg	A jeladó jellemzőire vonatkozó információk						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Különleges navigációs rendszer				Különleges navigációs rendszerekhez kapcsolódó állomások (DECCA, LORAN stb.)						
	Típus		Szöveg	A rendelkezésre álló szolgáltatás típusa (fő jelzés, segédjelzés, szín)						
	Kód		Szöveg	A különleges navigációs rendszer egyértelmű azonosításához megadott kód						
	Név		Szöveg	A különleges navigációs rendszerhez rendelt szöveges név						
	Frekvencia		Érték	A különleges navigációs rendszer frekvenciája (csatorna száma, impulzussűrűség, ismétlődési arány, adott esetben)						
	Üzemidő		Ütemezés	A különleges navigációs rendszer üzemideje						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Helyzet		Pont	A különleges navigációs rendszer földrajzi helyzete		100 m	Alapvető	Felmérési/számított		
	Üzemeltető szervezet		Szöveg	A létesítményt üzemeltető szervezet neve						
	Létesítmény-lefedettség		Szöveg	A különleges navigációs rendszer létesítmény-lefedettsége						

6. **Akadály adatok**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Akadály				Minden rögzített helyzetű vagy mozgatható akadály vagy ezek részei						
	Akadály azonosító		Szöveg	Az akadály egyedi azonosítója						
	Üzemeltető/tulajdonos		Szöveg	Az üzemeltető vagy tulajdonos neve vagy elérhetőségi adatai						
	A geometria típusa		Kódlista	Annak megjelölése, hogy az akadály pont, vonal vagy sokszög						
	Vízszintes helyzet		Pont vagy vonal vagy sokszög	Az akadály vízszintes helyzete		Lásd a lenti 1. megjegyzést				
	Vízszintes kiterjedés		Távolság	Az akadály vízszintes kiterjedése						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	Az akadály legmagasabb pontjának tengerszinthez viszonyított magassága		Lásd a lenti 2. megjegyzést				
	Magasság		Magasság	Az akadály föld feletti magassága						
	Típus		Szöveg	Az akadály típusa						
	Dátum és időbélyegző		Dátum	Az akadály létrehozásának dátuma és időpontja						
	Műveletek		Szöveg	A mozgatható akadályok jellemző műveletei						
	Hatékonyság		Szöveg	Ideiglenes típusú akadályok hatékonysága						
	Világítás									
		Típus	Szöveg	Világítás típusa						
		Szín	Szöveg	Az akadály világításának színe						
	Jelölés		Szöveg	Az akadály megjelölésének típusa						
	Anyag		Szöveg	Az akadály elsődleges felületi anyaga						
			1. megjegyzés	Az 1. körzetben lévő akadályok		50 m	Mindennapi	Felmérési	1 s	Az ábrázolás szerint
				A 2. körzetben lévő akadályok (ideértve a 2a., 2b., 2c., 2d., a felszállási repülési útvonal területet, valamint az akadály-határolt felületeket)		5 m	Alapvető	Felmérési	1/10 s	1/10 s
				A 3. körzetben lévő akadályok		0,5 m	Alapvető	Felmérési	1/10 s	1/10 s
				A 4. körzetben lévő akadályok		2,5 m	Alapvető	Felmérési		

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
			2. megjegyzés	Az 1. körzetben lévő akadályok		30 m	Mindennapi	Felmérési	1 m vagy 1 láb	3 m (10 láb)
				A 2. körzetben lévő akadályok (ideértve a 2a., 2b., 2c., 2d., a felszállási repülési útvonal területet, valamint az akadály-határolt felületeket)		3 m	Alapvető	Felmérési	1 m vagy 1 láb	1 m vagy 1 láb
				A 3. körzetben lévő akadályok		0,5 m	Alapvető	Felmérési	0,1 m vagy 0,1 láb vagy 0,01 m	1 m vagy 1 láb
				A 4. körzetben lévő akadályok		1 m	Alapvető	Felmérési	0,1 m	

7. **Földrajzi adatok**

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Épületek				Épületek (üzemeltetési jelentőségű) és egyéb feltűnő/kiemelkedő (repülőtéri) objektumok						
	Név		Szöveg	Az épület neve						
	Geometria		Sokszög	Az épület földrajzi helyzete						
Beépített területek				Városokkal, falvakkal lefedett területek						
	Név		Szöveg	A beépített terület neve						
	Geometria		Pont/sokszög	A beépített terület földrajzi helyzete						
Vasutak				Minden, meghatározó tereptárgy értékkel bíró vasút						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Név		Szöveg	A vasút neve						
	Geometria		Vonal	A vasút földrajzi helyzete						
Autópályák és utak				Minden, meghatározó tereptárgy értékkel bíró autópálya és út						
	Név		Szöveg	Autópályák és utak neve						
	Geometria		Vonal	Autópályák és utak földrajzi helyzete						
Meghatározó tereptárgy				Természetes és kulturális meghatározó tereptárgyak, úgymint hidak, jelentős távvezetékek, állandó drótkötélpálya-felépítmények, szélerőművek, bányaszerkezetek, várak, romok, töltések, csővezetékek, szirtek, szakadékok, sziklák, homokdűnék, különálló világítótornyok és világítóhajók, amikor azok fontossággal bírnak a vizuális légi navigáció szempontjából						
	Jellemzők		Szöveg	A meghatározó tereptárgy leírása						
	Geometria		Vonal	A vasút földrajzi helyzete						
Politikai határok				Nemzetközi politikai határok						
	Geometria		Vonal	A nemzetközi politikai határok földrajzi helye						
Vízrajz				Minden vízi objektum, úgymint partvonalak, tavak, folyók és patakok (ideértve a nem állandó jellegűeket is), sóstavak, gleccserek és jégsapkák						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Név		Szöveg	A vízi objektum neve						
	Geometria		Vonal/sokszög	A vízi objektum földrajzi helye						
Erdős területek				Erdős területek						
	Geometria		Sokszög	Az erdős terület földrajzi helye						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
Kiszolgáló utak				A repülőtéri földi felület kiszolgáló járművek által használt része						
	Geometria		Sokszög	A kiszolgáló utak földrajzi helye						
	Az objektum alapja		Szöveg	Az érintett objektumtípus meghatározása						
	Azonosító alap		Szöveg	A magában foglaló gurulóút, a parkolóhely vagy a forgalmi előtér neve						
Építési terület				A repülőtéri terület építés alatt álló része						
	Geometria		Sokszög	Az építési terület földrajzi helye						
Légi járművek mozgására alkalmatlan terület				Légi járművek mozgására alkalmatlan területek						
	Geometria		Sokszög	Ábrázolt mozgási terület, amely légi járművek számára tartósan alkalmatlan, és ezt egyértelműen jelölik						
Ellenőrzésirányítási pont				Megjelölt ellenőrzésirányítási pont						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Azonosító szám		Szöveg	Különleges egyedi azonosító, amelyet az adatszolgáltató tartósan valamely objektum elemhez rendel						
	Hely		Pont	Az ellenőrzésirányítási pont földrajzi helye						
	Tengerszinthez viszonyított magasság		Tengerszinthez viszonyított magasság	Az ellenőrzésirányítási pont tengerszinthez viszonyított magassága						
Repülőtéri felszíni útvonalhálózati csomópont				A repülőtéri felszíni útvonalhálózatot meghatározó grafikon csúcspontja						
	Azonosító hálózat		Szöveg	Az ASRN objektumhoz kapcsolódó egy vagy több objektum nevének meghatározott listájából álló logikus név						
	Azonosító küszöb		Szöveg	Az objektum elem neve						
	Azonosító szám		Szöveg	Különleges egyedi azonosító, amelyet az adatszolgáltató tartósan valamely objektum elemhez rendel						
	Terminál hivatkozás		Szöveg	Az objektum elemhez kapcsolódó terminálépület						
	Csomópont típus		Szöveg	A csomópont típusa						
	Megállás kategória		Szöveg	A várakozási hely kis látótávolságú műveleti kategóriája						
	Helyzet		Pont	A felszíni útvonalhálózati csomópont földrajzi helye						
A felszíni útvonalhálózati csomópont éle				Egy grafikon csomópontjai közötti kapcsolat, amely meghatározza a felszíni útvonalhálózati csomópontot						

Tárgykör	Tulajdonság	Altulajdonság	Típus	Leírás	Megjegyzés	Pontosság	Megbízhatóság	Létrehozás típusa	Közzétételi felbontás	Térkép felbontása
	Azonosító hálózat		Szöveg	Az ASRN objektumhoz kapcsolódó egy vagy több objektum nevének meghatározott listájából álló logikus név						
	Irány		Szöveg	A megfelelő objektum elem egyirányú vagy kétirányú irányítottsága						
	1. csomóponti hivatkozás		Szöveg	Az élgeometria kezdőpontjának megfelelő felszíni útvonalhálózati csomópont azonosító száma						
	2. csomóponti hivatkozás		Szöveg	Az élgeometria végpontjának megfelelő felszíni útvonalhálózati csomópont azonosító száma						
	Éltípus		Szöveg	Az él típusa						
	Él származtatása		Szöveg	Az élgeometria származtatási módszere						
	Geometria		Vonal	A felszíni útvonalhálózati csomóponti él földrajzi helye						

A „Típus” című 4. oszlopban említett adattípusok

Típus	Leírás	Adatelemek
Pont	A matematikai ellipszoidhoz képest megadott (szélességi és hosszúsági) koordináták halmaza, amely meghatározza a Föld felszínén lévő valamely pont helyzetét	Földrajzi szélesség Földrajzi hosszúság Vízszintes referenciarendszer Mértékegységek Az elért vízszintes pontosság
Vonal	Lineáris objektumot meghatározó pontok sorozata	Pontok sorozata
Sokszög	A sokszöget határoló pontok sorozata; az első és az utolsó pont ugyanaz	Pontok zárt sorozata
Magasság	Valamely szintnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgynak egy meghatározott alapponttól mért függőleges távolsága	Numerikus érték Függőleges referenciarendszer Mértékegységek Elért függőleges pontosság
Tengerszint feletti magasság	Valamely szintnek, pontnak vagy pontként értelmezett tárgynak az átlagos tengerszinttől mért függőleges távolsága	Numerikus érték Függőleges referenciarendszer Mértékegységek Elért függőleges pontosság
Tengerszinthez viszonyított magasság	A Föld felszínén lévő vagy ahhoz rögzített pontnak vagy szintnek a tengerszinttől mért függőleges távolsága	Numerikus érték Függőleges referenciarendszer Mértékegységek Elért függőleges pontosság
Távolság	Szögérték	Numerikus érték Mértékegységek Elért pontosság
Szög/irányszög	Szögérték	Numerikus érték Mértékegységek Elért pontosság
Érték	A fentiekben nem felsorolt bármely mért, deklarált vagy származtatott érték	Numerikus érték Mértékegységek Elért pontosság
Dátum	Adott napot vagy hónapot meghatározó naptári dátum	Szöveg
Ütemezés	Ismétlődő időtartam, amely egy vagy több, ciklikusan előforduló intervallumból vagy különleges dátumokból áll (pl. munkaszüneti napok)	Szöveg
Kódlista	Előre meghatározott szövegsorok vagy értékek csoportja	Szöveg
Szöveg	Szabad szöveg	Karakterek sorozata korlátozások nélkül”

4. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) az A. rész a következőképpen módosul:

i. az 1. szakasz a következő ATS.OR.110–ATS.OR.150 pontokkal egészül ki:

„ATS.OR.110 A repülőtér-üzemeltetők és a légiforgalmi szolgálatok közötti együttműködés

A légiforgalmi szolgáltató megállapodásokat hoz létre annak a repülőtérnek az üzemeltetőjével, ahol légiforgalmi szolgáltatásokat nyújt, a nyújtott tevékenységek és szolgáltatások megfelelő összehangolása, valamint a vonatkozó adatok és információk cseréjének biztosítása érdekében.

ATS.OR.115 Katonai egységek és légiforgalmi szolgáltatók közötti együttműködés

A 2150/2005/EK rendelet 6. cikkének sérelme nélkül, a légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy ATS-egységei rutinszerűen vagy kérésre, a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően tájékoztatják a megfelelő katonai egységeket, és eljuttatják hozzájuk a vonatkozó repülési tervet és a polgári légi járművekre vonatkozó egyéb adatokat azok azonosításának megkönnyítése érdekében.

ATS.OR.120 Meteorológiai szolgálatok és légiforgalmi szolgáltatók közötti együttműködés

a) Annak érdekében, hogy a légi járművek a legfrissebb meteorológiai információkat kapják meg a légi járművekkel végzett műveletekhez, a légiforgalmi szolgáltató megállapodásokat hoz létre a kapcsolódó meteorológiai szolgálattal abból a célból, hogy a légiforgalmi szolgáltató személyzet:

(1) a kijelző műszerek használatán túlmenően jelentést tegyen a légiforgalmi szolgáltató személyzet által észlelt vagy a légi járművek által közölt egyéb ilyen meteorológiai elemekről, a megállapodás szerint;

(2) a lehető leghamarabb jelentést tegyen a légiforgalmi szolgáltató személyzet által észlelt vagy a légi járművek által közölt, a repülés szempontjából jelentős meteorológiai jelenségekről, amelyek nem szerepeltek a repülőtéri meteorológiai jelentésben;

(3) a lehető leghamarabb jelentést tegyen a kitörést megelőző vulkáni tevékenységre, vulkáni kitörésekre vonatkozó releváns információkról, valamint a vulkáni hamufelhőre vonatkozó információkról. Továbbá a körzeti irányító központok és a repüléstájékoztató központok kötelesek jelenteni az információkat a kapcsolódó meteorológiai figyelőszolgálat és a vulkanikus hamu tájékoztató központok felé.

b) A légiforgalmi szolgáltatónak gondoskodnia kell a körzeti irányító központok, a repüléstájékoztató központok és a kapcsolódó meteorológiai figyelőszolgálatok közötti szoros együttműködés fenntartásáról úgy, hogy a NOTAM és SIGMET üzenetekben foglalt, vulkáni hamura vonatkozó információk egybehangzóak legyenek.

ATS.OR.125 Légiforgalmi tájékoztató szolgálat és légiforgalmi szolgáltatók közötti együttműködés

a) A légiforgalmi szolgáltató a megfelelő légiforgalmi tájékoztató szolgálat rendelkezésére bocsátja a közzéteendő légiforgalmi információkat, amelyek szükségesek az ilyen légiforgalmi szolgáltatások használatának engedélyezéséhez.

b) Annak érdekében, hogy a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok hozzájussanak a naprakész repülés előtti tájékoztatást lehetővé tevő információkhoz, és repülés közbeni tájékoztatást tudjanak nyújtani, a légiforgalmi szolgáltató és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat intézkedéseket tesz annak érdekében, hogy a felelős légiforgalmi tájékoztató szolgálatokkal a lehető legrövidebb időn belül közölje a következőket:

(1) a repülőtéri körülményekre vonatkozó információk;

(2) a felelősségi körükbe tartozó kapcsolódó létesítmények, szolgáltatások és navigációs berendezések működési állapota;

(3) a légiforgalmi szolgáltató személyzet által megfigyelt vagy légi jármű által jelentett vulkanikus tevékenység előfordulása;

(4) a működés szempontjából jelentősnek ítélt minden további információ.

c) A felelősségi körébe tartozó léginavigációs rendszerek módosításainak bevezetése előtt a légiforgalmi szolgáltató:

(1) biztosítja az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálattal (szolgálatokkal) való szoros együttműködést;

(2) megfelelően figyelembe veszi, hogy a légiforgalmi tájékoztató szolgálatnak mennyi időre van szüksége a közzétételre szánt kapcsolódó anyagok előkészítéséhez, elkészítéséhez és kiadásához;

(3) az információkat kellő időben az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálatok rendelkezésére bocsátja.

d) A légiforgalmi szolgáltató köteles betartani az előre meghatározott, nemzetközileg elfogadott légiforgalmi tájékoztatás szabályozási és ellenőrzési rendszere (AIRAC) szerinti hatálybalépési dátumokat a 14 napos postázási időn felül, amikor a légiforgalmi tájékoztató szolgálatoknak átadja a nyers információkat vagy adatokat, illetve mindkettőt az AIRAC szerinti ciklus alapján.

ATS.OR.130 Az óra-idő a légiforgalmi szolgálatoknál

a) A légiforgalmi szolgálat biztosítja, hogy az ATS-egységek megfelelő órákkal rendelkezzenek, amelyek az időt órákban, percekben és másodpercekben mutatják, és amelyek tisztán láthatóak az adott egység valamennyi üzemeltetési állásból.

b) A légiforgalmi szolgálat biztosítja az ATS-egységek óráinak és egyéb időrögzítő készülékeinek ellenőrzését az UTC szerinti helyes idő jelzése érdekében plusz vagy mínusz 30 másodperc pontosságig. Amennyiben az ATS-egység adatkapcsolat-kommunikációt használ, szükség szerint ellenőrizni kell az órákat és egyéb időrögzítő készülékeket az UTC szerinti helyes idő jelzése érdekében plusz vagy mínusz 1 másodperc pontosságig.

c) A helyes időt hiteles órajel állomástól kell kérni, illetve ha ez nem lehetséges, akkor egy másik egységtől, amely a helyes időt ilyen állomástól kapta.

ATS.OR.135 Vészhelyzeti intézkedések

A légiforgalmi szolgálat vészhelyzeti terveket dolgoz ki a III. melléklet ATM/ANS.OR.A.070 pontjában előírtak szerint, szorosan együttműködve a légtér szomszédos részeiben történő szolgáltatásnyújtásért felelős légiforgalmi szolgálatokkal, valamint – adott esetben – az érintett légtérfelhasználókkal.

ATS.OR.140 Rendszerek és berendezések meghibásodása és szabálytalansága

A légiforgalmi szolgáltató megfelelő eljárásokat alakít ki az ATS-egységek számára annak érdekében, hogy azonnal jelentsék a kommunikációs, navigációs és felügyeleti rendszerek vagy bármely egyéb, biztonsági szempontból jelentős rendszer vagy berendezés meghibásodását vagy szabálytalanságát, ami kedvezőtlenül befolyásolhatja a repülési műveletek biztonságát vagy hatékonyságát vagy a légiforgalmi szolgáltatások nyújtását, illetve mindkettőt.

ATS.OR.145 A légiforgalmi irányító szolgálat működése

A légiforgalmi szolgáltató biztosítja a légi járművek mozgásaira vonatkozó információknak és az ilyen légi járművek számára kiadott légiforgalmi irányítási engedélyek nyilvántartásának olyan megjelenítését, amely gyors elemzést tesz lehetővé a légi forgalom hatékony áramlásának fenntartása érdekében, a légi járművek közötti megfelelő elkülönítés biztosításával.

ATS.OR.150 Az irányítási felelősség és a rádió-összeköttetés átadása

A légiforgalmi szolgálat a járatok irányításával kapcsolatos felelősség átadására vonatkozó eljárásokat vezet be, ideértve a rádió-összeköttetés átadását és az irányításátadási pontokat, eseti megállapodások vagy – adott esetben – üzembentartási kézikönyvek formájában.";

ii. a szöveg a következő 4. és 5. szakasszal egészül ki:

„4. SZAKASZ

A TÁVKÖZLÉSRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

ATS.OR.400 Légi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetés) – általános előírások

a) A légiforgalmi szolgáltató hangalapú kommunikációt vagy adatkapcsolatot használ – vagy mindkettőt – a légiforgalmi szolgáltatásokra irányuló levegő-föld összeköttetés során.

b) Ha légiforgalmi irányító és légijármű-vezető közötti közvetlen kétirányú beszédüzemű kommunikációra vagy adatcsere használatára kerül sor légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása érdekében, a légiforgalmi szolgáltatónak rögzítő berendezéseket kell biztosítania minden ilyen levegő-föld összeköttetési csatornán.

c) Ha közvetlen levegő-föld kétirányú beszédüzemű vagy adatkapcsolati kommunikáció használatára kerül sor repüléstájékoztató szolgálat nyújtása érdekében, beleértve az AFIS-t is, az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában a légiforgalmi szolgáltatónak rögzítő berendezéseket kell biztosítania minden ilyen levegő-föld összeköttetési csatornán.

ATS.OR.405 az URH vészhelyzeti csatorna használata és rendelkezésre állása

a) A 3d. cikkben leírtak szerint az URH vészhelyzeti csatorna (121,500 MHz) az alábbiak bármelyike szerinti tényleges vészhelyzeti célokra használható:

(1) szabad csatorna biztosítása a vészhelyzetben lévő légi járművek és valamely földi állomás között, amikor a rendes csatornákat más légi járművek számára használják;

(2) nemzetközi légijáratok által általában nem használt URH kommunikációs csatorna biztosítása a légi járművek és a repülőterek között vészhelyzeti körülmények felmerülése esetén;

(3) közös URH kommunikációs csatorna biztosítása – akár katonai, akár polgári – légi járművek között, valamint ilyen légi járművek és a földi kiszolgálás között, amelyek közös kutatási és mentési műveletekben vesznek részt, mielőtt szükség esetén a megfelelő frekvenciára váltanak;

(4) levegő-föld összeköttetés biztosítása a légi járművekkel, amikor a fedélzeti berendezés meghibásodása miatt nem használhatók a szokásos csatornák;

(5) csatorna biztosítása a vészhelyzeti helyzetjeladók (ELT) működése számára, valamint a kutatási és mentési műveletekben részt vevő mentőjármű és légi járművek között;

(6) közös URH csatorna biztosítása polgári légi járművek és elfogást végző légi járművek vagy elfogást irányító egységek közötti, valamint polgári vagy elfogást végző légi járművek és ATS-egységek közötti kommunikációhoz polgári légi jármű elfogása esetén.

b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja a 121,500 MHz-es frekvenciát:

(1) minden körzeti irányító központnál és repüléstájékoztató központnál;

(2) repülőtéri irányítótornyoknál és nemzetközi repülőtereket, valamint nemzetközi kitérő repülőtereket kiszolgáló bevezető irányító egységeknél;

(3) az illetékes hatóság által kijelölt bármely további helyen, ahol szükségesnek tartják ennek a frekvenciának a rendelkezésre bocsátását a segélyhívások azonnali vétele vagy az a) pontban meghatározott célok érdekében.

ATS.OR.410 Légi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetés) – repüléstájékoztató szolgáltatás

a) A légiforgalmi szolgáltató a gyakorlatban megvalósítható mértékben és az illetékes hatóság által jóváhagyott módon biztosítja, hogy a levegő-föld összeköttetési létesítmények lehetővé tegyék a kétirányú kommunikációt a repüléstájékoztató központ és a megfelelő felszereléssel rendelkező, a repüléstájékoztató körzeten belül bárhol repülő légi járatok között.

b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a levegő-föld összeköttetési létesítmények lehetővé tegyék a közvetlen, gyors, folyamatos és légköri zavar nélküli kétirányú kommunikációt az AFIS-egység és az ATS.TR.110 a) 3. pont szerinti légtérben repülő, megfelelő felszereléssel rendelkező légi járatok között.

ATS.OR.415 Légi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetés) – körzeti irányító szolgálat

A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a levegő-föld összeköttetési létesítmények lehetővé tegyék a kétirányú kommunikációt a körzeti irányító szolgálatot nyújtó egység és a megfelelő felszereléssel rendelkező, az irányítói területen vagy területeken belül bárhol repülő légi járatok között.

ATS.OR.420 Légi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetés) – bevezető irányító szolgálat

a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a levegő-föld összeköttetési létesítmények lehetővé tegyék a közvetlen, gyors, folyamatos és légköri zavar nélküli kétirányú kommunikációt a bevezető irányító szolgálatot nyújtó egység és az irányítása alatt álló, megfelelő felszereléssel rendelkező légi járatok között.

b) Amennyiben a bevezető irányító szolgálatot nyújtó egység különálló egységként működik, a levegő-föld összeköttetést a kizárólagos használatára biztosított kommunikációs csatornákon kell lebonyolítani.

ATS.OR.425 Légi mozgószolgálat (levegő-föld összeköttetés) – repülőtéri irányító szolgálat

a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a levegő-föld összeköttetési létesítmények lehetővé tegyék a közvetlen, gyors, folyamatos és légköri zavar nélküli kétirányú kommunikációt a repülőtéri irányítótorony és az érintett repülőtér 45 km-es (25 tengeri mérföldes) körzetén belül bármely távolságban repülő, megfelelő felszereléssel rendelkező légi járatok között.

b) Amennyiben a körülmények indokolják, a légiforgalmi szolgáltató külön kommunikációs csatornákat biztosít a munkaterületen mozgó forgalom irányításához.

ATS.OR.430 Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld-föld összeköttetés) – általános rész

a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja közvetlen beszéd útján megvalósuló kommunikáció vagy adatkapcsolat-kommunikáció használatát – vagy mindkettőt – a légiforgalmi szolgáltatásokra irányuló föld-föld összeköttetés során.

b) Ha az ATC koordinációs célokat szolgáló kommunikáció automatizálással támogatott, a légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az ilyen automatizált koordináció meghiúsulását egyértelműen jelzik az átadó egységnél a légi járatok koordinálásáért felelős légiforgalmi irányítónak vagy irányítóknak.

ATS.OR.435 Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld-föld összeköttetés) – repüléstájékoztató körzeten belüli kommunikáció

a) ATS-egységek közötti kommunikáció

(1) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repüléstájékoztató központ rendelkezzen a felelősségi körébe tartozó területen szolgáltatást nyújtó alábbi egységekkel való kommunikációhoz szükséges eszközökkel:

i. a körzeti irányító központ;

ii. bevezető irányító szolgálatok;

iii. repülőtéri irányítótornyok;

iv. AFIS-egységek.

(2) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a körzeti irányító központ – azonfelül, hogy összeköttetésben áll a repüléstájékoztató központtal az 1. pontban meghatározottak szerint – rendelkezzen a felelősségi körébe tartozó területen szolgáltatást nyújtó alábbi egységekkel való kommunikációhoz szükséges eszközökkel:

i. bevezető irányító szolgálatok;

ii. repülőtéri irányítótornyok;

iii. AFIS-egységek;

iv. légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodái, amennyiben azokat külön létrehozzák.

(3) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a bevezető irányító szolgálat – azonfelül, hogy összeköttetésben áll a repüléstájékoztató központtal és a körzeti irányító központtal az 1. és a 2. pontban meghatározottak szerint – rendelkezzen az alábbiakkal való kommunikációhoz szükséges eszközökkel:

i. a kapcsolódó repülőtéri irányítótorony vagy -tornyok;

ii. az érintett AFIS-egység vagy -egységek;

iii. a kapcsolódó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodái, amennyiben azokat külön létrehozzák.

(4) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótorony vagy az AFIS-egység – azonfelül, hogy összeköttetésben áll a repüléstájékoztató központtal, a körzeti irányító központtal és a bevezető irányító szolgálattal az 1., a 2. és a 3. pontban meghatározottak szerint – rendelkezzen a kapcsolódó légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáival – amennyiben azokat külön létrehozzák – való kommunikációhoz szükséges eszközökkel.

b) ATS-egységek ás egyéb egységek közötti kommunikáció

(1) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repüléstájékoztató központ és a körzeti irányító központ rendelkezzen a felelősségi körükbe tartozó területeken szolgáltatást nyújtó alábbi egységekkel való kommunikációhoz szükséges eszközökkel:

i. megfelelő katonai egységek;

ii. a központot kiszolgáló meteorológiai szolgálat vagy szolgálatok;

iii. a központot kiszolgáló légiforgalmi telekommunikációs állomás;

iv. megfelelő légijármű-üzembentartók irodái;

v. a mentés-összehangoló központ vagy – ilyen központ hiányában – bármely egyéb megfelelő vészhelyzeti szolgálat;

vi. a központot kiszolgáló nemzetközi NOTAM-iroda.

(2) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a bevezető irányító szolgálat, a repülőtéri irányítótorony és az AFIS-egység rendelkezzen a felelősségi körükbe tartozó területeken szolgáltatást nyújtó alábbi egységekkel való kommunikációhoz szükséges eszközökkel:

i. megfelelő katonai egységek;

ii. mentő- és vészhelyzeti szolgálatok (ideértve a mentőket, tűzoltókat stb.);

iii. az érintett egységet kiszolgáló meteorológiai szolgálat;

iv. az érintett egységet kiszolgáló légiforgalmi telekommunikációs állomás;

v. az előtér-irányítói szolgáltatást nyújtó egység, amennyiben azt külön létrehozzák.

(3) A b) 1. i. és a b) 2. i. pontban előírt kommunikációs eszközöknek rendelkezéseket kell tartalmazniuk az érintett ATS-egység és az ATS-egység felelősségi körébe tartozó területen belül végrehajtott elfogási műveletek irányításáért felelős katonai egység(ek) közötti gyors és megbízható kommunikációra vonatkozóan, a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének 11. szakaszában foglalt kötelezettségek teljesítése érdekében.

c) A kommunikációs eszközök leírása

(1) Az a) pontban, a b) 1. i. pontban, valamint a b) 2. i., a b) 2. ii. és a b) 2. iii. pontban előírt kommunikációs eszközöknek az alábbiakra vonatkozó rendelkezéseket kell tartalmazniuk:

i. csak közvetlen beszéd útján vagy adatkapcsolat-kommunikációval együtt végzett kommunikáció, melynek során a radar vagy ADS-B használatával történő irányítás átadása céljából az összeköttetés azonnal létrejön, míg egyéb célok érdekében az összeköttetés általában 15 másodpercen belül jön létre;

ii. nyomtatott közlés, amikor szükséges az írásban történő rögzítés; az ilyen kommunikáció során az üzenet továbbítási idő legfeljebb 5 perc.

(2) A c) 1. pontban nem említett esetekben a kommunikációs eszközöknek az alábbiakra vonatkozó rendelkezéseket kell tartalmazniuk:

i. csak közvetlen beszéd útján vagy adatkapcsolat-kommunikációval együtt végzett kommunikáció, melynek során az összeköttetés általában 15 másodpercen belül létrejön;

ii. nyomtatott közlés, amikor szükséges az írásban történő rögzítés; az ilyen kommunikáció során az üzenet továbbítási idő legfeljebb 5 perc.

(3) Minden esetben, amikor automatikus adatátvitelre van szükség az ATS-egységek számítógépei felé, azokból, vagy mindkét irányban, automatikus rögzítésre alkalmas eszközöket kell biztosítani.

(4) A b) 2. i., ii. és iii. pontban előírt kommunikációs eszközöknek rendelkezéseket kell tartalmazniuk a konferenciabeszélgetések érdekében megszervezett, közvetlen beszéd útján megvalósuló kommunikációra vonatkozóan, melynek során az összeköttetés általában 15 másodpercen belül létrejön.

(5) Az ATS-egységek közötti, valamint az ATS-egységek és a b) 1., valamint a b) 2. pontban leírt egyéb egységek közötti közvetlen beszéd útján megvalósuló kommunikációhoz vagy adatkapcsolat-kommunikációhoz szükséges eszközöket minden esetben automatikus rögzítéssel kell ellátni.

ATS.OR.440 Légiforgalmi állandóhelyű szolgálat (föld-föld összeköttetés) – repüléstájékoztató körzetek közötti kommunikáció

a) A légiforgalmi szolgálat biztosítja, hogy a repüléstájékoztató központok és a körzeti irányító központok rendelkezzenek kommunikációs eszközökkel az összes szomszédos repüléstájékoztató központtal és körzeti irányító központtal való kommunikációhoz. Ezeknek a kommunikációs eszközöknek minden esetben rendelkezéseket kell tartalmazniuk az állandó nyilvántartásba vételre alkalmas formájú közleményekre, valamint az ICAO körzeti léginavigációs megállapodásokban meghatározott továbbítási időkkel összhangban történő közlésre vonatkozóan.

b) A légiforgalmi szolgálat biztosítja, hogy a szomszédos irányítói területeket kiszolgáló körzeti irányító központok ezenfelül rendelkezéseket tartalmazzanak a közvetlen beszéd útján megvalósuló kommunikációra, valamint az adatkapcsolat-kommunikációra vonatkozóan automatikus rögzítés biztosításával, melynek során az ATS felügyeleti adatok felhasználásával történő irányítás átadása céljából az összeköttetés azonnal létrejön, míg egyéb célok érdekében az összeköttetés általában 15 másodpercen belül jön létre.

c) Amennyiben a kijelölt útiránytól való eltérés esetén történő elfogások szükségességének megszüntetése vagy csökkentése érdekében azt az érintett államok közötti megállapodás előírja, a légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a szomszédos repüléstájékoztató központok, illetve a b) pontban említettektől eltérő körzeti irányítóközpontok közötti kommunikációs eszközök:

(1) rendelkezéseket tartalmazzanak a csak közvetlen beszéd útján vagy adatkapcsolattal együtt megvalósuló kommunikációra vonatkozóan;

(2) tegyék lehetővé, hogy a kommunikáció általában 15 másodpercen belül létrejöjjön;

(3) rendelkezzenek automatikus rögzítéssel.

d) Különleges körülmények fennállása esetén az érintett légiforgalmi szolgáltató minden esetben biztosítja a szomszédos ATS-egységek összekapcsolását.

e) Amennyiben a helyi körülmények között szükség van arra, hogy a légi járművek számára az indulás előtt engedélyezzék a belépést valamely ellenőrzött légtérbe, az érintett légiforgalmi szolgáltatók biztosítják, hogy a légi járművek számára az engedélyt kiadó ATS-egységek kapcsolatban álljanak a szomszédos ellenőrzött légteret kiszolgáló légiforgalmi irányító egységgel.

f) A d) és az e) pont szerinti kapcsolatok létrehozását támogató kommunikációs eszközöknek rendelkezéseket kell tartalmazniuk a csak közvetlen beszéd útján vagy adatkapcsolattal együtt megvalósuló kommunikációra vonatkozóan automatikus rögzítés biztosításával, melynek során az ATS felügyeleti adatok felhasználásával történő irányítás átadása céljából az összeköttetés azonnal létrejön, míg egyéb célok érdekében az összeköttetés általában 15 másodpercen belül jön létre.

g) Minden esetben, amikor automatikus adatcserére van szükség a légiforgalmi szolgáltatók számítógépei között, automatikus rögzítésre alkalmas eszközöket kell biztosítani.

ATS.OR.445 Kommunikáció a repülőtéri munkaterületeken mozgó, légi járművektől eltérő járművek irányítása vagy kezelése érdekében

a) Amennyiben úgy ítélik meg, hogy a vizuális jelzések rendszere nem elegendő, a légiforgalmi szolgáltató kétirányú rádió-távbeszélő kommunikációs eszközöket biztosít a következő szolgálatok bármelyike számára:

(1) a repülőtéri irányító szolgálat számára a munkaterületen mozgó járművek irányítása érdekében;

(2) az AFIS számára a munkaterületen mozgó járművek kezelése érdekében, amennyiben ilyen szolgáltatás nyújtására kerül sor az ATS.TR.305 f) ponttal összhangban.

b) A repülőtéri munkaterületeken mozgó, légi járművektől eltérő járművek irányítására vagy kezelésére szolgáló külön kommunikációs csatornák szükségességét biztonsági értékelés alapján kell megállapítani.

c) A b) pontban említett valamennyi csatornán automatikus rögzítő eszközöket kell biztosítani.

ATS.OR.450 A felügyeleti adatok automatikus rögzítése

A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az elsődleges és másodlagos radarberendezésekből vagy egyéb rendszerekből (pl. ADS-B, ADS-C), származó, a légiforgalmi szolgálatok által segítségképpen felhasznált felügyeleti adatok automatikusan rögzítésre kerüljenek a balesetek és események kivizsgálása, a kutatás-mentés, valamint a légiforgalmi szolgálatok és felügyeleti rendszerek értékelése és képzés során történő felhasználás érdekében.

ATS.OR.455 A rögzített információk és adatok megőrzése

a) A légiforgalmi szolgáltató legalább 30 napig megőrzi:

(1) a kommunikációs csatornák felvételeit, az ATS.OR.400 b) és c) pontban előírtak szerint;

(2) a rögzített adatokat és közléseket, az ATS.OR.435 c) 3. és 5. pontban előírtak szerint;

(3) az automatikus rögzítéseket, az ATS.OR.440 pontban előírtak szerint;

(4) a rögzített közléseket, az ATS.OR.445 pontban előírtak szerint;

(5) a rögzített adatokat, az ATS.OR.450 pontban előírtak szerint;

(6) a papír alapú repülés-nyilvántartást, az elektronikus repülés-nyilvántartási és koordinációs adatokat.

b) Amennyiben az a) pontban foglalt nyilvántartások és naplók balesetek és események kivizsgálása szempontjából relevánsak, azokat hosszabb ideig meg kell őrizni, amíg egyértelművé nem válik, hogy azokra többé már nem lesz szükség.

ATS.OR.460 Háttérbeszélgetések és hangkörnyezet rögzítése

a) Az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában az ATS-egységeket olyan készülékekkel kell felszerelni, amelyek felveszik a légiforgalmi irányító vagy a repüléstájékoztató szolgáltatást nyújtó tisztviselő vagy – adott esetben – az AFIS-tisztviselő munkaállomásain zajló háttérbeszélgetéseket és a hangkörnyezetet, és amelyek képesek arra, hogy megőrizzék legalább az üzemidő utolsó 24 órájában rögzített információkat.

b) Az ilyen felvételek csak a kötelezően jelentendő balesetek és események kivizsgálásához használhatók fel.

5. SZAKASZ

TÁJÉKOZTATÁSRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

ATS.OR.500 Meteorológiai tájékoztatás – Általános előírások

a) A légiforgalmi szolgáltató gondoskodik arról, hogy az aktuális és az előre jelzett időjárási körülményekről naprakész információk álljanak az adott ATS-egységek rendelkezésére, amennyiben azok szükségesek feladataik ellátásához.

b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtér közelében és különösen a felszállás utáni emelkedési és a megközelítési területeken előforduló időjárási jelenségek helyével, függőleges kiterjedésével, irányával és mozgási sebességével kapcsolatban rendelkezésre álló részletes információk a megfelelő ATS-egységek részére átadásra kerüljenek.

c) Az a) és b) pont szerinti információkat a légiforgalmi szolgálatot ellátó személyzet részéről minimális mértékű értelmezést igénylő formában, és az érintett ATS-egységek igényeinek megfelelő gyakorisággal kell rendelkezésre bocsátani.

ATS.OR.505 A körzeti irányító központoknak és repüléstájékoztató központoknak nyújtott meteorológiai információk

a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a körzeti irányító központok és a repüléstájékoztató központok hozzájussanak az V. melléklet MET.OR.245 f) pontjában előírt meteorológiai információkhoz, különös tekintettel valamely időjárási elem kedvezőtlenre fordulására vagy várható kedvezőtlenre fordulására, mihelyst az megállapítható. Az említett jelentéseknek és előrejelzéseknek a repüléstájékoztató körzetre vagy az irányítói területre, valamint az illetékes hatóság által előírt egyéb területekre kell vonatkozniuk.

b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repüléstájékoztató központok és a körzeti irányító központok megfelelő időközönként megkapják az aktuális légkörinyomás-adatokat az érintett repüléstájékoztató központ vagy körzeti irányító központ által meghatározott helyekre vonatkozóan a magasságmérők beállításához.

ATS.OR.510 A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeknek nyújtott meteorológiai információk

a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek megkapják a hozzájuk tartozó légtérre és repülőterekre vonatkozó meteorológiai információkat, az V. melléklet MET. OR.242 b) pontjában előírtak szerint.

b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy több anemométer alkalmazása esetén az azokhoz kapcsolt kijelzőket egyértelműen megjelöljék az egyes anemométerek által ellenőrzött futópálya és futópályaszakasz azonosítása érdekében.

c) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek megkapják az aktuális légkörinyomás-adatokat a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység által meghatározott helyekre vonatkozóan a magasságmérők beállításához.

d) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a végső megközelítéshez, valamint le- és felszálláshoz bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek rendelkezzenek egy vagy több felszíniszél-kijelzővel. Az egy vagy több kijelzőt ugyanahhoz az egy vagy több megfigyelési helyhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a repülőtéri irányítótoronyban vagy az AFIS-egységben vagy mindkettőben, és a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő, egy vagy több kijelzőt.

e) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a végső megközelítéshez, valamint le- és felszálláshoz az olyan repülőtereken bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek, amelyeken a futópálya menti látástávolság értékeket műszerekkel mérik, rendelkezzenek az aktuális futópálya menti látástávolság értékek kiolvasását lehetővé tévő egy vagy több kijelzővel. Az egy vagy több kijelzőt ugyanahhoz az egy vagy több megfigyelési helyhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a repülőtéri irányítótoronyban vagy az AFIS-egységben vagy mindkettőben, és a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő, egy vagy több kijelzőt.

f) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a végső megközelítéshez, valamint le- és felszálláshoz olyan repülőtereken bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek, amelyeken a felhőalap magasságát műszerekkel mérik, rendelkezzenek az aktuális felhőalap-magasság értékek kiolvasását lehetővé tévő egy vagy több kijelzővel. A kijelzőket ugyanahhoz a megfigyelési helyhez vagy helyekhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a repülőtéri irányítótoronyban vagy az AFIS-egységben vagy mindkettőben, és a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő egy vagy több kijelzőt.

g) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a végső megközelítéshez, valamint le- és felszálláshoz bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek hozzájussanak azokhoz a rendelkezésre álló információkhoz, amelyek a légi járművet a megközelítési vagy a felszállási útvonalon vagy körözéses megközelítés közben hátrányosan befolyásoló szélnyírásra vonatkoznak.

ATS.OR.515 A repülőtéri irányítótornyok és AFIS-egységek részére nyújtott meteorológiai információk

a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótornyok és – az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában – az AFIS-egységek megkapják a hozzájuk tartozó repülőtérre vonatkozó meteorológiai információkat, az V. melléklet MET.OR.242 a) pontjában előírtak szerint.

b) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótornyok és az AFIS-egységek megkapják az aktuális légkörinyomás-adatokat a magasságmérők beállításához, az érintett repülőtér vonatkozásában.

c) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótornyok és az AFIS-egységek rendelkezzenek egy vagy több felszíniszél-kijelzővel. Az egy vagy több kijelzőt ugyanahhoz az egy vagy több megfigyelési helyhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő egy vagy több kijelzőt. Több érzékelő alkalmazása esetén az azokhoz kapcsolt kijelzőket egyértelműen meg kell jelölni az egyes érzékelők által ellenőrzött futópálya és futópályaszakasz azonosítása érdekében.

d) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az olyan repülőtereken lévő repülőtéri irányítótornyok és ATIS-egységek, ahol a futópálya menti látástávolság értékeket műszerekkel mérik, rendelkezzenek az aktuális futópálya menti látástávolság értékek kiolvasását lehetővé tévő kijelzővel vagy kijelzőkkel. Az egy vagy több kijelzőt ugyanahhoz az egy vagy több megfigyelési helyhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő egy vagy több kijelzőt.

e) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az olyan repülőtereken lévő repülőtéri irányítótornyok és ATIS-egységek, ahol a felhőalap magasságát műszerekkel mérik, rendelkezzenek az aktuális felhőalap-magasság értékek kiolvasását lehetővé tévő egy vagy több kijelzővel. A kijelzőket ugyanahhoz az egy vagy több megfigyelési helyhez kell kapcsolni, és ugyanarról az egy vagy több érzékelőről kell táplálni, mint a repülőtéri irányítótoronyban és az AFIS-egységben, valamint a meteorológiai állomáson lévő (amennyiben van ilyen állomás) megfelelő egy vagy több kijelzőt.

f) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótornyok és az ATIS-egységek hozzájussanak azokhoz a rendelkezésre álló információkhoz, amelyek a megközelítési vagy a felszállási útvonalon lévő vagy körözéses megközelítést végrehajtó légi járműveket, valamint a leszállás utáni gurulás vagy a felszállási nekifutás során a futópályán lévő légi járműveket hátrányosan befolyásoló szélnyírásra vonatkoznak.

g) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótornyok és az ATIS-egységek és/vagy egyéb megfelelő egységek megkapják a repülőtéri figyelmeztetéseket az V. melléklet MET.OR.215 b) pontjában foglaltak szerint.

ATS.OR.520 A repülőtéri körülményekre és a kapcsolódó létesítmények működési állapotára vonatkozó információk

A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri irányítótornyok, az ATIS-egységek és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek folyamatos tájékoztatást kapjanak a mozgási terület működés szempontjából jelentősnek ítélt állapotáról, ideértve az ideiglenes veszélyeket, valamint bármely, a hozzájuk tartozó repülőtéren vagy repülőtereken lévő kapcsolódó létesítmény működési állapotáról, a repülőtér-üzemeltető jelentése alapján.

ATS.OR.525 A navigációs szolgálatok működési állapotára vonatkozó információk

a) A légiforgalmi szolgáltató biztosítja, hogy az ATS-egységek folyamatos és naprakész tájékoztatást kapjanak a felelősségi területükön végrehajtott felszállási, indulási, megközelítési és leszállási eljárásokhoz elengedhetetlenül szükséges rádiónavigációs szolgálatok és vizuális segédeszközök működési állapotáról, valamint a földi mozgáshoz elengedhetetlenül szükséges rádiónavigációs szolgálatok és vizuális segédeszközök működési állapotáról.

b) A légiforgalmi szolgáltató megfelelő megállapodásokat köt a III. melléklet ATM/ANS.OR.B.005 f) pontjával összhangban az ezen pont a) alpontjában foglalt, GNSS szolgáltatásokra vonatkozó információk rendelkezésre bocsátásának biztosítása érdekében.";

ATS.OR.530 A fékhatásra vonatkozó információk továbbítása

Ha a légiforgalmi szolgáltató beszédüzemű kommunikáció útján olyan különleges légijelentést kap a fékhatásról, amely nem felel meg annak, amit számára jelentettek, haladéktalanul tájékoztatnia kell a megfelelő repülőtér-üzemeltetőt.";

b) A B. alrész a következőképpen módosul:

i. az 1. szakasz a következőképpen módosul:

– az ATS.TR.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

„ATS.TR.100 A légiforgalmi szolgálatok (ATS) célja

A légiforgalmi szolgálatok célja:

a) a légi járművek összeütközésének megelőzése;

b) a munkaterületen a légi járműveknek az ott található akadályokba való ütközésének megelőzése;

c) a légi forgalom rendezett áramlásának biztosítása;

d) tanácsadás és hasznos tájékoztatások nyújtása a repülések biztonságos és hatékony végrehajtása érdekében;

e) a megfelelő szervezetek értesítése, ha valamely légi jármű kutató-mentő jellegű segítségre szorul, valamint szükség esetén segítségnyújtás e szervezetek számára.";

– a szöveg a következő ATS.TR.105–ATS.TR.160 ponttal egészül ki:

„ATS.TR.105 A légiforgalmi szolgálatok részlegei

A légiforgalmi szolgálatok az alábbiakban meghatározott szolgálatokat foglalják magukban:

a) légiforgalmi irányító szolgálat az ATS.TR.100 a), b) és c) pontban foglalt célok teljesítése érdekében; ez a szolgálat a következő három részre tagolódik:

(1) körzeti irányító szolgálat: légiforgalmi irányító szolgálat ellátása az ellenőrzött repülések tekintetében – kivéve az ilyen repüléseknek az ezen pont 2. és 3. alpontjában leírt részeit – az ATS.TR.100 a) és c) pontban meghatározott célok teljesítése érdekében;

(2) bevezető irányító szolgálat: légiforgalmi irányító szolgálat ellátása az ellenőrzött repülések érkezéshez és induláshoz kapcsolódó részei tekintetében, az ATS.TR.100 a) és c) pontban meghatározott célok teljesítése érdekében; valamint

(3) repülőtéri irányító szolgálat: légiforgalmi irányító szolgálat ellátása a repülőtéri forgalom tekintetében – kivéve a repüléseknek az ezen pont 2. alpontjában leírt részeit – az ATS.TR.100 a), b) és c) pontban meghatározott célok teljesítése érdekében.

b) repüléstájékoztató szolgálat vagy a légiforgalmi tanácsadó szolgálat, illetve mindkettő az ATS.TR.100 d) pontban meghatározott célok teljesítése érdekében;

c) riasztószolgálat az ATS.TR.100 e) pontban meghatározott célok teljesítése érdekében.

ATS.TR.110 ATS-egységek létrehozása

a) A légiforgalmi szolgáltatásokat az alábbiak szerint létrehozott egységek nyújtják:

(1) repüléstájékoztató központokat kell létrehozni, amelyek repüléstájékoztató szolgálatot és riasztószolgálatot látnak el a repüléstájékoztató körzeteken belül, kivéve, ha az ilyen szolgálatok adott repüléstájékoztató körzeten belül történő ellátásának felelősségét az ilyen feladat ellátásához megfelelő létesítményekkel rendelkező légiforgalmi irányító egység viseli;

(2) légiforgalmi irányító egységeket kell létrehozni, amelyek légiforgalmi irányító szolgálatot, repüléstájékoztató szolgálatot és riasztószolgálatot látnak el az irányítói területeken és irányítói körzeteken belül, valamint az ellenőrzött repülőtereken;

(3) AFIS-egységeket kell létrehozni, amelyek repüléstájékoztató szolgálatot és riasztószolgálatot látnak el AFIS-repülőtereken, valamint az ilyen repülőterekhez kapcsolódó légtérben.

b) Létre kell hozni a légiforgalmi szolgálatok egy vagy több bejelentő irodáját, és egyéb intézkedéseket kell megállapítani a légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések és az indulás előtt benyújtott repülési tervek átvétele céljából.

ATS.TR.115 Az ATS-egységek azonosítása

a) Az ATS-egységeket egyértelműen kell elnevezni, az alábbiak szerint:

(1) a körzeti irányító központokat vagy a repüléstájékoztató központokat rendszerint valamely közeli város, térbeli objektum vagy terület nevével kell jelölni;

(2) a repülőtéri irányítótornyokat vagy bevezető irányító egységeket rendszerint annak a repülőtérnek a nevével kell jelölni, amelyen szolgáltatásokat nyújtanak, vagy pedig valamely közeli város, térbeli objektum vagy terület nevével;

(3) Az AFIS-egységeket rendszerint annak a repülőtérnek a nevével kell jelölni, amelyen szolgáltatásokat nyújtanak, vagy pedig valamely közeli város, térbeli objektum vagy terület nevével.

b) Az ATS-egységek és -szolgálatok nevét az alábbi utótagok valamelyikével kell kiegészíteni:

(1) körzeti irányító központ – CONTROL;

(2) bevezető irányító szolgálat – APPROACH;

(3) érkezések bevezető radarirányítása – ARRIVAL;

(4) indulások bevezető radarirányítása – DEPARTURE;

(5) légiforgalmi irányító egység (általában) ATS légtérellenőrző szolgálat ellátása esetén – RADAR;

(6) repülőtéri irányítás – TOWER;

(7) földi mozgás irányítás – GROUND;

(8) engedély kiadása – DELIVERY;

(9) repüléstájékoztató központ – INFORMATION;

(10) AFIS-egység – INFORMATION.

ATS.TR.120 Az ATS-egységek közötti kommunikáció nyelve

Amennyiben az ATS-egységek közötti kommunikáció nem egy kölcsönösen elfogadott nyelven valósul meg, az ilyen kommunikációhoz az angol nyelvet kell használni.

ATS.TR.125 A légi járművek függőleges helyzetének kifejezése

a) Az olyan területeken áthaladó repülések esetén, ahol átváltási magasság van megállapítva, a légi jármű függőleges helyzetét – az alábbi b) 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.

b) Ha egy olyan légi jármű, amely már engedélyt kapott a leszállásra, vagy ha egy AFIS-repülőtéren egy olyan légi jármű, amely azt a tájékoztatást kapta, hogy a futópálya rendelkezésre áll leszálláshoz, 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:

   (1) műszeres futópályák esetében, ha a pályaküszöb legalább 2 m-re (7 lábra) van a repülőtér tengerszint feletti magassága alatt;

   (2) precíziós megközelítésű futópályák esetében.

ATS.TR.130 Az átváltási szint meghatározása

a) A megfelelő ATS-egység a megfelelő időtartamra vonatkozóan, QNH-jelentések (magasságmérő részskála beállítása a tengerszinthez viszonyított magasság földön történő megállapítására) alapján megállapítja az átváltási szintet, amelyet olyan területeken kell alkalmazni, ahol átváltási magasság került megállapításra, és szükség esetén előrejelzést ad a közepes tengerszinten mért légnyomásról.

b) Az átváltási szintnek az átváltási magasság felett kell lennie oly módon, hogy az átváltási magasságon és az átváltási szinten egyidejűleg repülő légi járművek között legalább névleges 300 m (1 000 láb) értékű függőleges minimális elkülönítési távolságot kell biztosítani.

ATS.TR.135 IFR-repülések minimális utazómagassága

a) A légiforgalmi irányító egységek nem jelölhetnek meg a tagállamok által meghatározott minimális repülési magasságok alatti utazómagasságokat, az illetékes hatóság által külön engedélyezett eseteket kivéve.

b) A légiforgalmi irányító egységek:

   (1) meghatározzák az egy vagy több legalacsonyabb használható repülési szintet a felelősségi körükbe tartozó teljes irányítói terület vagy annak részei vonatkozásában;

   (2) kijelölik a repülési szinteket ezen az egy vagy több szinten vagy ezek felett;

   (3) kérésre megadják a légijármű-vezetőknek az egy vagy több legalacsonyabb használható repülési szintet.

ATS.TR.140 Magasságmérő-beállításra vonatkozó információk nyújtása

a) A megfelelő ATS-egységek kérésre minden esetben továbbítják a közlekedő légi járművek számára annak a legalacsonyabb repülési szintnek a meghatározásához szükséges információkat, amely biztosítja a terep felett a megfelelő akadálymentességet azokon az útvonalakon vagy útvonalszakaszokon, amelyekre vonatkozóan kérték az információt.

b) A repüléstájékoztató központok és a körzeti irányítóközpontok kérésre megfelelő számú QNH-jelentést vagy előrejelzett légnyomás értéket továbbítanak a légi járműveknek a felelősségi körükbe tartozó és a szomszédos repüléstájékoztató körzetekre és irányítói területekre vonatkozóan.

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

d) Ha nem ismert, hogy a légi jármű célzott adás keretében már megkapta-e az információt, a QNH magasságmérő-beállítás értékét bele kell foglalni:

(1) a süllyedési engedélybe, amikor először engedélyeznek egy, az átváltási szint alatti magasságra való süllyedést;

(2) a megközelítési engedélyekbe vagy a forgalmi körbe való belépési engedélyekbe;

(3) induló légi jármű esetében a gurulási engedélybe.

e) Az ATS.TR.125 b) pontban leírt QFE magasságmérő-beállítás értékét kérésre vagy a helyi intézkedésekkel összhangban rendszeresen meg kell adni a légi járműveknek.

f) A megfelelő ATS-egységek a légi járművek számára megadott magasságmérő-beállítási értékeket a legközelebbi egész hektopascal értékre lefelé kerekítik.

ATS.TR.145 A látvarepülési szabályok szerinti műveletek felfüggesztése a repülőtéren és annak közelében

a) Az alábbi egységek, személyek vagy hatóságok a repülőtéren és annak közelében végzett bármely VFR-műveletet, illetve az összes VFR-műveletet felfüggeszthetik minden esetben, amikor az ilyen intézkedés biztonsági okokból indokolt:

(1) a bevezető irányító egység vagy a megfelelő körzeti irányító központ;

(2) a repülőtéri irányítótorony;

(3) az illetékes hatóság.

b) Amennyiben a repülőtéren és annak közelében végzett bármely VFR-műveletet vagy az összes VFR-műveletet felfüggesztik, a repülőtéri irányítótorony köteles az alábbi eljárások szerint eljárni:

(1) várakoztatja az összes VFR szerinti indulást;

(2) visszahívja az összes VFR szerinti helyi repülést vagy engedélyt szerezni különleges VFR-műveletekhez;

(3) értesíti a bevezető irányító egységet vagy – adott esetben–- a körzeti irányító központot a megtett intézkedésről;

(4) szükség esetén vagy kérésre értesíti az összes üzembentartót vagy azok kijelölt képviselőit az ilyen intézkedés megtételének okairól.

ATS.TR.150 Légiforgalmi földi fények

A légiforgalmi szolgáltató eljárásokat vezet be a légiforgalmi földi fények üzemeltetésére vonatkozóan, függetlenül attól, hogy azok a repülőtéren vagy annak közelében helyezkednek el vagy sem.

ATS.TR.155 ATS légtérellenőrző szolgálat

a) A légiforgalmi szolgáltatónak a légiforgalmi szolgáltatások nyújtása során lehetősége van ATS légtérellenőrző rendszerek használatára. Ebben az esetben a légiforgalmi szolgáltató meghatározza azokat a feladatokat, amelyek vonatkozásában ATS légtérellenőrzési információkat használ fel.

b) ATS légtérellenőrző szolgálat ellátása során a légiforgalmi szolgáltató:

(1) gondoskodik arról, hogy a felhasznált egy vagy több ATS légtérellenőrző rendszer biztosítsa a légtérellenőrzési információk – köztük a helyzetjelzések – folyamatosan frissített megjelenítését;

(2) légiforgalmi irányító szolgálat ellátása során:

i. meghatározza az ATS légtérellenőrző szolgáltatásokban egyidejűleg részesülő légi járművek számát, amely még biztonságosan kezelhető az adott körülmények között;

ii. a légiforgalmi irányítók számára mindenkor teljeskörű és naprakész információkat nyújt az alábbiakkal kapcsolatban:

A) a felelősségi területen megállapított minimális repülési magasságok;

B) az ATS.TR.130 és az ATS.TR.135 pont szerint meghatározott legalacsonyabb használható egy vagy több repülési szint;

C) a taktikai irányvezetésen és közvetlen útvonalon alapuló eljárások – köztük a szükséges hőmérséklet-korrekció vagy az alacsony hőmérsékletek által a minimális magasságokra gyakorolt hatás korrigálására szolgáló módszer – tekintetében megállapított minimális magasságok.

c) Azoknak a funkcióknak megfelelően, amelyekhez a légiforgalmi szolgálat ellátása során ATS légtérellenőrzési információk felhasználására kerül sor, a légiforgalmi szolgáltató eljárásokat vezet be az alábbiakra vonatkozóan:

(1) légi járművek azonosításának megállapítása;

(2) helymeghatározási információk nyújtása légi járművek számára;

(3) légi járművek irányvezetése;

(4) navigációt segítő szolgáltatás nyújtása légi járművek számára;

(5) adott esetben a kedvezőtlen időjárásra vonatkozó információk nyújtása;

(6) légi járművek irányításának átadása;

(7) egy vagy több ATS légtérellenőrző rendszer meghibásodása;

(8) SSR-transzponder meghibásodása, a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének 13. szakasza szerint;

(9) ATS légtérellenőrzésen alapuló, biztonsággal kapcsolatos riasztások és figyelmeztetések, amennyiben sor kerül ilyenekre;

(10) az ATS légtérellenőrző szolgálat megszakítása vagy megszüntetése.

d) A légi járműnek nyújtott ATS légtérellenőrző szolgáltatás megkezdése előtt meg kell állapítani a légi jármű azonosítását és tájékoztatni kell a légi jármű vezetőjét. Ezt követően az azonosítást fenn kell tartani az ATS légtérellenőrző szolgáltatás megszüntetéséig. Amennyiben az azonosítás a későbbiek során elveszik, erről tájékoztatni kell a légijármű-vezetőt, és adott esetben megfelelő utasításokat kell kiadni.

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

(1) tájékoztatni kell az ismeretlen légi járműről, és ha a légijármű-vezető kéri, vagy amennyiben a légi irányító véleménye szerint a helyzet megkívánja, elkerülő intézkedést kell javasolni; valamint

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

f) Az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában a légiforgalmi irányító számára kijelzett, a barometrikus magasságból származtatott információkat minden megfelelően felszerelt ATS-egységnek legalább egyszer ellenőriznie kell az érintett légi járművel való első kapcsolatfelvétel alkalmával, vagy ha ez nem lehetséges, a lehető legrövidebb időn belül.

g) Csak ellenőrzött barometrikus magasságból származtatott információk használhatók fel annak meghatározására, hogy a légi jármű végrehajtotta az alábbi tevékenységek valamelyikét:

(1) szint tartása;

(2) szint elhagyása;

(3) szinten történő áthaladás emelkedés vagy süllyedés közben;

(4) szint elérése.

ATS.TR.160 Légi forgalmi szolgáltatások nyújtása repülési teszthez

Az illetékes hatóság az ATS-egységek által az ezen B. alrészben foglalt feltételeken és eljárásokon túlmenően vagy azok helyett alkalmazandó feltételeket és eljárásokat határozhat meg a légi forgalmi szolgáltatások repülési teszthez történő nyújtására vonatkozóan.";

ii. a szöveg a következő új 2, 3. és 4. szakasszal egészül ki:

„2. SZAKASZ

LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓ SZOLGÁLAT

ATS.TR.200 Alkalmazás

Légiforgalmi irányító szolgálatot kell biztosítani:

a) az A, B, C, D és E osztályú légtérben végrehajtott összes IFR-repüléshez;

b) a B, C és D osztályú légtérben végrehajtott összes VFR-repüléshez;

c) az összes különleges VFR-repüléshez;

d) a repülőtéri forgalom egésze részére az ellenőrzött repülőtereken.

ATS.TR.205 Légiforgalmi irányító szolgálat ellátása

A légiforgalmi irányító szolgálat ATS.TR.105 a) pontban leírt részeit a különböző egységek a következőek szerint látják el:

a) a körzeti irányító szolgálatot a következő egységek valamelyike:

(1) körzeti irányító központ;

(2) a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység korlátozott kiterjedésű irányítói körzetben vagy irányítói területen, amelyet elsősorban bevezető irányító szolgálat ellátására jelöltek ki, és ahol nem hoztak létre körzeti irányító központot;

b) a bevezető irányító szolgálatot a következő egységek valamelyike:

(1) bevezető irányító egység, ha szükséges vagy kívánatos külön egység létrehozása;

(2) repülőtéri irányítótorony vagy körzeti irányító központ, ha szükséges vagy kívánatos egyetlen egység felelősségi körébe összevonni a bevezető irányító szolgálat feladatait és a repülőtéri irányító szolgálat vagy a körzeti irányító szolgálat feladatait;

c) a repülőtéri irányító szolgálatot: a repülőtéri irányítótorony.

ATS.TR.210 A légiforgalmi irányító szolgálat működése

a) A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásához a légiforgalmi irányító egységnek:

(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, utasításokat és/vagy tájékoztatást kell kiadnia az irányítása alatt álló légi járművek közötti összeütközés elkerülése, valamint a rendezett légi forgalom elősegítése és fenntartása céljából;

(4) szükség szerint egyeztetnie kell az engedélyeket a többi irányító egységgel az alábbi esetekben:

i. amennyiben ennek hiányában a légi jármű keresztezheti a más egységek irányítása alatt lévő forgalmat;

ii. mielőtt átadja a légi jármű irányítását az említett más egységeknek.

b) Az ATS-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) az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában a különleges VFR-repülések között.

Ha a légijármű-vezető kéri, és a másik légi jármű vezetője beleegyezik, valamint ha az illetékes hatóság így írta elő, az első bekezdés 2. pontjában felsorolt esetekben a D és E osztályú légtérben a repülés számára engedély adható a saját elkülönítés 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) Az ATS.TR.255 pont szerinti párhuzamos vagy egymással közel párhuzamos futópályákon végzett műveletek, valamint azon esetek kivételével, amikor a repülőterek közelében csökkentett minimális elkülönítési távolságokat lehet alkalmazni, a légiforgalmi irányító egység által alkalmazott elkülönítést legalább az alábbiak egyikeként kell megállapítani:

(1) a függőleges elkülönítési távolságot olyan módon kell megállapítani, hogy eltérő repülési szintet rendelnek a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének 3. függelékében található, az utazómagasságokat 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 minimális függőleges elkülönítési távolságnak 410-es repülési szintig névleges 300 m (1 000 láb) értékűnek, e szint felett pedig névleges 600 m (2 000 láb) értékűnek kell lennie. Geometriai magassági adatok nem használhatók a függőleges elkülönítési távolság megállapításához;

(2) a vízszintes elkülönítési távolságot 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;

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

d) Ha a légiforgalmi irányító felismeri, hogy a két légi jármű elkülönítése érdekében alkalmazott típusú elkülönítés vagy minimum nem tartható fenn, a légiforgalmi irányító másik típusú elkülönítést vagy másik minimumot állapít meg még az éppen alkalmazott minimális elkülönítési távolság megsértése előtt.

ATS.TR.215 Minimális elkülönítési távolságok kiválasztása és bejelentése az ATS.TR.210 c) pont alkalmazásához

a) A légtér egy adott részében alkalmazandó minimális elkülönítési távolságok kiválasztását a légiforgalmi szolgáltatások nyújtásáért felelős légiforgalmi szolgálatnak 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 minimális elkülönítési távolságot, a minimális elkülönítési távolságokat a szomszédos légterekben a légiforgalmi szolgálat ellátásáért felelős légiforgalmi szolgáltatóknak egymással konzultálva kell kiválasztaniuk.

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

(1) az érintett ATS-egységeket;

(2) légiforgalmi tájékoztató kiadványok útján a légijármű-vezetőket és a légi járművek üzembentartóit, ha az elkülönítés a légi jármű által használt meghatározott navigációs berendezésen vagy meghatározott navigációs módszereken alapul.

ATS.TR.220 Keltett turbulencia miatti elkülönítés alkalmazása

a) A légiforgalmi irányító egységeknek a keltett turbulencia miatti minimális elkülönítési távolságokat a következő körülmények valamelyikének fennállása esetén kell alkalmazniuk 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;

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

(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) Az a) pont nem alkalmazandó érkező, VFR-repülésekre és érkező, IFR-repülésekre, amelyek vizuális megközelítést hajtanak végre, amikor a légi jármű bejelentette az előtte, a látókörén belül lévő légi járművet, és azt az utasítást kapta, hogy kövesse és folyamatosan biztosítsa saját elkülönítését ettől a légi járműtől. Ezekben az esetekben a légiforgalmi irányító egység a keltett turbulenciára vonatkozó figyelmeztetést ad ki.

ATS.TR.225 Irányítási felelősség

a) Ellenőrzött repülés adott időben csak egy légiforgalmi irányító egység irányítása alatt állhat.

b) A légtér valamely adott blokkján belül üzemelő összes légi jármű irányításáért való felelősséget egyetlen légiforgalmi irányítási egységre kell ruházni. Ugyanakkor egy légi járműnek vagy légi járművek egy csoportjának irányítását át lehet ruházni más légiforgalmi irányító egységekre is, feltéve, hogy biztosítva van az összes érintett légiforgalmi irányító egység összehangolása.

ATS.TR.230 Az irányítási felelősség átadása

a) Az átadás helye vagy ideje

Egy légi jármű irányításáért való felelősség egyik légiforgalmi irányító egység által egy másiknak történő átadására a következők szerint kerül sor:

(1) Két, körzeti irányító szolgálatot ellátó egység között

A légi jármű irányításáért való felelősséget az adott irányítói körzeten belül körzeti irányító szolgálatot ellátó egység a szomszédos irányítói körzeten belül körzeti irányító szolgálatot ellátó egységnek a közös irányítói terület határának átlépése időpontjában, a légi járművet irányító körzeti irányító központ számításai szerint, vagy pedig a két egység által korábban elfogadott másik ponton vagy időpontban adja át.

(2) Körzeti irányító szolgálatot ellátó egység és bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között, vagy két, bevezető irányító szolgálatot ellátó egység között

A légi jármű irányításáért való felelősséget az egyik egység a másik egységnek, vagy fordítva, a két egység által elfogadott másik ponton vagy időpontban adja át.

(3) Bevezető irányító szolgálatot ellátó egység és repülőtéri irányítótorony között

i. Érkező légi jármű – Az érkező légi jármű irányításáért való felelősséget az eseti engedélyben és – adott esetben – az üzembentartási kézikönyvben meghatározottak szerint a bevezető irányító szolgálatot ellátó egység a repülőtéri irányítótoronynak adja át akkor, amikor a légi jármű helyzete az alábbiak egyikének felel meg:

A) a repülőtér közelében van, és:

a) úgy ítélik meg, hogy a megközelítés és a leszállás végrehajtására a talaj vizuális észlelésével fog sor kerülni, vagy

b) zavartalan látás utáni időjárási körülményeket (VMC) ért el;

B) egy előírt ponton vagy szinten van;

C) leszállt.

ii. Induló légi jármű – Az induló légi jármű irányításáért való felelősséget az eseti engedélyben és – adott esetben – az üzembentartási kézikönyvben meghatározottak szerint a repülőtéri irányítótorony a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységnek adja át:

A) ha látás utáni időjárási körülmények állnak fenn a repülőtér közelében:

a) mielőtt a légi jármű elhagyja a repülőtér környékét, vagy

b) mielőtt a légi jármű műszeres időjárási körülmények (IMC) közé kerül, vagy

c) egy előírt ponton vagy szinten;

B) ha műszeres időjárási körülmények állnak fenn a repülőtér közelében:

a) közvetlenül azt követően, hogy a légi jármű a levegőbe emelkedett, vagy

b) egy előírt ponton vagy szinten.

(4) Ugyanazon légiforgalmi irányító egységen belüli irányítási szektorok vagy pozíciók között

A légi jármű irányításáért való felelősséget az irányítási szektor vagy pozíció egy ugyanazon légiforgalmi irányító egységen belüli másik irányítási szektornak vagy pozíciónak az ATS-egység utasításaiban meghatározott ponton, szinten vagy időpontban adja át.

b) Az átadás összehangolása

(1) A légi jármű irányításáért való felelősség nem adható át egyik légiforgalmi irányító egység által a másiknak az átvevő irányító egység hozzájárulása nélkül, amit a 2., 3., 4. és 5. pontban foglaltak szerint kell megszerezni.

(2) Az átadó irányító egység közli az átvevő irányító egységgel az adott repülési terv megfelelő részeit, valamint a kért átadással kapcsolatos irányítási adatokat.

(3) Amennyiben az irányítás átadása ATS légtérellenőrző rendszerek használatával történik, az átadásra vonatkozó irányítási adatoknak tartalmazniuk kell a helyzetre vonatkozó adatokat, valamint – szükség esetén – a légi jármű útirányára és sebességére vonatkozó információkat, amiket az ATS légtérellenőrző rendszer közvetlenül az átadás előtt észlelt.

(4) Amennyiben az irányítás átadása ADS-C adatok felhasználásával történik, az átadásra vonatkozó irányítási adatoknak tartalmazniuk kell a négydimenziós helyzetet, valamint szükség szerint egyéb információkat is.

(5) Az átvevő irányító egység:

i. jelzi, hogy képes átvenni a légi jármű irányítását az átadó irányító egység által meghatározott feltételek szerint, kivéve, ha a két érintett egység előzetes megállapodása alapján az ilyen jelzés elmaradása a meghatározott feltételek elfogadásaként értendő, vagy jelzi a feltételekben eszközölendő szükséges változtatásokat;

ii. meghatároz a repülés következő szakaszára vonatkozó minden egyéb adatot vagy engedélyt, amellyel a légi járműnek rendelkeznie kell az átadás időpontjában.

(6) A két irányító egység közötti eltérő megállapodás hiányában az átvevő irányító egység nem értesíti az átadó irányító egységet arról, hogy kétirányú beszédüzemű kommunikációt vagy adatkapcsolat-kommunikációt, illetve mindkettőt folytatott az érintett légi járművel és átvette annak irányítását.

(7) A légiforgalmi irányító egységek vagy szektorok közötti, illetve az egységek és szektorok közötti koordináció során szabványosított kifejezéseket kell használni. A hétköznapi nyelv csak olyan esetben használható, ha a szabványosított kifejezések nem felelnek meg a tervezett átvitel céljára.

ATS.TR.235 Légiforgalmi irányítói engedélyek

a) A légiforgalmi irányítói engedélyek kizárólag a légi forgalmi irányító szolgálat ellátásának 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.

(2) A légiforgalmi irányító 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 ahhoz, hogy azokat még kellő időben továbbítani lehessen a légi járműnek, és az meg tudjon felelni az engedélyekben foglaltaknak.

(4) Amennyiben a légi jármű parancsnoka arról tájékoztatja a légiforgalmi irányító egységet, hogy a légiforgalmi irányítói engedély nem kielégítő, a légiforgalmi irányító egység módosított engedélyt ad ki, ha az megvalósítható.

(5) A repülési tervben nem szereplő radar irányvezetés vagy közvetlen útvonal kijelölés esetén, ami az IFR-repülést eltereli a közzétett ATS-útvonalról vagy a műszeres eljárástól, az ATS légtérellenőrző szolgáltatást nyújtó légiforgalmi irányító engedélyeket ad ki oly módon, hogy az előírt akadálymentes magasságok mindaddig meglegyenek, amíg a légi jármű eléri azt a pontot, ahol a légijármű-vezető visszatér a repülési terv szerint útvonalra vagy rátér egy közzétett ATS-útvonalra vagy műszeres eljárásra.

b) Az engedélyek tartalma

A légiforgalmi irányító engedélynek az alábbiakat kell tartalmaznia:

(1) a légi járműnek a repülési tervben szereplő azonosító jele;

(2) az engedélyhatár;

(3) a repülés útvonala:

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

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

(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.

c) A b) pontban foglalt elemek átadásának megkönnyítése érdekében a légiforgalmi szolgálat mérlegeli, hogy szükség van-e szabványos indulási és érkezési útvonalak és az azokhoz kapcsolódó eljárások létrehozására az alábbiak előmozdítása érdekében:

(1) a légi forgalom biztonságos, rendezett és gyors áramlása;

(2) az útvonal és az eljárás leírása a légiforgalmi irányítói engedélyekben.

d) 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.

e) 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 használni. Amikor a körülmények indokolják, alternatív útvonalat vagy más magasságot kell felajánlani.

f) 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 légiforgalmi irányító és légijármű-vezető látja az érintett légi járműveket vagy járműveket. A kiadott engedélyben szereplő feltételt okozó légi járműnek vagy járműnek kell először a másik érintett légi 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) az engedély;

(4) a feltétel rövid megismétlése.

g) Az engedélyek, utasítások és a repülésbiztonsággal kapcsolatos tájékoztatás visszaolvasása

(1) A légiforgalmi irányító figyelemmel kíséri a légiforgalmi irányítói engedélyek és utasítások repülésbiztonsági jelentőségű részeinek visszaolvasását a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének SERA.8015 e) 1. és 2. pontjában foglaltak szerint, annak érdekében, hogy meggyőződjön arról, hogy az engedélyt vagy az utasítást vagy mindkettőt a hajózó személyzet helyesen értette, és azonnal intézkednie kell, ha a visszaolvasás során eltérést észlel.

(2) A légiforgalmi irányító és légijármű-vezető közötti digitális adatcsere-üzenetek beszédüzemű kommunikáció útján való visszaolvasására nincs szükség, kivéve, ha erről a légiforgalmi szolgáltató másként rendelkezett.

h) Az engedélyek egyeztetése

A légiforgalmi irányítói engedélyt egyeztetni kell az érintett légiforgalmi irányító egységekkel úgy, hogy az a légi jármű teljes útvonalát vagy annak egy megadott részét lefedje a következők szerint.

(1) 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;

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

(2) Ha az 1. 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.

(3) Ha a légiforgalmi irányító egység úgy írja elő, a légi járműnek az irányítás átadásának pontja előtt kapcsolatba kell lépnie a következő légiforgalmi irányító egységgel 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 irányító egységgel.

ii. Az előzetes engedélyként kiadott engedélyben a légijármű-vezető 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 irányító egység légterén kívül más légtérben.

(4) Ha a légi jármű egy adott irányítói területen lévő repülőtérről kíván felszállni úgy, hogy 30 percen belül vagy az érintett körzeti irányító központok között fennálló megállapodás alapján meghatározott más időtartamon belül átlép egy másik irányítói területre, az indulási engedély megadása előtt egyeztetni kell a másik irányítási körzet körzeti irányító központjával.

(5) Ha a légi jármű el kívánja hagyni az irányítói területet ellenőrzött légtéren kívüli repülés érdekében, majd később vissza akar térni ugyanarra vagy más irányítói 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.

ATS.TR.240 Személyek és járművek irányítása ellenőrzött repülőtereken

a) A személyek vagy 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.

b) Olyan körülmények között, amikor csökkent látási viszonyok között követendő eljárások vannak érvényben:

(1) a személyek és földi járművek mozgását a repülőtér munkaterületén a feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni, és különös figyelmet kell fordítani a rádiónavigációs berendezések kritikus és érzékeny területeinek védelmére vonatkozó előírásokra;

(2) a c) pontban foglaltakra figyelemmel, a földi járművek és a guruló légi járművek elkülönítésére szolgáló módszert vagy módszereket a rendelkezésre álló navigációs berendezés figyelembevételével a légiforgalmi szolgálat határozza meg és az illetékes hatóság hagyja jóvá;

(3) 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.

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

d) A c) pontban foglaltakra figyelemmel, a repülőtér munkaterületén tartózkodó földi járműveknek be kell tartaniuk az alábbi szabályokat:

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

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

(3) a földi járműveknek az ATS-egység utasításainak megfelelően elsőbbséget kell adniuk más földi járművek számára;

(4) a földi járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek az 1., 2. és 3. pont előírásai ellenére is követniük kell a repülőtéri irányítótorony által kiadott utasításokat.

ATS.TR.245 Felszíni mozgást ellenőrző berendezések alkalmazása repülőtereken

Amennyiben szükségesnek ítélik meg, a munkaterület egészének vagy valamely részének vizuális megfigyelése hiányában vagy a vizuális megfigyelés kiegészítéseként az ATS-egység fejlett, földi mozgást támogató és irányító rendszereket (A-SMGCS) vagy más alkalmas ellenőrző berendezéseket alkalmaz:

a) a légi járművek és egyéb járművek munkaterületen történő mozgásának figyelemmel kísérésére;

b) szükség esetén útmutató információk nyújtására a légijármű-vezetők és más járművezetők részére;

c) tanács és segítség nyújtására a légi járművek és egyéb járművek munkaterületen történő biztonságos és hatékony mozgása érdekében.

ATS.TR.250 Lényeges forgalomra és lényeges helyi forgalomra vonatkozó információk

a) Lényeges forgalomra vonatkozó információkkal kell ellátni az ellenőrzött légi járatokat minden olyan esetben, amikor azok lényeges forgalmat jelentenek egymás számára.

b) A légiforgalmi irányító által ismert, lényeges helyi forgalomra vonatkozó információkat haladéktalanul át kell adni az érintett induló és érkező légi járműveknek.

ATS.TR.255 Párhuzamos vagy egymással közel párhuzamos futópályákon végzett műveletek

Párhuzamos vagy egymással közel párhuzamos futópályákra történő, műszeres megközelítési eljárás szerinti bevezetéssel vagy ilyen futópályákról történő indulással kapcsolatos, egymástól független vagy egymástól függő műveletek végrehajtása esetén a légiforgalmi szolgáltató az illetékes hatóság által jóváhagyott eljárásokat vezet be.

ATS.TR.260 A használt futópálya kiválasztása

A repülőtéri irányítótorony kiválasztja a légi járművek felszállásához és leszállásához szükséges használt futópályát, figyelembe véve a felszíni szélsebességet és az irányt, valamint olyan egyéb fontos helyi tényezőket, mint:

a) a futópálya kialakítása;

b) az időjárási körülmények;

c) a műszeres megközelítési eljárások;

d) a rendelkezésre álló megközelítési és leszállási segédeszközök;

e) a repülőtéri forgalmi kör és a légiforgalmi feltételek;

f) a futópálya vagy futópályák hossza;

g) a helyi utasításokban megjelölt egyéb tényezők.

ATS.TR.265 Repülőtéri felszíni forgalom irányítása csökkent látási viszonyok mellett

a) Amennyiben a munkaterületen zajló forgalmat olyan látási viszonyok között kell lebonyolítani, amelyek akadályozzák a repülőtéri irányítótornyot a légi járművek közötti, valamint a légi járművek és egyéb járművek közötti vizuális elkülönítés alkalmazásában, az alábbi előírások alkalmazandók:

   (1) gurulóutak kereszteződésében a gurulóúton lévő légi jármű vagy egyéb jármű nem tartózkodhat közelebb a másik gurulóúthoz, mint a közbenső várakozó helyek, a megállító keresztfénysor vagy a gurulóút kereszteződés jelzés által meghatározott várakozási hely határa, a vonatkozó repülőtér-kialakítási előírásokkal összhangban;

   (2) a gurulóutakon alkalmazott hosszirányú elkülönítési módszert a légiforgalmi szolgáltató határozza meg minden egyes repülőtér vonatkozásában, és azt az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia, figyelembe véve a földi forgalom felügyeletére és irányítására rendelkezésre álló segédeszközök jellemzőit, a repülőtér elrendezésének összetettségét, valamint a repülőteret használó légi járművek jellemzőit.

b) A csökkent látási viszonyok között végzett műveletek elkezdésére és folytatására vonatkozó eljárásokat kell bevezetni az ATS.OR.110 pont szerint, és azokat az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia.

ATS.TR.270 Különleges VFR-repülés engedélyezése

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

   (1) az ilyen különleges VFR-repülések csak nappal végezhetők, kivéve, ha az illetékes hatóság ettől eltérően rendelkezett;

   (2) a légijármű-vezető részéről:

      i. felhőkön kívül, a felszín látásával;

      ii. a repülés során a látótávolság legalább 1 500 m, helikopterek esetében legalább 800 m;

      iii. a repülés legfeljebb 140 csomós műszer szerinti sebességgel (IAS) történik, lehetővé téve az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését;

   (3) A 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:

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

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

b) A légiforgalmi irányító egység az ilyen engedélyek iránti kérelmeket egyedileg kezeli.

3. SZAKASZ

REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT

ATS.TR.300 Alkalmazás

a) A repüléstájékoztató szolgálatot a megfelelő ATS-egységeknek kell ellátniuk azon légi járművek esetében, amelyeket a tájékoztatás valószínűleg érint, és:

(1) amelyek légiforgalmi irányítási szolgáltatásban részesülnek;

(2) amelyekről az érintett ATS-egységek más módon tudomást szereztek.

b) Amennyiben az ATS-egységek repüléstájékoztató szolgálatot és légi forgalmi irányító szolgálatot egyaránt ellátnak, a légiforgalmi irányító szolgálat előnyt élvez a repüléstájékoztató szolgálattal szemben, ha a légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása ezt megköveteli.

c) A repüléstájékoztató szolgálat intézkedik az alábbiakról:

(1) a repülések folyamatának rögzítése és továbbítása;

(2) a repüléstájékoztató szolgálat ellátásával kapcsolatos felelősség koordinálása és átadása.

ATS.TR.305 A repüléstájékoztató szolgálat hatálya

a) A repüléstájékoztató szolgálatnak az alábbiakra kell kiterjednie:

(1) a SIGMET és AIRMET információkra;

(2) a kitörést megelőző vulkáni tevékenységre, vulkánkitörésekre és vulkáni hamufelhőkre vonatkozó tájékoztatásra;

(3) a légkörbe jutott radioaktív és mérgező vegyi anyagokra vonatkozó tájékoztatásra;

(4) a rádiónavigációs szolgáltatások elérhetőségében bekövetkező változásokról szóló tájékoztatásra;

(5) a repülőterek és a hozzájuk tartozó létesítmények állapotában bekövetkező változásokról szóló tájékoztatásra, 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 tájékoztatásra;

(7) a rendellenes légijármű-konfigurációra és körülményekre vonatkozó tájékoztatásra;

(8) minden más olyan tájékoztatásra, amely befolyással lehet a repülés biztonságára.

b) A repülések számára nyújtott repüléstájékoztató szolgáltatásnak az a) pontban felsoroltakon kívül magában kell foglalnia 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 légijármű-vezető kéri, a területen tartózkodó felszíni járművekről rendelkezésre álló adatok, például rádióhívójelük, helyzetük, útirányuk, sebességük stb.;

(4) más ATS-egységektől kapott, légi járműveknek továbbítandó üzenetek, beleértve az engedélyeket is.

c) A repülések számára nyújtott repülőtéri repüléstájékoztató szolgáltatásnak az a) és b) pontban felsoroltakon kívül magában kell foglalnia az alábbiakról nyújtott tájékoztatást:

(1) a munkaterületen mozgó légi járművekkel, földi járművekkel vagy személyekkel való összeütközés veszélye;

(2) a használt futópálya.

d) Az ATS-egységeknek a lehető leghamarabb továbbítaniuk kell a különleges és a nem rutinszerű légijelentéseket:

(1) a többi érintett légi járműnek;

(2) a 923/2012/EU végrehajtási rendelet 5. függeléke szerinti, hozzájuk tartozó meteorológiai megfigyelő állomásnak;

(3) más érintett ATS-egységeknek.

A légi járműveknek szóló jelentéseket meg kell ismételni az ATS-egység által meghatározott gyakorisággal és időn keresztül.

e) 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.

f) Ha az illetékes hatóság előírja, az AFIS-egység irányítja a járművek és személyek munkaterületen történő mozgását az ATS.TR.240 pontban foglalt rendelkezések csoportjával vagy alcsoportjával összhangban.

ATS.TR.310 Beszédüzemű automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (Voice-ATIS) adások

a) Beszédüzemű automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (Voice-ATIS) adásokat kell sugározni olyan repülőtereken, ahol az előírások értelmében csökkenteni kell a légiforgalmi szolgálatok URH-tartományú levegő-föld kommunikációs csatornáinak kommunikációs terhelését. Alkalmazásuk esetén ezeknek magukban kell foglalniuk az alábbiak egyikét:

(1) egy adás az érkező légi járművek kiszolgálására;

(2) egy adás az induló légi járművek kiszolgálására;

(3) egy adás érkező és induló légi járművek kiszolgálására;

(4) két adás az érkező, illetve az induló légi járművek kiszolgálására olyan repülőtereken, ahol az érkező és induló légi járműveket egyaránt kiszolgáló adás túl hosszú lenne.

b) Voice-ATIS adásokhoz lehetőség szerint különálló URH-frekvenciát kell használni. Ha nem áll rendelkezésre külön URH-frekvencia, az átvitel beszédüzemű csatornákon vagy a legmegfelelőbb közelkörzeti navigációs berendezés(ek) csatornáin – lehetőleg VOR – is megvalósítható, amennyiben megfelelő a tartomány és az olvashatóság, és a navigációs berendezés azonosítása összhangban áll az adással úgy, hogy az adás nem válik olvashatatlanná.

c) Voice-ATIS adások nem sugározhatók ILS beszédüzemű csatornáján.

d) Voice-ATIS nyújtása esetén az adásnak folyamatosnak és ismétlődőnek kell lennie.

e) Az aktuális adásban foglalt információkat haladéktalanul ismertetni kell megközelítéssel, leszállással és felszállással kapcsolatos információk légi járművek részére történő átadásában érintett ATS-egységgel vagy -egységekkel, minden olyan esetben, amikor az üzenetet nem az adott egység vagy egységek hozták létre.

f) A kijelölt repülőtereken nemzetközi légi járatok általi használatra sugárzott Voice-ATIS adásokat minimális követelményként angol nyelven kell elérhetővé tenni.

ATS.TR.315 Adatkapcsolati automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (D-ATIS)

a) Amennyiben a rendelkezésre álló Voice-ATIS kiegészítéseként D-ATIS alkalmazására kerül sor, az információknak tartalmilag és formailag egyaránt meg kell egyezniük az alkalmazandó Voice-ATIS adással. Amennyiben valós idejű meteorológiai információk nyújtására is sor kerül, de az adatok az V. melléklet MET.TR.200 e) és f) pontjában meghatározott, lényeges módosításra vonatkozó kritériumok paraméterein belül maradnak, a tartalmat – ugyanannak a kódnak a megtartása érdekében – azonosnak kell tekinteni.

b) Amennyiben a rendelkezésre álló Voice-ATIS kiegészítéseként D-ATIS alkalmazására kerül sor, és az ATIS frissítést ír elő, a Voice-ATIS és a D-ATIS egyidejűleg frissítendő.

ATS.TR.320 Automatikus közelkörzeti tájékoztató szolgálat (beszédhang és/vagy adatkapcsolat)

a) Voice-ATIS vagy D-ATIS vagy mindkettő nyújtása esetén:

(1) a közölt információknak egyetlen repülőtérre kell vonatkozniuk;

(2) a közölt információkat haladéktalanul frissíteni kell lényeges módosulás esetén;

(3) az ATIS-üzenet létrehozása és terjesztése a légiforgalmi szolgáltató feladata;

(4) az egyes ATIS-üzeneteket kóddal kell azonosítani, amely a betűzésre használt ábécé egyik betűje, a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének SERA.14020 pontja szerint. Az egymást követő ATIS-üzenetekhez rendelt kódok ábécérendben következnek;

(5) a légi járműnek vissza kell igazolnia a tájékoztatás vételét, amikor kapcsolatot létesít a bevezető irányító szolgálatot ellátó ATS-egységgel, a repülőtéri irányítótoronnyal vagy – adott esetben – az AFIS-egységgel;

(6) a megfelelő ATS-egységnek az 5. pont szerinti üzenet vételének visszaigazolására válaszként vagy – érkező légi jármű esetében – az illetékes hatóság által esetleg előírt más időben meg kell adnia a légi jármű számára az érvényes magasságmérő-beállítást;

(7) a meteorológiai információkat a helyi rutinjelentésből vagy a helyi különjelentésből kell kinyerni.

b) Amennyiben a gyorsan változó időjárási körülmények miatt nem tanácsos bevonni a 7. a) pont szerinti meteorológiai információkat az ATIS-szolgáltatásba, az ATIS-üzenetekben jelezni kell, hogy a vonatkozó meteorológiai információk átadására a megfelelő ATS-egységgel való kapcsolatfelvétel alkalmával fog sor kerülni.

c) Adott aktuális ATIS-szolgáltatásban foglalt információkat, amelyek vételét az érintett légi jármű visszaigazolta, az a) pont alapján elküldött magasságmérő-beállítás kivételével nem szükséges belevenni a légi jármű számára küldendő irányított adásba.

d) Ha egy légi jármű olyan ATIS vételét igazolja vissza, amely már nem érvényes, az ATS-egység haladéktalanul megteszi a következő intézkedések egyikét:

(1) közli a légi járművel a tájékoztatás módosításra szoruló elemeit;

(2) utasítja a légi járművet, hogy szerezze meg az aktuális ATIS információkat.

ATS.TR.325 VOLMET adások és D-VOLMET adások

Ha az illetékes hatóság előírja, RH vagy URH VOLMET adásokat vagy D-VOLMET szolgáltatást, vagy ezek mindegyikét kell nyújtani szabványosított rádió-távbeszélő kifejezések használatával.

4. SZAKASZ

RIASZTÓSZOLGÁLAT

ATS.TR.400 Alkalmazás

a) Az ATS-egységeknek riasztószolgálatot kell biztosítaniuk a következők számára:

(1) minden olyan légi jármű, amely légiforgalmi irányításban részesül;

(2) amennyiben megoldható, minden más olyan légi jármű, amely repülési tervet adott be, vagy amelyről a légiforgalmi szolgálatnak más módon tudomása van;

(3) minden olyan légi jármű, amelyről tudható vagy feltételezhető, hogy jogellenes beavatkozásnak van kitéve.

b) A repüléstájékoztató központok vagy a körzeti irányító központok központként szolgálnak minden olyan információ gyűjtéséhez, amely az érintett repüléstájékoztató körzeten vagy irányítói területen belül üzemelő, vészhelyzetben lévő légi járműre vonatkozik, valamint az ilyen információk megfelelő mentésösszehangoló központ felé történő továbbításához.

c) Abban az esetben, ha egy adott repülőtéri irányítótorony vagy bevezető irányító egység irányítása alatt álló, vagy adott AFIS-egységgel kapcsolatban álló légi jármű vészhelyzetbe kerül, az adott egység haladéktalanul értesíti a felelős repüléstájékoztató központot vagy körzeti irányító központot, amely ezt követően értesíti a mentésösszehangoló központot, azzal a kivétellel, hogy nem kell értesíteni a körzeti irányító központot, a repüléstájékoztató központot vagy a mentésösszehangoló központot, ha a vészhelyzet jellege miatt az értesítés felesleges lenne.

d) Mindazonáltal a felelős repülőtéri irányítótorony vagy bevezető irányító egység vagy az illetékes AFIS-egység először riasztást ad ki és megteszi az egyéb szükséges lépéseket annak érdekében, hogy mozgásba hozza a megfelelő helyi mentő- és vészhelyzet kezelő szervezeteket, amelyek szükség szerint képesek azonnali segítséget nyújtani, a helyi utasításokkal összhangban, az alábbi esetekben:

(1) légiközlekedési baleset történt a repülőtéren vagy annak közelében;

(2) tájékoztatás érkezik arról, hogy a repülőtéri irányítótorony vagy az AFIS-egység hatáskörébe tartozó vagy majd oda kerülő légi jármű biztonsága sérülhetett vagy sérült;

(3) a hajózó személyzet kérésére;

(4) ha egyéb okból szükségesnek vagy kívánatosnak tartják, vagy a helyzet sürgőssége megköveteli.

ATS.TR.405 A mentésösszehangoló központok értesítése

a) Bármely egyéb, ilyen értesítést célszerűvé tévő körülmény sérelme nélkül az ATS-egységek – az ATS.TR.420 a) pontban előírtak kivételével – haladéktalanul értesítik a mentésösszehangoló központokat, ha úgy ítélik meg, hogy egy légi jármű vészhelyzetben van, az alábbiak szerint:

(1) Bizonytalanság állapota, az alábbi esetekben:

i. nem érkezik közlés a légi járműtől 30 percen belül azt az időpontot követően, amikor közlésnek kellett volna érkeznie, vagy amikor az első sikertelen kísérletet tették arra, hogy kapcsolatba lépjenek a légi járművel, attól függően, hogy melyik következik be korábban;

ii. a légi jármű nem érkezik meg azt a számított érkezési időt követő 30 percen belül, amelyet utoljára jelentettek az ATS-egységek felé, vagy amelyet utoljára számítottak az ATS-egységek, attól függően, hogy melyik következik be korábban.

A bizonytalanság állapota nem vonatkozik arra az esetre, amikor nem áll fenn kétség a légi jármű és a rajta tartózkodó személyek biztonságát illetően.

(2) Riasztás állapota, az alábbi esetekben:

i. a bizonytalanság állapotát követően a légi járművel való kapcsolatfelvételre irányuló további kísérletek vagy más megfelelő forrásoknál történő érdeklődések nem vezettek a légi járművel kapcsolatos hírek szerzéséhez;

ii. a légi jármű engedélyt kapott leszállásra és nem száll le a számított leszállási időt követő 5 percen belül, és nem jött létre ismét kapcsolat a légi járművel;

iii. AFIS-repülőtereken, az illetékes hatóság által előírt körülmények között;

iv. arra utaló információ érkezett, hogy a légi jármű működési hatékonysága lecsökkent, de nem olyan mértékben, hogy valószínű lenne kényszerleszállás végrehajtása;

v. a légi járműről tudható vagy feltételezhető, hogy jogellenes beavatkozásnak van kitéve.

Az i–iv. pont nem alkalmazandó, ha létezik olyan bizonyíték, amely eloszlatja a légi jármű és a rajta tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatos aggályokat.

(3) Veszély állapota, az alábbi esetekben:

i. a riasztás állapotát követően a légi járművel való kapcsolatfelvételre irányuló további sikertelen kísérletek és a szélesebb körű sikertelen érdeklődések arra utalnak, hogy a légi jármű valószínűleg veszélyben van;

ii. úgy ítélik meg, hogy a fedélzeten lévő üzemanyag elfogyott vagy nem elegendő ahhoz, hogy a légi jármű biztonságban földet érjen;

iii. arra utaló információ érkezik, hogy a légi jármű működési hatékonysága olyan mértékben lecsökkent, hogy kényszerleszállás végrehajtása valószínű;

iv. információ érkezik arra vonatkozóan vagy észszerűen biztos, hogy a légi jármű kényszerleszállást fog végrehajtani vagy hajtott végre.

A veszély állapota nem vonatkozik arra az esetre, amikor kellő bizonyossággal megállapítható, hogy a légi járművet és a rajta tartózkodó személyeket nem fenyegeti súlyos és közvetlen veszély, és nincs szükségük azonnali segítségre.

b) Az értesítésnek tartalmaznia kell az alábbi, rendelkezésre álló információkat, a felsorolás szerinti sorrendben:

(1) INCERFA, ALERFA vagy DETRESFA, a vészhelyzeti állapotnak megfelelően;

(2) a hívó ügynökség vagy személy;

(3) a vészhelyzet jellege;

(4) lényeges információk a repülési tervből;

(5) az utoljára kapcsolatot létesítő egység, idő, használt eszköz;

(6) az utolsó helyzetjelentés és meghatározásának módja;

(7) a légi jármű színe és megkülönböztető jelölései;

(8) a rakományként szállított veszélyes áruk;

(9) a bejelentő iroda által tett intézkedések;

(10) egyéb vonatkozó megjegyzések.

c) Ha van rá elegendő ideje, a veszély állapotának bejelentése előtt az ATS-egységnek be kell szereznie a b) pontban meghatározott információk közül azokat, amelyek nem állnak rendelkezésre a mentésösszehangoló központ értesítésekor, amennyiben elfogadható bizonyosság van arra, hogy ez az állapot be fog következni.

d) Az a) pontban meghatározott értesítésen felül az ATS-egységek haladéktalanul a mentésösszehangoló központ rendelkezésére bocsátják az alábbiak valamelyikét:

(1) bármely további hasznos információt, különösen azokat, amelyek a vészhelyzet kialakulásához vezettek az egymást követő állapotokon keresztül;

(2) arra vonatkozó információt, hogy a vészhelyzet már nem áll fenn.

ATS.TR.410 Kommunikációs eszközök használata

Az ATS-egységek szükség szerint felhasználják az összes rendelkezésre álló kommunikációs eszközt a vészhelyzetben lévő légi járművel való kapcsolat létesítése és fenntartása, valamint a légi járművel kapcsolatos hírek kérése érdekében.

ATS.TR.415 A vészhelyzetben lévő légi jármű útjának grafikus ábrázolása

Amennyiben úgy ítélik meg, hogy vészhelyzet áll fenn, a vészhelyzetről tudomást szerző ATS-egység vagy -egységek térképen vagy egyéb megfelelő eszközön grafikusan ábrázolják a légi jármű repülését a légi jármű valószínűsíthető jövőbeni helyzetének, valamint az utolsó ismert helyzetéhez képesti maximális intézkedési tartománynak a meghatározása érdekében.

ATS.TR.420 Tájékoztatás nyújtása az üzembentartónak

a) Ha egy körzeti irányító központ vagy repüléstájékoztató központ úgy dönt, hogy egy légi jármű a bizonytalanság vagy a riasztás állapotában van, lehetőség szerint értesíti a légi jármű üzemben tartóját a mentés-összehangoló központ értesítése előtt.

b) Amennyiben lehetséges, a körzeti irányító központ vagy a repüléstájékoztató központ a mentésösszehangoló központnak átadott összes információt közli a légijármű-üzembentartóval.

ATS.TR.425 Tájékoztatás nyújtása olyan légi járműnek, amely vészhelyzetben lévő légi jármű közelében tartózkodik

a) Ha az ATS-egység megállapította, hogy egy légi jármű vészhelyzetben van – a b) pontban meghatározott eset kivételével –, a lehető leghamarabb tájékoztatja az érintett légi jármű közelében lévő más, ismert légi járműveket a vészhelyzet jellegéről.

b) Ha az ATS-egység tudomására jutott vagy feltételezi, hogy egy légi jármű jogellenes beavatkozásnak van kitéve, a légiforgalmi irányító szolgálat levegő-föld kommunikációjában mindaddig nem szabad hivatkozni a vészhelyzet jellegére, amíg az érintett légi járműről érkező közlésben ez nem kerül megemlítésre, és amíg nem bizonyos, hogy a hivatkozás nem fogja a helyzetet súlyosítani.";

5. Az V. melléklet a következőképpen módosul:

a) a MET.OR.120 pont helyébe a következő szöveg lép:

„MET.OR.120 Eltérések bejelentése a világterületi előrejelző központoknál (WAFC)

A bináris univerzális formátumú WAFS SIGWX előrejelzéseket kódolt formátumú meteorológiai adatok (BUFR) megjelenítéséhez használó meteorológiai szolgáltató haladéktalanul értesíti az érintett világterületi előrejelző központot, amennyiben a jelentős időjárási jelenségekre vonatkozó WAFS SIGWX előrejelzések tekintetében eltéréseket találnak vagy jelentenek a következőket érintően:

a) jegesedés, turbulencia, eltakart, gyakori, beágyazott vagy széllökésvonalaknál előforduló zivatarfelhők, valamint homok- vagy porviharok;

b) vulkánkitörések vagy radioaktív anyagoknak a légijármű-műveletek szempontjából jelentőséggel bíró légkörbe jutása.";

b) a MET.OR.205 pont első bekezdésében a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„A meteorológiai állomás jelentést tesz a következőkről:";

c) a MET.OR.210 pont első bekezdésében a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„A meteorológiai állomás megfigyeli és/vagy méri a következőket:";

d) a MET.OR.240 a) pont a következőképpen módosul:

i. a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. METAR vagy SPECI jelentés, ideértve a TREND előrejelzést, TAF vagy módosított TAF a kiindulási és a tervezett célrepülőtérre, valamint a felszállási, útvonali és rendeltetési kitérő repülőterekre nézve;";

ii. a 6. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. kis magasságon történő repülésekre vonatkozó területi előrejelzések térkép formában, az AIRMET kiegészítéseként, és kis magasságon történő repülésekre vonatkozó AIRMET az egész útvonalra nézve;";

e) A MET.OR.242 pont a következőképpen módosul:

i. az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A repülőtéri meteorológiai iroda a kapcsolódó repülőtéri irányítótornyot és AFIS-egységet szükség esetén a következőkkel látja el:

1. helyi rutinjelentés, helyi különjelentés, METAR, TAF és TREND, valamint azok módosításai;

2. SIGMET, AIRMET, szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetések és riasztások, valamint repülőtéri figyelmeztetések;

3. bármilyen további, helyi megegyezés szerinti meteorológiai információ, például felszíni szélre vonatkozó előrejelzések a futópályával kapcsolatos esetleges változások meghatározására;

4. olyan vulkáni hamufelhőről kapott információk, amelyre vonatkozóan még nem adtak ki SIGMET-et, amint erről a repülőtéri meteorológiai iroda, a repülőtéri irányítótorony és az érintett AFIS-egység megállapodott;

5. kitörést megelőző vulkáni tevékenységekről és/vagy vulkánkitörésről kapott információk, amint erről a repülőtéri meteorológiai iroda, a repülőtéri irányítótorony és az érintett AFIS-egység megállapodott.”;

ii. a b) pont 1. és 2. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„1. helyi rutinjelentés, helyi különjelentés, METAR, TAF és TREND, valamint azok módosításai;

2. SIGMET, AIRMET, szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetések és riasztások, megfelelő különleges légijelentések és repülőtéri figyelmeztetések;”;

f) a MET.OR.245 pont a következőképpen módosul:

i. a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) összehangolja munkáját a NOTAM és/vagy ASHTAM nyújtásáért felelős szervezetével annak biztosítása érdekében, hogy a vulkáni hamuról a SIGMET-ben és a NOTAM-ban és/vagy az ASHTAM-ban foglalt meteorológiai információk egységesek legyenek;”;

ii. az f) pont a következőképpen módosul:

– az 1. és 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. METAR, amely magában foglalja az aktuális légköri nyomásadatokat a repülőterek és más helyek tekintetében, TAF, TREND, valamint azok módosításai;

2. magassági szélre, magas légtér hőmérsékletekre és jelentős útvonali időjárási jelenségekre vonatkozó előrejelzések, valamint azok módosításai, SIGMET, AIRMET és megfelelő különleges légijelentések;”;

– a 6., 7. és 8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. egy trópusi ciklon tájékoztató központ által a felelősségi területére vonatkozóan kiadott, trópusi ciklonról szóló tájékoztatás;

7. egy vulkanikus hamu tájékoztató központ által a felelősségi területére vonatkozóan kiadott, vulkanikus hamuról szóló tájékoztatás;

8. a kitörést megelőző vulkáni tevékenységekről és/vagy vulkánkitörésről kapott információk, amint erről a meteorológiai megfigyelő állomás és a körzeti irányító központ/repüléstájékoztató központ megállapodott;”;

iii. a szöveg a következő g) ponttal egészül ki:

„g) amennyiben lehetséges, helyi megállapodás alapján tájékoztatást nyújt az érintett ATS-egységek számára a légkörbe jutott mérgező vegyi anyagokról, amelyek érinthetik a felelősségi területén repülő légi járatok által használt légteret.”;

g) a MET.OR.250 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**MET.OR.250 SIGMET**

A meteorológiai megfigyelő állomás:

a) SIGMET-et készít és tesz közzé;

b) gondoskodik a SIGMET törléséről, ha a jelenségek már nem jelennek meg és nem is várható, hogy meg fognak jelenni a SIGMET által lefedett területen;

c) biztosítja, hogy a SIGMET érvényességi ideje ne haladja meg a 4 órát, ugyanakkor a vulkanikus hamura vagy trópusi ciklonra vonatkozó különleges SIGMET esetében meg legyen hosszabbítva legfeljebb 6 órára;

d) biztosítja SIGMET kiadását legfeljebb 4 órával az érvényesség kezdete előtt. A vulkanikus hamura és trópusi ciklonokra vonatkozó különleges SIGMET esetében azt a lehető leghamarabb, de az érvényesség kezdete előtt legfeljebb 12 órával ki kell adni, és legalább 6 óránként frissíteni kell.";

h) a MET.OR.255 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**MET.OR.255 AIRMET**

A meteorológiai megfigyelő állomás:

a) AIRMET-et készít és tesz közzé, ha az illetékes hatóság meghatározta, hogy a 100-as repülési szint alatti forgalom, vagy hegyvidéken a 150-es, illetve szükség esetén ennél is magasabb repülési szint feletti forgalom sűrűsége az ilyen műveletek esetében körzeti előrejelzések kiadását és közzétételét indokolja;

b) törli az AIRMET-et, ha jelenségek már nem jelennek meg és nem is várható, hogy meg fognak jelenni az adott területen;

c) biztosítja, hogy az AIRMET érvényességi ideje ne haladja meg a 4 órát.";

i) a MET.OR.260. c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) biztosítja, hogy az AIRMET kiegészítéseként elkészített, kis magasságon történő repülésekre vonatkozó körzeti előrejelzések 6 óránként, 6 órás érvényességi idővel kerüljenek kiadásra, és legalább 1 órával érvényességi idejük kezdete előtt továbbítsák azokat az érintett meteorológiai megfigyelő állomásoknak.";

j) a MET.OR.265 a) 4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4. világterületi előrejelző központok, nemzetközi OPMET adatbankok, valamint nemzetközi NOTAM-irodák és központok, melyek körzeti léginavigációs megállapodás keretében kerültek kijelölésre a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatok internetalapú szolgáltatásainak üzemeltetésére;";

k) a MET.OR.270 pont a következőképpen módosul:

i. a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„A trópusi ciklon tájékoztató központ:";

ii. az a) 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. Világterületi előrejelző központok, nemzetközi OPMET adatbankok és központok, amelyek a légiforgalmi állandóhelyű szolgálatok internetalapú szolgáltatásainak üzemeltetéséért felelősek;";

l) a MET.TR.200 pont a következőképpen módosul:

i. az a) pontban a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„A helyi rutinjelentésnek, a helyi különjelentésnek és a METAR jelentésnek a következő elemeket kell tartalmaznia az alábbi sorrendben:";

ii. a b) pontban a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben:";

m) A MET.TR.205 pont a következőképpen módosul:

i. az a) pont a következőképpen módosul:

– az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben a felszíni szél irányát 10 fokra kerekítve kell megadni, míg a sebességét egycsomós (0,5 m/s) pontossággal kell jelenteni.";

– a 3. pont bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben:";

– a 3. iii. (A) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(A) ha a legnagyobb szélsebesség az átlagos szélsebességet legalább 5 csomóval (2,5 m/s) haladja meg, helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben, amennyiben zajcsökkentő eljárásokat alkalmaznak;";

ii. a b) pont a következőképpen módosul:

– az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben a látástávolságot a következőképpen kell megadni: 800-nél kisebb látástávolság esetében 50 m-es tartományonként; 800-es vagy annál nagyobb, de 5 km-nél kisebb látástávolság esetében 100 m-es tartományonként; 5 km-es vagy annál nagyobb, de 10 km-nél kisebb látástávolság esetében 1 km-es tartományonként; továbbá 10 km-nek kell megadni, ha a látástávolság 10 km-es vagy annál nagyobb, kivéve, ha adottak a CAVOK jelzés használatának feltételei.";

– a 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben a futópálya vagy futópályák mentén a látástávolságot a látástávolság megadásához használt mértékegységekkel együtt kell megadni.";

iii. a c) pont a következőképpen módosul:

– az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben a futópálya menti látástávolságot a következőképpen kell megadni: 400 m-nél kisebb látástávolság esetében 25 m-es tartományonként; 400 és 800 m közötti látástávolság esetében 50 m-es tartományonként; 800 m-nél nagyobb látástávolság esetében 100 m-es tartományonként.";

– a 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben:

i. ha a futópálya menti látástávolság meghaladja azt a maximális értéket, amelyet az alkalmazott rendszer képes meghatározni, helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben az ABV, METAR jelentésben pedig a P rövidítés használatával kell jelenteni, és az adott rövidítést az alkalmazott rendszer által meghatározott maximális érték elé kell írni;

ii. ha a futópálya menti látástávolság nem éri el azt a minimális értéket, amelyet az alkalmazott rendszer képes meghatározni, helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben a BLW, METAR jelentésben pedig az M rövidítés használatával kell jelenteni, és az adott rövidítést az alkalmazott rendszer által meghatározott minimális érték elé kell írni.";

– a 4. pontban a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben:";

iv. a d) pont a következőképpen módosul:

– az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben a megfigyelt aktuális időjárási jelenségeket típusuk és jellemzőik, valamint adott esetben intenzitásuk tekintetében történő besorolásuk megadásával kell jelenteni.";

– a 3. pontban a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben szükség esetén meg kell adni az aktuális időjárási jelenségek alábbi jellemzőit is rövidítésük és – adott esetben – a releváns kritériumok feltüntetésével:";

– a 4. pontban a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben:";

v. az e) pont a következőképpen módosul:

– az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben a felhőalap magasságát 10 000 lábig (3 000 m) 100 lábanként (30 m), 10 000 láb (3 000 m) felett pedig 1 000 lábanként (300 m) kell megadni.";

– a 3. pontban a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben:”;

vi. az f) pont a következőképpen módosul:

– az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben a levegő és a harmatpont hőmérsékletét egész Celsius-fokonként kell megadni.”;

– a 3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben meg kell határozni a 0 °C alatti hőmérsékletet.”;

vii. a g) pont a következőképpen módosul:

– az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Helyi rutinjelentésben, helyi különjelentésben és METAR jelentésben a QNH- és a QFE-értéket tized hektopascal pontossággal kell kiszámolni és egész hektopascalonként kell megadni, négy helyiérték feltüntetésével.”;

– a 3. pontban a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Helyi rutinjelentésben és helyi különjelentésben:”;

n) a MET.TR.210 pont a következőképpen módosul:

i. az a) 3. i. pont helyébe a következő szöveg lép:

„i. helyi rutinjelentés és helyi különjelentés esetében és az ATS-egységnél lévő szélkijelzők tekintetében: 2 perc;”;

ii. a c) 4. ii. (A) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(A) helyi rutinjelentés és helyi különjelentés esetében és az ATS-egységnél lévő RVR-kijelzők tekintetében: 1 perc;”;

o) a MET.TR.215 pont a következőképpen módosul:

i. az e) 5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5. SIGMET-et és – ha adtak ki ilyet – AIRMET-et, valamint a megfelelő különleges légijelentéseket az egész útvonalra nézve;”;

ii. a g) pont helyébe a következő szöveg lép:

„g) Ha a MET.OR.275 a) 1. pont szerint megadott, a magassági szélre és a magas légtér hőmérsékletére vonatkozó előrejelzést térkép formájában bocsátják rendelkezésre, annak a MET.TR.275 b) 3. pontban meghatározott repülési szintekre vonatkozó, rögzített idejű előrejelzési térképnek kell lennie. Ha a MET. OR.275 a) 2. pont szerinti SIGWX jelenségekre vonatkozó előrejelzést térkép formájában bocsátják rendelkezésre, annak a MET.TR.275 c) és a MET.TR.275. d) pontban meghatározott, repülési szintek által korlátozott légköri szintre vonatkozó, rögzített idejű előrejelzési térképnek kell lennie.”;

p) a MET.TR.220 pont a következőképpen módosul:

i. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) Az illetékes hatóság ettől eltérő rendelkezése hiányában a rutin TAF érvényességi ideje 9, 24 vagy 30 óra, a 9 óránál kevesebb üzemidejű repülőterekre vonatkozó forgalmi előírások figyelembevételével. A TAF előrejelzésnek legkorábban 1 órával az érvényességi idő kezdete előtt továbbításra készen kell állnia.”;

ii. a d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) Ha digitális formában adják közre, a TAF-ot:

(1) a globális szinten interoperábilis információcsere-modellnek megfelelően kell formázni és hozzá földrajzi jelölőnyelvet (GML) kell használni;

(2) el kell látni megfelelő metaadatokkal.";

iii. a g) 1. és 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. egy adott előrejelzési időszakban az alternatív időjárási körülmények valószínűsége 30 %-os vagy 40 %-os; vagy

2. egy adott előrejelzési időszakban az időjárási körülményekben bekövetkező átmeneti ingadozások valószínűsége 30 %-os vagy 40 %-os.";

q) a MET.TR.250 és a MET.TR.255 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**MET.TR.250 SIGMET**

a) A SIGMET tartalmának és a benne szereplő elemek sorrendjének összhangban kell lennie az 5A. függelék szerinti mintával.

b) A SIGMET-ek három típusba sorolhatók:

1. vulkanikus hamutól és trópusi ciklonoktól eltérő útvonali időjárási jelenségekre vonatkozó SIGMET;

2. vulkanikus hamura vonatkozó SIGMET;

3. trópusi ciklonokra vonatkozó SIGMET.

c) A SIGMET sorszáma három karakterből áll: egy betűből és két számból.

d) A SIGMET-ben az 5A. függelékben felsorolt jelenségek közül csak egy tüntethető fel a megfelelő rövidítés alkalmazásával, és a felszíni szél sebességére vonatkozó 34 csomós (17 m/s) vagy trópusi ciklon esetében az ezt meghaladó küszöbérték megadásával.

e) A zivatarra vagy trópusi ciklonra vonatkozó SIGMET nem tartalmazhat utalást a jelenségeket kísérő turbulenciára és jegesedésre.

f) Ha digitális formában adják közre, a SIGMET-et:

1. a globális szinten interoperábilis információcsere-modellnek megfelelően kell formázni és hozzá földrajzi jelölőnyelvet (GML) kell használni;

2. el kell látni megfelelő metaadatokkal.

MET.TR.255 AIRMET

a) Az AIRMET tartalmának és a benne szereplő elemek sorrendjének összhangban kell lennie az 5A. függelék szerinti mintával.

b) Az 5. függelék szerinti mintában szereplő sorszám a repülőtér által az érintett nap 00:01 időpontjától (UTC) kezdve a repüléstájékoztató körzet részére kiadott AIRMET-ek számának felel meg.

c) Az AIRMET-ben az 5A. függelékben felsorolt jelenségek közül csak egy tüntethető fel a megfelelő rövidítés alkalmazásával, és a következő küszöbértékek megadásával, amennyiben a jelenség 100-as, hegyvidéken 150-es vagy szükség esetén ennél is magasabb repülési szint alatt van:

(1) kiterjedt felszíni területen 30 csomó (15 m/s) feletti szélsebesség a megfelelő iránnyal és egységekkel;

(2) 5 000 m alá csökkenő látástávolsággal rendelkező kiterjedt területek, ideértve a látástávolság csökkenését okozó időjárási jelenséget is;

(3) a földfelszín felett mérve 1 000 láb (300 m) felhőalap-magasságú szakadozó vagy zárt felhőzettel rendelkező kiterjedt területek.

d) A zivatarokra vagy zivatarfelhőkre vonatkozó AIRMET nem tartalmazhat utalást a jelenségeket kísérő turbulenciára vagy jegesedésre.

e) Ha digitális formában adják közre, a SIGMET-et:

(1) a globális szinten interoperábilis információcsere-modellnek megfelelően kell formázni és hozzá földrajzi jelölőnyelvet (GML) kell használni;

(2) el kell látni a megfelelő metaadatokkal. ";

r) a MET.TR.260 c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) Ha az illetékes hatóság meghatározta, hogy 100-as repülési szint alatti forgalom sűrűsége AIRMET kibocsátását indokolja, körzeti előrejelzéseket kell kiadni a földfelszín és a 100-as, hegyvidéken 150-es vagy szükség esetén ennél is magasabb repülési szintek közötti réteg tekintetében, és azoknak információkat kell tartalmazniuk a kis magasságban történő repüléseket veszélyeztető útvonali időjárási jelenségekről, kiegészítve ezzel az AIRMET-et és a kis magasságban történő repülések esetében előírt további információkat.";

s) a MET.TR.265 pont helyébe a következő szöveg lép:

„**MET.OR.265 A vulkanikus hamu tájékoztató központok feladatai**

a) A vulkanikus hamuról szóló tájékoztatásnak rövidítéseket alkalmazó, kódolatlan nyelven kell készülnie, és összhangban kell lennie a 6. függelék szerinti mintával. Ha nem állnak rendelkezésre rövidítések, minimális közlésre szorítkozó, kódolatlan angol nyelvet kell használni.

b) Ha digitális formában adják közre, a vulkanikus hamuról szóló tájékoztatást:

(1) a globális szinten interoperábilis információcsere-modellnek megfelelően kell formázni és hozzá földrajzi jelölőnyelvet (GML) kell használni;

(2) el kell látni a megfelelő metaadatokkal.

c) A vulkanikus hamuról szóló tájékoztatást, ha grafikus formában készül, Portable Network Graphics (PNG) formátumban kell kiadni.";

t) a MET.TR.270 pont a következő c) és d) ponttal egészül ki:

„c) Ha digitális formában adják közre, a trópusi ciklonról szóló tájékoztatást:

(1) a globális szinten interoperábilis információcsere-modellnek megfelelően kell formázni és hozzá földrajzi jelölőnyelvet (GML) kell használni;

(2) el kell látni a megfelelő metaadatokkal.

d) A trópusi ciklonról szóló tájékoztatást, ha grafikus formában készül, Portable Network Graphics (PNG) formátumban kell kiadni.";

u) a MET.TR.275 b) 3. pont a következőképpen módosul:

i. az i., ii. és iii. alpont helyébe a következő szöveg lép:

„i. szélre vonatkozó adatok a következő repülési szinteken: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) és 530 (100 hPa);

ii. hőmérsékleti adatok a következő repülési szinteken: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) és 530 (100 hPa);

iii. páratartalomra vonatkozó adatok a következő repülési szinteken: 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) és 180 (500 hPa);";

ii. a viii. pont helyébe a következő szöveg lép:

„viii. geopotenciális magassági adatok a következő repülési szinteken:50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) és 530 (100 hPa).";

v) Az 1. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„1. függelék

METAR minta

Jelmagyarázat:

M = kötelezően feltüntetendő;

C = feltételesen feltüntetendő, az időjárási körülményektől és a megfigyelés módjától függően;

O = tetszés szerint feltüntetendő.

1. megjegyzés: A METAR-ban foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait az ezt a mintát követő külön táblázat tünteti fel.

2. megjegyzés: A rövidítések magyarázatait lásd a „Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC)” c. 8400 sz. ICAO-dokumentumban.

Elem	Tartalom	Minta		Példa
A jelentés típusának azonosítása (M)	A jelentés típusa (M)	METAR, METAR COR		METAR METAR COR
Helységazonosító kód (M)	ICAO helységazonosító kód (M)	nnnn		YUDO
A megfigyelés ideje (M)	A megfigyelés dátuma és időpontja (UTC) (M)	nnnnnnZ		221630Z
Automatizált vagy elmaradt jelentés azonosítása (C)	Automatizált vagy elmaradt jelentés azonosítója (C)	AUTO vagy NIL		AUTO NIL
A METAR VÉGE, HA A JELENTÉS ELMARAD				
Felszíni szél (M)	Szélirány (M)	nnn	VRB	24004MPS VRB01MPS (24008KT) (VRB02KT) 19006MPS (19012KT) 00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Szélsebesség (M)	[P]nn[n]		
	Szélsebesség jelentős eltérései (C)	G[P]nn[n]		12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Mértékegységek (M)	MPS (vagy KT)		
	Szélirány jelentős eltérései (C)	nnnVnnn	–	02005MPS 350V070 (02010KT 350V070)

Elem	Tartalom	Minta				Példa
Látástávolság (M)	Domináns vagy legkisebb látástávolság (M)	nnnn			C A V O K	0350 CAVOK 7000 9999 0800
	Legkisebb látástávolság és annak iránya (C)	nnnn[N] vagy nnnn[NE] vagy nnnn[E] vagy nnnn[SE] vagy nnnn[S] vagy nnnn[SW] vagy nnnn[W] vagy nnnn[NW]				2000 1200NW 6000 2800E 6000 2800
Futópálya menti látástávolság (C) (1)	Az elem neve (M)	R				R32/0400 R12R/1700 R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450
	Futópálya (M)	nn[L]/vagy nn[C]/vagy nn[R]/				
	Futópálya menti látótávolság (M)	[P vagy M]nnnn				R14L/P2000 R10/M0050
	A futópálya menti látótávolság korábbi tendenciája (C)	U, D vagy N				R12/1100U R26/0550N R20/0800D R12/0700
A pillanatnyi időjárási helyzet (C)	A pillanatnyi időjárás intenzitása vagy közelsége (C)	– vagy +	–	VC		
	A pillanatnyi időjárás jellemzői és típusa (M)	DZ vagy RA vagy SN vagy SG vagy PL vagy DS vagy SS vagy FZDZ vagy FZRA vagy FZUP vagy FC (2) vagy SHGR vagy SHGS vagy SHRA vagy SHSN vagy SHUP vagy TSGR vagy TSGS vagy TSRA vagy TSSN vagy TSUP vagy UP	FG vagy BR vagy SA vagy DU vagy HZ vagy FU vagy VA vagy SQ vagy PO vagy TS vagy BCFG vagy BLDU vagy BLSA vagy BLSN vagy DRDU vagy DRSA vagy DRSN vagy FZFG vagy MIFG vagy PRFG vagy//	FG vagy PO vagy FC vagy DS vagy SS vagy TS vagy SH vagy BLSN vagy BLSA vagy BLDU vagy VA		RA HZ VCFG +TSRA FG VCSH +DZ VA VCTS –SN MIFG VCBLSA +TSRASN –SNRA DZ FG +SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP //

Elem	Tartalom	Minta				Példa
Felhőzet (M)	Felhőfedettség és a felhőalap magassága vagy függőleges látástávolság (M)	FEWnnn vagy SCTnnn vagy BKNnnn vagy OVCnnn vagy FEW///vagy SCT///vagy BKN///vagy OVC///vagy ///nnn vagy //////	VVnnn vagy VV///	NSC vagy NCD		FEW015 VV005 OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN/// ///015
	Felhőtípus (C)	CB vagy TCU vagy///	–			BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB BKN025///
A levegő és a harmatpont hőmérséklete (M)	A levegő és a harmatpont hőmérséklete (M)	[M]nn/[M]nn				17/10 02/M08 M01/M10
Légnyomás-értékek (M)	Az elem neve (M)	Q				Q0995 Q1009 Q1022 Q0987
	QNH (M)	nnnn				
Kiegészítő információk (C)	Pillanatnyi időjárás (C)	REFZDZ vagy REFZRA vagy REDZ vagy RE[SH]RA vagy RERASN vagy RE[SH]SN vagy RESG vagy RESHGR vagy RESHGS vagy REBLSN vagy RESS vagy REDS vagy RETSRA vagy RETSSN vagy RETSGR vagy RETSGS vagy RETS vagy REFC vagy REVA vagy REPL vagy REUP vagy REFZUP vagy RETSUP vagy RESHUP				REFZRA RETSRA
	Szélnyírás (C)	WS Rnn[L] vagy WS Rnn[C] vagy WS Rnn[R] vagy WS ALL RWY				WS R03 WS ALL RWY WS R18C
	A tengerfelszín hőmérséklete és tengerviszonyok vagy mértékadó hullámmagasság (C)	W[M]nn/Sn vagy W[M]nn/Hn[n][n]				W15/S2 W12/H75

Elem	Tartalom	Minta					Példa
Tendencia-előrejelzés (O)	Változási mutató (M)	NOSIG	BECMG vagy TEMPO				NOSIG BECMG FEW020 TEMPO 25018G25MPS (TEMPO 25036G50KT) BECMG FM1030 TL1130 CAVOK BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9000 NSW BECMG FM1900 0500 +SNRA BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN TEMPO FM0330 TL0430 FZRA
	Változási időszak (C)		FMnnnn és/vagy TLnnnn vagy ATnnnn				
	Szél (C)		nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS (vagy nnn[P]nn[G[P]nn]KT)				
	Domináns látástávolság (C)		nnnn			C A V O K	
	Időjárási jelenség: intenzitás (C)		– vagy +	–	N S W		TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC
	Időjárási jelenség: jellemzők és típusok (C)		DZ vagy RA vagy SN vagy SG vagy PL vagy DS vagy SS vagy FZDZ vagy FZRA vagy SHGR vagy SHGS vagy SHRA vagy SHSN vagy TSGR vagy TSGS vagy TSRA vagy TSSN	FG vagy BR vagy SA vagy DU vagy HZ vagy FU vagy VA vagy SQ vagy PO vagy FC vagy TS vagy BCFG vagy BLDU vagy BLSA vagy BLSN vagy DRDU vagy DRSA vagy DRSN vagy FZFG vagy MIFG vagy PRFG			BECMG AT1130 OVC010 TEMPO TL1530 +SHRA BKN012CB
	Felhőtakaró és a felhőalap magassága vagy függőleges látástávolság (C)		FEWnnn vagy SCTnnn vagy BKNnnn vagy OVCnnn	VVnnn vagy VV///	N S C		
	Felhőtípus (C)		CB vagy TCU	–			

(1) Fel kell tüntetni, amennyiben a látástávolság vagy a futópálya menti látástávolság < 1 500 m; legfeljebb négy futópályára vonatkoztatva.

(2) Az »erős« tornádót vagy víztölcsért jelöl; a »mérsékelt« (külön jelölés nélkül) felszínt el nem érő felhőtölcsért jelöl.

A METAR jelentésben foglalt numerikus elemek tartományai és felbontásai

Elem		Tartomány	Felbontás
Futópálya: (egységek nélkül)		01–36	1
Szélirány:	° kerekített érték	000–360	10
Szélsebesség:	MPS	00–99	1
	KT	00–199 (*)	1
Látástávolság:	M	0000–0750	50
	M	0800–4 900	100
	M	5 000–9 000	1 000
	M	10 000–	0 (rögzített érték: 9 999)
Futópálya menti látástávolság:	M	0000–0375	25
	M	0400–0750	50
	M	0800–2 000	100
Függőleges látástávolság:	30's M (100's FT)	000–020	1
Felhőzet: felhőalap magassága:	30's M (100's FT)	000–099 100–200	1 10
A levegő hőmérséklete; A harmatpont hőmérséklete:	°C	– 80 – + 60	1
QNH:	hPa	0850–1 100	1
A tengerfelszín hőmérséklete:	°C	– 10 – + 40	1
Tengerviszonyok: (egységek nélkül)		0–9	1
Mértékadó hullámmagasság:	M	0–999	0,1
A futópálya állapota	A futópálya jelölése: (egységek nélkül)	01–36; 88; 99	1
	Lerakódások a futópályán: (egységek nélkül)	0–9	1
	A futópálya-szennyezettség kiterjedése: (egységek nélkül)	1; 2; 5; 9	–
	A lerakódás vastagsága: (egységek nélkül)	00–90; 92–99	1
	Súrlódási együttható vagy fékhatás: (egységek nélkül)	00–95; 99	1

(*) Légiforgalmi szempontból nem előírás a 100 csomós (50 m/s) vagy annál nagyobb felszíni szélsebesség jelentése; ugyanakkor lehetőség van arra, hogy nem légiforgalmi okokból 199 csomóig (99 m/s) megadásra kerüljön a szélsebesség, ha ez szükséges.

w) A 3. és a 4. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„3. függelék

TAF minta

Jelmagyarázat:

M = kötelezően feltüntetendő;

C = feltételesen feltüntetendő, az időjárási körülményektől vagy a megfigyelés módjától függően;

O = tetszés szerint feltüntethető.

1. megjegyzés: A TAF-ban foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait külön táblázat tartalmazza e minta alatt.

2. megjegyzés: A rövidítések magyarázatait lásd: ICAO Doc 8400 »Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC)«.

Elem	Tartalom	Minta	Példa
Az előrejelzés típusának azonosítása (M)	Az előrejelzés típusa (M)	TAF vagy TAF AMD vagy TAF COR	TAF TAF AMD TAF COR
Helységazonosító kód (M)	ICAO helységazonosító kód (M)	nnnn	YUDO
Az előrejelzés kiadásának időpontja (M)	Az előrejelzés kiadásának dátuma és időpontja (UTC) (M)	nnnnnnZ	160000Z
Az elmaradt előrejelzés azonosítása (C)	Az elmaradt előrejelzés azonosítója (C)	NIL	NIL
A TAF VÉGE, HA AZ ELŐREJELZÉS ELMARAD			
Az előrejelzés érvényességének kezdete és időtartama (M)	Az előrejelzés érvényességének kezdete és időtartama (UTC) (M)	nnnn/nnnn	0812/0918
A törölt előrejelzés azonosítása (C)	A törölt előrejelzés azonosítója (C)	CNL	CNL
A TAF VÉGE, HA AZ ELŐREJELZÉS TÖRLÉSRE KERÜL			
Felszíni szél (M)	Szélirány (M)	nnn vagy VRB	24004MPS; VRB01MPS (24008KT); (VRB02KT) 19005MPS (19010KT)
	Szélsebesség (M)	[P]nn[n]	00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Szélsebesség jelentős eltérései (C)	G[P]nn[n]	12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Mértékegységek (M)	MPS (vagy KT)	

Elem	Tartalom	Minta				Példa
Látástávolság (M)	Domináns látástávolság (M)	nnnn			C A V O K	0350 CAVOK 7000 9000 9999
Időjárás (C)	Időjárási jelenségek intenzitása (C) (1)	– vagy +		–		
	Az időjárási jelenségek jellemzői és típusa (C)	DZ vagy RA vagy SN vagy SG vagy PL vagy DS vagy SS vagy FZDZ vagy FZRA vagy SHGR vagy SHGS vagy SHRA vagy SHSN vagy TSGR vagy TSGS vagy TSRA vagy TSSN		FG vagy BR vagy SA vagy DU vagy HZ vagy FU vagy VA vagy SQ vagy PO vagy FC vagy TS vagy BCFG vagy BLDU vagy BLSA vagy BLSN vagy DRDU vagy DRSA vagy DRSN vagy FZFG vagy MIFG vagy PRFG		RA HZ +TSRA FG –FZDZ PRFG +TSRASN SNRA FG
Felhőzet (M) (2)	Felhőfedettség és a felhőalap magassága vagy függőleges látástávolság (M)	FEWnnn vagy SCTnnn vagy BKNnnn vagy OVCnnn	VVnnn vagy VV///	NSC		FEW010 VV005 OVC020 VV/// NSC SCT005 BKN012
	Felhőtípus (C)	CB vagy TCU	–			SCT008 BKN025CB
Hőmérséklet (O) (3)	Az elem neve (M)	TX				TX25/1013Z TN09/1005Z TX05/2112Z TNM02/2103Z
	Legmagasabb hőmérséklet (M)	[M]nn/				
	A legmagasabb hőmérséklet előfordulásának dátuma és időpontja (M)	nnnnZ				
	Az elem neve (M)	TN				
	Legalacsonyabb hőmérséklet (M)	[M]nn/				
	A legalacsonyabb hőmérséklet előfordulásának dátuma és időpontja (M)	nnnnZ				

Elem	Tartalom	Minta				Példa
A fenti elemek közül legalább egynek az érvényességi időn belül várható jelentős változása C)	Változás- vagy valószínűség-mutató (M)	PROB30 [TEMPO] vagy PROB40 [TEMPO] vagy BECMG vagy TEMPO vagy FM				
	Az előfordulás vagy változás időszaka (M)	nnnn/nnnn vagy nnnnnn				
	Szél (C)	nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS vagy VRBnnMPS (vagy nnn[P]nn[G[P]nn]KT vagy VRBnnKT)				TEMPO 0815/0818 25017G25MPS (TEMPO 0815/0818 25034G50KT) TEMPO 2212/2214 17006G13MPS 1000 TSRA SCT010CB BKN020 (TEMPO 2212/2214 17012G26KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020)
	Domináns látástávolság (C)	nnnn			CAVOK	BECMG 3010/3011 00000MPS 2400 OVC010 (BECMG 3010/3011 00000KT 2400 OVC010) PROB30 1412/1414 0800 FG
	Időjárási jelenség: intenzitás (C)	– vagy +	–	NSW		BECMG 1412/1414 RA TEMPO 2503/2504 FZRA TEMPO 0612/0615 BLSN PROB40 TEMPO 2923/3001 0500 FG
	Időjárási jelenség: jellemzők és típus (C)	DZ vagy RA vagy SN vagy SG vagy PL vagy DS vagy SS vagy FZDZ vagy FZRA vagy SHGR vagy SHGS vagy SHRA vagy SHSN vagy TSGR vagy TSGS vagy TSRA vagy TSSN	FG vagy BR vagy SA vagy DU vagy HZ vagy FU vagy VA vagy SQ vagy PO vagy FC vagy TS vagy BCFG vagy BLDU vagy BLSA vagy BLSN vagy DRDU vagy DRSA vagy DRSN vagy FZFG vagy MIFG vagy PRFG			

Elem	Tartalom	Minta				Példa
	Felhőtakaró és a felhőalap magassága vagy függőleges látástávolság (C)	FEWnnn vagy SCTnnn vagy BKNnnn vagy OVCnnn	VVnnn vagy VV///	NSC		FM051230 15004MPS 9999 BKN020 (FM051230 15008KT 9999 BKN020) BECMG 1618/1620 8000 NSW NSC
	Felhőtípus (C)	CB vagy TCU	–			BECMG 2306/2308 SCT015CB BKN020

([1]) Fel kell tüntetni, amennyiben alkalmazandó. A mérsékelt intenzitás nem igényel külön jelölést.
([2]) Legfeljebb négy felhőrétegig.
([3]) Legfeljebb négy hőmérsékleti adatból áll (két legmagasabb hőmérséklet és két legalacsonyabb hőmérséklet).

A TAF-ban foglalt numerikus elemek tartományai és felbontásai

Elem		Tartomány	Felbontás
Szélirány:	° kerekített érték	000–360	10
Szélsebesség:	MPS	00–99 (*)	1
	KT	0–199 (*)	1
Látástávolság:	M	0000–0750	50
	M	0800–4 900	100
	M	5 000–9 000	1 000
	M	10 000–	0 (rögzített érték: 9 999)
Függőleges látástávolság:	30's M (100's FT)	000–020	1
Felhőzet: felhőalap magassága:	30's M (100's FT)	000–099 100–200	1 10
A levegő hőmérséklete (legmagasabb és legalacsonyabb): °C		– 80 – + 60	1

(*) Légiforgalmi szempontból nem előírás a 100 csomós (50 m/s) vagy annál nagyobb felszíni szélsebesség jelentése; ugyanakkor lehetőség van arra, hogy nem légiforgalmi okokból 199 csomóig (99 m/s) megadásra kerüljön a szélsebesség, ha ez szükséges.

4. függelék

Szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés minta

Jelmagyarázat:

M = kötelezően feltüntetendő;

C = feltételesen feltüntetendő, amennyiben alkalmazandó.

1. megjegyzés: A szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetésben foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait a 8. függelék tünteti fel.

2. megjegyzés: A rövidítések magyarázatait lásd: ICAO Doc 8400 »Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC)«.

Elem	Tartalom	Minta	Példa
Repülőtér helységazonosító kód (M)	Repülőtér helységazonosító kód	nnnn	YUCC
Az üzenet típusának azonosítása (M)	Üzenettípus és sorszám	WS WRNG [n]n	WS WRNG 1
Keletkezési idő és érvényességi időszak (M)	A kiadás dátuma és időpontja, valamint adott esetben az érvényességi időszak (UTC)	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] vagy [VALID nnnnnn/nnnnnn]	211230 VALID TL 211330 221200 VALID 221215/221315
A SZÉLNYÍRÁSRA VONATKOZÓ, TÖRLENDŐ FIGYELMEZTETÉSHEZ LÁSD A MINTA VÉGÉN LÉVŐ ADATOKAT			
jelenség (M)	A jelenség azonosítása és megjelenésének helye	[MOD] vagy [SEV] WS IN APCH vagy [MOD] vagy [SEV] WS [APCH] RWYnnn vagy [MOD] vagy [SEV] WS IN CLIMB-OUT vagy [MOD] vagy [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn vagy MBST IN APCH vagy MBST [APCH] RWYnnn vagy MBST IN CLIMB-OUT vagy MBST CLIMB-OUT RWYnnn	WS APCH RWY12 MOD WS RWY34 WS IN CLIMB-OUT MBST APCH RWY26 MBST IN CLIMB-OUT
Megfigyelt, jelentett vagy előrejelzett jelenség (M)	Azzal kapcsolatos adat, hogy a jelenség megfigyelt vagy jelentett és várhatóan tartós vagy előrejelzett	REP AT nnnn nnnnnnnn vagy OBS [AT nnnn] vagy FCST	REP AT 1510 B747 OBS AT 1205 FCST
A jelenségre vonatkozó részletes adatok (C)	A szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés kiadását indokoló jelenség leírása	SFC WIND: nnn/nnMPS (vagy nnn/nnKT) nnnM (nnnFT)-WIND: nnn/nnMPS (vagy nnn/nnKT) vagy nnKMH (vagy nnKT) LOSS nnKM (vagy nnNM) FNA RWYnn vagy nnKMH (vagy nnKT) GAIN nnKM (vagy nnNM) FNA RWYnn	SFC WIND: 320/5MPS 60M-WIND: 360/13MPS (SFC WIND: 320/10KT 200FT-WIND: 360/26KT) 60KMH LOSS 4KM FNA RWY13 (30KT LOSS 2NM FNA RWY13)

Elem	Tartalom	Minta	Példa
VAGY			
A szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés törlése	A szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetés törlése az azonosító megadásával	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL WS WRNG 1 211230/211330

x) Az 5. függeléket el kell hagyni;

y) a szöveg a következő 5A. és 5B. függelékkel egészül ki:

„5A. függelék

SIGMET és AIRMET minta

Jelmagyarázat:

M = kötelezően feltüntetendő;

C = feltételesen feltüntetendő, amennyiben alkalmazandó; valamint

= = a kettősvonal azt jelzi, hogy a mögötte álló szöveg a következő sorba írandó.

Megjegyzés: A SIGMET/AIRMET-ben foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait a 8. függelék tünteti fel.

Elem	Tartalom	SIGMET minta	AIRMET minta	SIGMET Példák	AIRMET Példák
Repüléstájékoztató körzet (FIR)/irányítói terület (CTA) helységazonosító kódja (M)	Azon FIR-t vagy CTA-t kiszolgáló ATS-egység ICAO helységazonosító kódja, amelyre a SIGMET/AIRMET vonatkozik	nnnn		YUCC YUDD	
Azonosítás (M)	SIGMET vagy AIRMET azonosító és sorszám	SIGMET nnn	AIRMET [n][n]n	SIGMET U05 SIGMET I12	AIRMET 2 AIRMET 19 AIRMET B19
Érvényességi időszak (M)	Az érvényességi időszak dátumát és időpontját jelölő időcsoport (UTC)	VALID nnnnnn/nnnnnn		VALID 010000/010400 VALID 221215/221600 VALID 101520/101800 VALID 251600/252200 VALID 152000/160000 VALID 192300/200300	
MWO helységazonosító kód (M)	Azon MWO helységazonosító kódja, amelytől az üzenet származik, elkülönítés gondolatjellel	nnnn–		YUDO– YUSO–	

Elem	Tartalom	SIGMET minta		AIRMET minta	SIGMET Példák	AIRMET Példák
FIR/CTA neve (M)	Azon FIR/CTA helységazonosító kódja és neve, amely részére a SIGMET/AIRMET üzenetet kiadták	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/UIR] vagy nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/n]		YUCC AMSWELL FIR YUDD SHANLON FIR/UIR YUDD SHANLON CTA	YUCC AMSWELL FIR/2 YUDD SHANLON FIR
A TÖRLENDŐ SIGMET ÜZENETEKHEZ LÁSD A MINTA VÉGÉN LÉVŐ ADATOKAT						
jelenség (M)	A SIGMET/AIRMET kibocsátását indokoló jelenség leírása	OBSC TS[GR] EMBD TS[GR] FRQ TS[GR] SQL TS[GR] TC nnnnnnnnnn PSN Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] CB vagy TC NN PSN Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [PSN Nnn[nn] vagy Snn[nn] Ennn[nn] vagy Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD		SFC WIND nnn/nn[n]MPS (vagy SFC WIND nnn/nn[n]KT) SFC VIS nnnnM (nn) ISOL TS[GR] OCNL TS[GR] MT OBSC BKN CLD nnn/[ABV]nnnnM (vagy BKN CLD nnn/[ABV][n]nnnnFT) vagy BKN CLD SFC/[ABV]nnnnM (vagy BKN CLD SFC/[ABV][n]nnnnFT) OVC CLD nnn/[ABV]nnnnM (vagy OVC CLD nnn/[ABV][n]nnnnFT) vagy OVC CLD SFC/[ABV]nnnnM (vagy OVC CLD SFC/[ABV][n]nnnnFT) ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW	OBSC TS OBSC TSGR EMBD TS EMBD TSGR FRQ TS FRQ TSGR SQL TS SQL TSGR TC GLORIA PSN N10 W060 CB TC NN PSN S2030 E06030 CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS VA ERUPTION MT ASHVAL PSN S15 E073 VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND 040/40MPS SFC WIND 310/20KT SFC VIS 1500M (BR) ISOL TS ISOL TSGR OCNL TS OCNL TSGR MT OBSC BKN CLD 120/900M BKN CLD 400/3000FT BKN CLD SFC/3000M BKN CLD SFC/ABV10000-FT OVC CLD 270/ABV3000M OVC CLD 900/ABV10000-FT OVC CLD SFC/3000M OVC CLD SFC/ABV10000-FT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
Megfigyelt vagy előrejelzett jelenség (M)	Azzal kapcsolatos adat, hogy a jelenség megfigyelt és várhatóan tartós vagy előrejelzett	OBS [AT nnnnZ] vagy FCST [AT nnnnZ]			OBS OBS AT 1210Z FCST FCST AT 1815Z	

Elem	Tartalom	SIGMET minta	AIRMET minta	SIGMET Példák	AIRMET Példák
Földrajzi helyzet (C)	Földrajzi helyzet (szélességi és hosszúsági koordináták (fokban és percben) megadásával)	Nnn[nn] Wnnn[nn] vagy Nnn[nn] Ennn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Snn[nn] Ennn[nn] vagy N OF Nnn[nn] vagy S OF Nnn[nn] vagy N OF Snn[nn] vagy S OF Snn[nn] vagy [AND] W OF Wnnn[nn] vagy E OF Wnnn[nn] vagy W OF Ennn[nn] vagy E OF Ennn[nn] vagy N OF Nnn[nn] vagy N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] vagy S OF Snn[nn] vagy W OF Wnnn[nn] vagy W OF Ennn[nn] ÉS E OF Wnnn[nn] vagy E OF Ennn[nn] vagy N OF LINE vagy NE OF LINE vagy E OF LINE vagy SE OF LINE vagy S OF LINE vagy SW OF LINE vagy W OF LINE vagy NW OF LINE Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] [– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] [– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] [AND N OF LINE vagy NE OF LINE vagy E OF LINE vagy SE OF LINE vagy S OF LINE vagy SW OF LINE vagy W OF LINE vagy NW OF LINE Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] [– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] [– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]]] vagy WI Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn][– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] [4] vagy APRX nnKM WID LINE BTN (vagy nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] vagy ENTIRE FIR/UIR vagy ENTIRE CTA vagy WI nnnKM (vagy nnnNM) OF TC CENTRE		N2020 W07005 N48 E010 S60 W160 S0530 E16530 N OF N50 S OF N5430 N OF S10 S OF S4530 W OF W155 E OF W45 W OF E15540 E OF E09015 N OF N1515 AND W OF E13530 S OF N45 AND N OF N40 N OF LINE S2520 W11510 – S2520 W12010 SW OF LINE N50 W005 – N60 W020 SW OF LINE N50 W020 – N45 E010 AND NE OF LINE N45 W020 – N40 E010 WI N6030 E02550 – N6055 E02500 – N6050 E02630 – N6030 E02550 APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 – N60 W010 – N57 E010 ENTIRE FIR ENTIRE FIR/UIR ENTIRE CTA WI 400KM OF TC CENTRE WI 250NM OF TC CENTRE	

Elem	Tartalom	SIGMET minta	AIRMET minta	SIGMET Példák	AIRMET Példák
Szint (C)	Repülési szint vagy magasság	[SFC/]FLnnn vagy [SFC/]nnnnM (vagy [SFC/][n]nnnnFT) vagy FLnnn/nnn vagy TOP FLnnn vagy [TOP] ABV FLnnn vagy [nnnn/]nnnnM (vagy [[n]nnnn/][n]nnnnFT) vagy [nnnnM/]FLnnn (vagy [[n]nnnnFT/]FLnnn) *vagy* (1) TOP [ABV vagy BLW] FLnnn		FL180 SFC/FL070 SFC/3000M SFC/10000FT FL050/080 TOP FL390 ABV FL250 TOP ABV FL100 3000M 2000/3000M 8000FT 6000/12000FT 2000M/FL150 10000FT/FL250 TOP FL500 TOP ABV FL500 TOP BLW FL450	
Mozgás vagy várható elmozdulás (C) (5)	Mozgás vagy várható mozgás (irány és sebesség) a tizenhatos beosztású tájoló egyik értékének megadásával vagy helyben maradás	MOV N [nnKMH] vagy MOV NNE [nnKMH] vagy MOV NE [nnKMH] vagy MOV ENE [nnKMH] vagy MOV E [nnKMH] vagy MOV ESE [nnKMH] vagy MOV SE [nnKMH] vagy MOV SSE [nnKMH] vagy MOV S [nnKMH] vagy MOV SSW [nnKMH] vagy MOV SW [nnKMH] vagy MOV WSW [nnKMH] vagy MOV W [nnKMH] vagy MOV WNW [nnKMH] vagy MOV NW [nnKMH] vagy MOV NNW [nnKMH] (vagy MOV N [nnKT] vagy MOV NNE [nnKT] vagy MOV NE [nnKT] vagy MOV ENE [nnKT] vagy MOV E [nnKT] vagy MOV ESE [nnKT] vagy MOV SE [nnKT] vagy MOV SSE [nnKT] vagy MOV S [nnKT] vagy MOV SSW [nnKT] vagy MOV SW [nnKT] vagy MOV WSW [nnKT] vagy MOV W [nnKT] vagy MOV WNW [nnKT] vagy MOV NW [nnKT] vagy MOV NNW [nnKT]) vagy STNR		MOV SE MOV NNW MOV E 40KMH MOV E 20KT MOV WSW 20KT STNR	
Az intenzitás változása (C)	Az intenzitás várható változása	INTSF vagy WKN vagy NC		INTSF WKN NC	
Előrejelzett idő (C) (5)	A jelenség előrejelzett ideje	FCST AT nnnnZ	–	FCST AT 2200Z	–
Előrejelzett helyzet (C) (5)	A vulkáni hamufelhőnek vagy a trópusi ciklon vagy egyéb veszélyes jelenség középpontjának (6) az előrejelzett helyzete a SIGMET érvényességi időszakának végén	Nnn[nn] Wnnn[nn] vagy Nnn[nn] Ennn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Snn[nn] Ennn[nn] vagy N OF Nnn[nn] vagy S OF Nnn[nn] vagy N OF Snn[nn] vagy S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] vagy E OF Wnnn[nn] vagy W OF Ennn[nn] vagy E OF Ennn[nn]	–	N30 W170 N OF N30 S OF S50 AND W OF E170 S OF N46 AND N OF N39 NE OF LINE N35 W020 – N45 W040 SW OF LINE N48 W020 – N43 E010 AND NE OF LINE N43 W020 – N38 E010 WI N20 W090 – N05 W090 – N10 W100 – N20 W100 – N20 W090	–

Elem	Tartalom	SIGMET minta	AIRMET minta	SIGMET Példák	AIRMET Példák
		vagy N OF Nnn[nn] vagy N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] vagy S OF Snn[nn] vagy W OF Wnnn[nn] vagy W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] vagy E OF Ennn[nn] vagy N OF LINE vagy NE OF LINE vagy E OF LINE vagy SE OF LINE vagy S OF LINE vagy SW OF LINE vagy W OF LINE vagy NW OF LINE Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] [– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] [AND N OF LINE vagy NE OF LINE vagy E OF LINE vagy SE OF LINE vagy S OF LINE vagy SW OF LINE vagy W OF LINE vagy NW OF LINE Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] [– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]]] vagy WI Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] ([4]) vagy APRX nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] vagy		APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 – N57 W005 – N55 E010 – N55 E030 ENTIRE FIR ENTIRE FIR/UIR ENTIRE CTA TC CENTRE PSN N2740 W07345 NO VA EXP	

Elem	Tartalom	SIGMET minta	AIRMET minta	SIGMET Példák	AIRMET Példák
		Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] [– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]][– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn]] vagy ENTIRE FIR[/UIR] vagy ENTIRE CTA vagy TC CENTRE PSN Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn[nn] (1) vagy NO VA EXP (2)			
Elemek ismétlése (C) (3)	Vulkáni hamufelhőre vagy trópusi ciklonra vonatkozó SIGMET-ben foglalt elemek ismétlése	[AND]	–	ÉS	–
VAGY					
SIGMET/AIRMET törlése (C)	SIGMET/AIRMET törlése az azonosító megadásával	CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn vagy CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] (2)	CNL AIRMET [n][n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL SIGMET B04 101200/10160-0 CNL SIGMET I07 251030/25143-0 VA MOV TO YUDO FIR	CNL AIRMET 05 151520/151800

(1) Csak trópusi ciklonokra vonatkozó SIGMET esetében.
(2) Csak vulkanikus hamura vonatkozó SIGMET esetében.
(3) Az érintett FIR-t egyidejűleg befolyásoló két vulkáni hamufelhő vagy két trópusiciklon-középpont esetében használandó.
(4) A koordináták száma korlátozott kell, hogy legyen, és normális esetben nem haladhatja meg a hetet.
(5) Az »előrejelzett idő« és az »előrejelzett helyzet« elem nem használható a »mozgás vagy várható mozgás« elemmel együtt.

Megjegyzés: Zivatarokkal kísért erős vagy közepes jegesedés vagy erős vagy közepes turbulencia (SEV ICE, MOD ICE, SEV TURB, MOD TURB); zivatarfelhők vagy trópusi ciklonok nem veendők figyelembe.

5B. függelék

Különleges légijelentések minta (felszálló összeköttetés)

Jelmagyarázat:

M = kötelezően feltüntetendő, minden különleges légijelentés tartalmazza (felszálló összeköttetés);

C = feltételesen feltüntetendő, amennyiben alkalmazandó;

= = a kettősvonal azt jelzi, hogy a mögötte álló szöveg a következő sorba írandó.

Megjegyzés: A különleges légijelentésekben foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait a 8. függelék tünteti fel.

Elem	Tartalom	Minta	Példa
Azonosító (M)	Különleges légijelentés (felszálló összeköttetés) azonosító	ARS	ARS
A légi jármű azonosító jele (M)	A légi jármű rádió-távbeszélő hívójele	nnnnnn	VA812
Megfigyelt jelenség (M)	A különleges légijelentés kiadását indokoló jelenség leírása	TS TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA [MT nnnnnnnnnn] MOD TURB MOD ICE	TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA VA MT ASHVAL5 MOD TURB MOD ICE
Megfigyelés ideje (M)	A megfigyelt jelenség megfigyelésének ideje	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1210Z
Földrajzi helyzet (C)	A megfigyelt jelenség földrajzi helyzete (szélességi és hosszúsági koordináták (fokban és percben) megadásával)	NnnnnWnnnnn vagy NnnnnEnnnnn vagy SnnnnWnnnnn vagy SnnnnEnnnnn	N2020W07005 S4812E01036
Szint (C)	A megfigyelt jelenség repülési szintje vagy magassága	FLnnn vagy FLnnn/nnn vagy nnnnM (vagy [n]nnnnFT)	FL390 FL180/210 3000M 12000FT

z) A 6., 7. és 8. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„6. függelék

Vulkanikus hamura vonatkozó tájékoztatás minta

Jelmagyarázat:

M = kötelezően feltüntetendő;

O = tetszés szerint feltüntethető;

= = a kettősvonal azt jelzi, hogy a mögötte álló szöveg a következő sorba írandó.

1. megjegyzés: A vulkanikus hamura vonatkozó tájékoztatásban foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait a 8. függelék tünteti fel.

2. megjegyzés: A rövidítések magyarázatait lásd: ICAO Doc 8400 »Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC)«.

3. megjegyzés: Az elemekre vonatkozó feliratok mindegyike után kötelező kettőspontot tenni.

4. megjegyzés: Az 1–18-ig tartó számok csak az átláthatóság miatt szerepelnek a mintában, egyébként nem alkotják a tájékoztatás részét (lásd a példát).

Elem		Tartalom	Minta		Példa	
1	Az üzenet típusának meghatározása (M)	Üzenet típusa	VA ADVISORY		VA ADVISORY	
2	Keletkezési idő (M)	Év, hónap, nap, időpont (UTC)	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ	DTG:	20080923/0130Z
3	A vulkanikus hamu tájékoztató központ neve (M)	A vulkanikus hamu tájékoztató központ neve	VAAC:	nnnnnnnnnnnn	VAAC:	TOKYO
4	A vulkán neve (M)	A vulkán neve és IAVCEI (International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior – Nemzetközi Vulkanológiai és Geokémiai Szövetség) száma	VOLCANO:	nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] vagy UNKNOWN vagy UNNAMED	VOLCANO: VOLCANO:	KARYMSKY 1000-13 UNNAMED
5	A vulkán helye (M)	A vulkán helyzete fokban és percben megadva	PSN:	Nnnnn vagy Snnnn Wnnnnn vagy Ennnnn vagy UNKNOWN	PSN: PSN:	N5403 E15927 UNKNOWN
6	Állam vagy régió (M)	Állam vagy régió, ha a hamufelhőt nem egy állam területe fölött jelentik	AREA:	nnnnnnnnnnnnnnn	AREA:	RUSSIA
7	Csúcsmagasság (M)	Csúcsmagasság méterben (vagy lábban)	SUMMIT ELEV:	nnnnM (vagy nnnnnFT)	SUMMIT ELEV:	1536M
8	Tájékoztatás száma (M)	Tájékoztatás száma: az évszám teljesen kiírva és az üzenet száma (külön sorszám minden vulkánhoz)	ADVISORY NR:	nnnn/nnnn	ADVISORY NR:	2008/4
9	Információforrás (M)	Információforrás szöveges formában	INFO SOURCE:	Legfeljebb 32 karakteres szöveg	INFO SOURCE:	MTSAT-1R KVERT KEMSD

Elem		Tartalom	Minta		Példa	
10	Színkód (O)	Légiforgalmi színkód	AVIATION COLOUR CODE:	RED vagy ORANGE vagy YELLOW vagy GREEN vagy UNKNOWN vagy NOT GIVEN vagy NIL	AVIATION COLOUR CODE:	RED
11	A vulkánkitöréssel kapcsolatos részletes adatok (M)	A vulkánkitöréssel kapcsolatos részletes adatok (többek között a kitörés(ek) dátuma/időpontja)	ERUPTION DETAILS:	Legfeljebb 64 karakteres szöveg vagy UNKNOWN	ERUPTION DETAILS:	ERUPTION AT 20080923/0000Z FL300 REPORTED
12	A vulkáni hamufelhők megfigyelésének (vagy becslésének) időpontja (M)	A vulkáni hamufelhők megfigyelésének (vagy becslésének) dátuma és időpontja (UTC)	OBS (vagy EST) VA DTG:	nn/nnnnZ	OBS VA DTG:	23/0100Z
13	Megfigyelt vagy becsült vulkáni hamufelhők (M)	A megfigyelt vagy becsült vulkáni hamufelhők vízszintes (fokban és percben) és függőleges kiterjedése a megfigyelés időpontjában, vagy – ha az alap magassága nem ismert – a megfigyelt vagy becsült vulkáni hamufelhők tetejének magassága; A megfigyelt vagy becsült vulkáni hamufelhők mozgása	OBS VA CLD vagy EST VA CLD:	TOP FLnnn vagy SFC/FLnnn vagy FLnnn/nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn][– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn]] MOV N nnKMH (vagy KT) vagy MOV NE nnKMH (vagy KT) vagy MOV E nnKMH (vagy KT) vagy MOV SE nnKMH (vagy KT) vagy MOV S nnKMH (vagy KT) vagy MOV SW nnKMH (vagy KT) vagy MOV W nnKMH (vagy KT) vagy MOV NW nnKMH (vagy KT) vagy VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA	OBS VA CLD:	FL250/300 N5400 E15930 – N5400 E16100 – N5300 E15945 MOV SE 20KT SFC/FL200 N5130 E16130 – N5130 E16230 – N5230 E16230 – N5230 E16130 MOV SE 15KT TOP FL240 MOV W 40KMH VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FL050/070 180/12MPS

Elem		Tartalom	Minta		Példa	
				WIND FLnnn/nnn nnn/nn[n]MPS (vagy KT) ([2]) vagy WIND FLnnn/nnn VRBnnMPS (vagy KT) vagy WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]MPS (vagy KT) vagy WIND SFC/FLnnn VRBnnMPS (vagy KT)		
14	A vulkáni hamufelhők előrejelzett magassága és helyzete (+ 6 HR) (M)	Dátum és időpont (UTC) (a 12. pontban megadott, vulkáni hamufelhők megfigyelésének (vagy becslésének) időpontjától számított 6 óra); Az egyes vulkáni felhőtömegek előrejelzett magassága és helyzete (fokban és percben) a meghatározott érvényességi időszakban	FCST VA CLD + 6 HR:	nn/nnnnZ SFC vagy FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn][– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn]– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn]] ([1]) vagy NO VA EXP vagy NOT AVBL vagy NOT PROVIDED	FCST VA CLD + 6 HR:	23/0700Z FL250/350 N5130 E16030 – N5130 E16230 – N5330 E16230 – N5330 E16030 SFC/FL180 N4830 E16330 – N4830 E16630 – N5130 E16630 – N5130 E16330 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
15	A vulkáni hamufelhők előrejelzett magassága és helyzete (+ 12 HR) (M)	Dátum és időpont (UTC) (a 12. pontban megadott, vulkáni hamufelhők megfigyelésének (vagy becslésének) időpontjától számított 12 óra); Az egyes vulkáni felhőtömegek előrejelzett magassága és helyzete (fokban és percben) a meghatározott érvényességi időszakban	FCST VA CLD + 12 HR:	nn/nnnnZ SFC vagy FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn]– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn]– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn]– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy	FCST VA CLD + 12 HR:	23/1300Z SFC/FL270 N4830 E16130 – N4830 E16600 – N5300 E16600 – N5300 E16130 NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED

Elem		Tartalom	Minta		Példa	
				Ennn[nn]] vagy NO VA EXP vagy NOT AVBL vagy NOT PROVIDED		
16	A vulkáni hamufelhők előrejelzett magassága és helyzete (+ 18 HR) (M)	Dátum és időpont (UTC) (a 12. pontban megadott, vulkáni hamufelhők megfigyelésének (vagy becslésének) időpontjától számított 18 óra); Az egyes vulkáni felhőtömegek előrejelzett magassága és helyzete (fokban és percben) a meghatározott érvényességi időszakban	FCST VA CLD + 18 HR:	nn/nnnnZ SFC vagy FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn] – Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn]– Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn [nn] vagy Ennn[nn]] vagy NO VA EXP vagy NOT AVBL vagy NOT PROVIDED	FCST VA CLD + 18 HR:	23/1900Z NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
17	Megjegyzések (M)	Szükség szerinti megjegyzések	RMK:	Legfeljebb 256 karakteres szöveg vagy NIL	RMK:	LATEST REP FM KVERT (0120Z) INDICATES ERUPTION HAS CEASED. TWO DISPERSING VA CLD ARE EVIDENT ON SATELLITE IMAGERY NIL
18	Következő tájékoztatás (M)	Év, hónap, nap, időpont (UTC)	NXT ADVISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ vagy NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ vagy NO FURTHER ADVISORIES vagy WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ	NXT ADVISORY:	20080923/0730Z NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ NO FURTHER ADVISORIES WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ

([1]) Legfeljebb négy kiválasztott rétegig.
([2]) Ha a vulkáni hamufelhőt jelentik (pl. AIREP), de a műholdas adatok alapján nem azonosítható.

7. függelék

Trópusi ciklonra vonatkozó tájékoztatás minta

Jelmagyarázat:

= = a kettősvonal azt jelzi, hogy a mögötte álló szöveg a következő sorba írandó.

1. megjegyzés: A trópusi ciklonra vonatkozó tájékoztatásban foglalt numerikus elemek tartományait és felbontásait a 8. függelék tünteti fel.

2. megjegyzés: A rövidítések magyarázatait lásd: ICAO Doc 8400 »Procedures for Air Navigation Services – Abbreviations and Codes (PANS-ABC)«.

3. megjegyzés: Minden elem kötelező.

4. megjegyzés: Az elemekre vonatkozó feliratok mindegyike után kötelező kettőspontot tenni.

5. megjegyzés: Az 1–19-ig tartó számok csak az átláthatóság miatt szerepelnek a mintában, egyébként nem alkotják részét a tájékoztató üzenetnek (lásd a példát).

Elem		Tartalom	Minta		Példa	
1	Az üzenet típusának azonosítása	Üzenet típusa	TC ADVISORY		TC ADVI- SORY	
2	Keletkezési idő	Kiadási év, hónap, nap, időpont (UTC)	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ	DTG:	20040925/ 1600Z
3	A trópusi ciklon tájékoztató központ neve	A trópusi ciklon tájékoztató központ neve (helységazonosító kód vagy teljes név)	TCAC:	nnnn vagy nnnnnnnnnn	TCAC: TCAC:	YUFO MIAMI
4	A trópusi ciklon neve	A trópusi ciklon neve vagy el nem nevezett ciklon esetében: »NN«	TC:	nnnnnnnnnnnn vagy NN	TC:	GLORIA
5	Tájékoztatás száma	Tájékoztatás száma (minden ciklon esetében 01-gyel kezdődik)	NR:	nn	NR:	01
6	A középpont helyzete	A trópusi ciklon középpontjának helyzete (fokban és percben)	PSN:	Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn [nn]	PSN:	N2706 W07306

	Elem	Tartalom	Minta		Példa	
7	A mozgás iránya és sebessége	Mozgás iránya a tizenhatos beosztású tájoló egyik értékének megadásával és sebessége km/h-ban (vagy csomóban), illetve lassú mozgás (< 6 km/h (3 kt)) vagy helyben maradás (< 2 km/h (1 kt))	MOV:	N nnKMH (vagy KT) vagy NNE nnKMH (vagy KT) vagy NE nnKMH (vagy KT) vagy ENE nnKMH (vagy KT) vagy E nnKMH (vagy KT) vagy ESE nnKMH (vagy KT) vagy SE nnKMH (vagy KT) vagy SSE nnKMH (vagy KT) vagy S nnKMH (vagy KT) vagy SSW nnKMH (vagy KT) vagy SW nnKMH (vagy KT) vagy WSW nnKMH (vagy KT) vagy W nnKMH (vagy KT) vagy WNW nnKMH (vagy KT) vagy NW nnKMH (vagy KT) vagy NNW nnKMH (vagy KT) vagy SLW vagy STNR	MOV:	NW 20KMH
8	Középponti légnyomás	Középponti légnyomás (hPa-ban)	C:	nnnHPA	C:	965HPA
9	A legnagyobb felszíni szél	A legnagyobb felszíni szél a középpont közelében (10 perces időközönként, m/s-ban (vagy csomóban))	MAX WIND:	nn[n]MPS (vagy nn[n]KT)	MAX WIND:	22MPS
10	Előrejelzés a középpont helyzetéről (+ 6 HR)	Dátum és időpont (UTC) (a 2. pontban megadott DTG-től számított 6 óra); A trópusiciklon-középpont helyzetének előrejelzése (fokban és percben)	FCST PSN + 6 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn [nn]	FCST PSN + 6 HR:	25/2200Z N2748 W07350
11	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (+ 6 HR)	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (a 2. pontban megadott DTG-től számított 6 óra)	FCST MAX WIND + 6 HR:	nn[n]MPS (vagy nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 6 HR:	22MPS

	Elem	Tartalom	Minta		Példa	
12	Előrejelzés a középpont helyzetéről (+ 12 HR)	Dátum és időpont (UTC) (a 2. pontban megadott DTG-től számított 12 óra); A trópusiciklon-középpont helyzetének előrejelzése (fokban és percben)	FCST PSN + 12 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn [nn]	FCST PSN + 12 HR:	26/0400Z N2830 W07430
13	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (+ 12 HR)	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (a 2. pontban megadott DTG-től számított 12 óra)	FCST MAX WIND + 12 HR:	nn[n]MPS (vagy nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 12 HR:	22MPS
14	Előrejelzés a középpont helyzetéről (+ 18 HR)	Dátum és időpont (UTC) (a 2. pontban megadott DTG-től számított 18 óra); A trópusiciklon-középpont helyzetének előrejelzése (fokban és percben)	FCST PSN + 18 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn [nn]	FCST PSN + 18 HR:	26/1000Z N2852 W07500
15	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (+ 18 HR)	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (a 2. pontban megadott DTG-től számított 18 óra)	FCST MAX WIND + 18 HR:	nn[n]MPS (vagy nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 18 HR:	21MPS
16	Előrejelzés a középpont helyzetéről (+ 24 HR)	Dátum és időpont (UTC) (napi 24 órában és heti hét napon át a 2. pontban megadott DTG szerint); A trópusiciklon-középpont helyzetének előrejelzése (fokban és percben)	FCST PSN + 24 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] vagy Snn[nn] Wnnn[nn] vagy Ennn [nn]	FCST PSN + 24 HR:	26/1600Z N2912 W07530
17	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (+ 24 HR)	Előrejelzés a legnagyobb felszíni szélről (napi 24 órában és heti hét napon át a 2. pontban megadott DTG szerint)	FCST MAX WIND + 24 HR:	nn[n]MPS (vagy nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 24 HR:	20MPS
18	Megjegyzések	Szükség szerinti megjegyzések	RMK:	Legfeljebb 256 karakteres szöveg vagy NIL	RMK:	NIL
19	A következő tájékoztatás kiadásának várható ideje	A következő tájékoztatás kiadásának várható éve, hónapja, napja és időpontja (UTC)	NXT MSG:	[BFR] nnnnnnnn/nnnnZ vagy NO MSG EXP	NXT MSG:	20040925/ 2000Z

8. függelék

A vulkanikus hamura és trópusi ciklonra vonatkozó tájékoztatásokban, a SIGMET-ben, AIRMET-ben, valamint a repülőtéri és a szélnyírásra vonatkozó figyelmeztetésekben foglalt numerikus elemek tartományai és felbontásai

Elem		Tartomány	Felbontás
Csúcsmagasság:	M	000–8 100	1
	FT	000–27 000	1
Tájékoztatás száma:	vulkáni hamu esetében (index) (1)	000–2 000	1
	trópusi ciklon esetében (index) (1)	00–99	1
A legnagyobb felszíni szél:	MPS	00–99	1
	KT	00–199	1
Középponti légnyomás:	hPa	850–1 050	1
Felszíni szélsebesség:	MPS	15–49	1
	KT	30–99	1
Felszíni látástávolság:	M	0000–0750	50
	M	0800–5 000	100
Felhőzet: felhőalap magassága:	M	000–300	30
	FT	000–1 000	100
Felhőzet: felhőtető magassága:	M	000–2 970	30
	M	3 000–20 000	300
	FT	000–9 900	100
	FT	10 000–60 000	1 000
Földrajzi szélesség:	° (fok)	00–90	1
	(perc)	00–60	1
Földrajzi hosszúság:	° (fok)	000–180	1
	(perc)	00–60	1
Repülési szintek:		000–650	10
Mozgás:	KMH	0–300	10
	KT	0–150	5

(1) Nem térbeli.

(6) A VI. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„VI. MELLÉKLET

LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK

(AIS rész)

A. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (AIS.OR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

AIS.OR.100 Légügyi információkezelés

A légiforgalmi tájékoztató szolgálatok információkezelési forrásokat és eljárásokat hoznak létre, amelyek megfelelően biztosítják garantált minőségű légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások ATM-rendszeren belüli naprakész gyűjtését, feldolgozását, tárolását, integrálását, cseréjét és szolgáltatását.

AIS.OR.105 A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatók feladatai

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja a légi közlekedés biztonsága, szabályszerűsége és hatékonysága szempontjából szükséges légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások nyújtását.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató átveszi, egybeveti vagy rendezi, szerkeszti, formázza, közzéteszi, tárolja és terjeszti az adott tagállam teljes területét vagy azokat a nyílt tengerek feletti területeket érintő légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat, amelyeken az adott tagállam felel a légiforgalmi szolgálatok ellátásáért.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások rendelkezésre állását az alábbiak számára:

(1) a repülési műveletekben részt vevő személyzet, beleértve a hajózó személyzetet, a repüléstervezést és a repülésszimulátorokat;

(2) a repüléstájékoztató szolgálatért felelős, légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatók; valamint

(3) a repülés előtti tájékoztatásért felelős szolgálatok.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató 24 órás szolgálatot lát el a felelősségi területén NOTAM létrehozására és kiadására vonatkozóan, valamint a felelősségi területén lévő repülőtérről/helikopter-leszállóhelyről induló útvonalszakaszokkal kapcsolatban szükséges repülés előtt tájékoztatásra vonatkozóan.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató más légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatók rendelkezésére bocsátja az általuk kért légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja az adatokban és a tájékoztatásokban előforduló hibákból eredő repülésbiztonsági kockázatok értékelésére és csökkentésére szolgáló eljárások bevezetését.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató egyértelműen jelzi, hogy az adott tagállam számára és nevében szolgáltatott légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások szolgáltatására az adott tagállam felügyelete alatt kerül sor, függetlenül attól, hogy azokat milyen formátumban nyújtják.

2. SZAKASZ – ADATMINŐSÉG KEZELÉSE

AIS.OR.200 Általános előírások

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja:

a) a légiforgalmi adatoknak és légiforgalmi tájékoztatásoknak a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) 1. függelékében meghatározott légiforgalmi adatkatalógusban foglalt előírások szerinti szolgáltatását;

b) az adatminőség fenntartását; valamint

c) automatizálás alkalmazását a digitális légiforgalmi adatok feldolgozásának és cseréjének lehetővé tétele érdekében.

AIS.OR.205 Hivatalos megállapodások

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja hivatalos megállapodások létrehozását a következőkkel:

a) minden olyan fél, amely adatokat továbbít számukra; és

b) egyéb légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltatók, amennyiben azokkal légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat cserél.

AIS.OR.210 Légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások cseréje

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy:

a) a légiforgalmi adatok formátuma globális interoperabilitást lehetővé tévő módon kialakított légiforgalmi információcsere-modellen alapul; és

b) a légiforgalmi adatok cseréje elektronikus eszközök útján történik.

AIS.OR.215 Eszközök és szoftver

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a légiforgalmi adatfolyamok támogatása vagy automatizálása érdekében alkalmazott eszközök és szoftverek funkciójukat a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségének gyengítése nélkül töltik be.

AIS.OR.220 Validálás és ellenőrzés

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató gondoskodik olyan validálási és ellenőrzési módszerek alkalmazásáról, amelyek biztosítják, hogy a légiforgalmi adatok megfeleljenek az AIS.TR.200. pontban meghatározott, kapcsolódó adatminőségi követelményeknek.

AIS.OR.225 Metaadatok

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató gyűjti és megőrzi a metaadatokat.

AIS.OR.230 Adathibák észlelése és hitelesítése

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja:

a) digitális adathiba-észlelő módszerek alkalmazását a légiforgalmi adatok átvitele és/vagy tárolása során az AIS. TR.200 c) pontban meghatározott alkalmazandó adat-megbízhatósági szintek támogatása érdekében; valamint

b) a légiforgalmi adatok átvitele tekintetében megfelelő hitelesítési folyamat alkalmazását, melynek révén az átvevők meg tudják állapítani, hogy az adatok vagy az információk ellenőrzött forrásból származnak.

AIS.OR.235 Hibajelentés, hibamérés és korrekciós intézkedések

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja hibajelentési, hibamérési és korrekciós intézkedési mechanizmusok bevezetését és fenntartását.

AIS.OR.240 Adatokra vonatkozó korlátozások

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató a légiforgalmi tájékoztatási termékek között – a NOTAM kivételével – azonosítja azokat a légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat, amelyek nem felelnek meg az adatminőségi követelményeknek.

AIS.OR.250 Következetesség követelménye

Amennyiben a légiforgalmi adatok vagy légiforgalmi tájékoztatások több tagállam nemzeti AIP-jében is szerepelnek, a szóban forgó AIP-okért felelős légiforgalmi tájékoztató szolgálatok mechanizmusokat dolgoznak ki a több helyen is szereplő információk következetességének biztosítására.

3. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK

AIS.OR.300 Általános előírások – Légiforgalmi tájékoztatási termékek

Légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások többféle formátumban történő szolgáltatása esetén a légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató gondoskodik olyan folyamatok végrehajtásáról, amelyek biztosítják az adatok és tájékoztatások összhangját a különböző formátumok között.

1. fejezet – Légiforgalmi tájékoztatás egységes megjelenítése

AIS.OR.305 Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató légiforgalmi tájékoztató kiadványt ad ki.

AIS.OR.310 Az AIP módosításai

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

a) AIP-módosítások formájában kiadja az AIP-ban eszközölt állandó érvényű változtatásokat; és

b) gondoskodik az AIP rendszeres időközönként szükségessé váló módosításáról vagy újbóli kiadásáról a tájékoztatások teljességének és naprakészen tartásának biztosítása érdekében.

AIS.OR.315 AIP-kiegészítések

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

a) AIP-kiegészítések formájában kiadja a hosszú időtartamra – három hónapra vagy még tovább – szóló átmeneti változtatásokat, valamint a rövid időtartamra szóló, nagy terjedelmű szövegeket és/vagy ábrákat tartalmazó tájékoztatásokat;

b) rendszeresen rendelkezésre bocsátja az érvényes AIP-kiegészítések ellenőrzőlistáját; és

c) új, helyettesítő AIP-kiegészítést ad ki, ha hiba fordul elő valamelyik AIP-kiegészítésben, vagy ha megváltozik egy AIP-kiegészítés érvényességi ideje.

AIS.OR.320 Légiforgalmi tájékoztató körlevél

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató légiforgalmi tájékoztató körlevél formájában adja ki az alábbiak bármelyikét:

a) a jogszabályokban, rendeletekben, eljárásokban vagy szolgáltatásokban bekövetkező bármely lényeges változás hosszú távú előrejelzését;

b) a repülésbiztonságot érintő, tisztán magyarázó vagy tájékoztató jellegű információkat;

c) műszaki, jogi vagy tisztán adminisztratív kérdéseket érintő, magyarázó vagy tájékoztató jellegű információkat vagy értesítéseket.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató évente legalább egyszer elvégzi a hatályos légiforgalmi tájékoztató körlevél érvényességének a felülvizsgálatát.

AIS.OR.325 Légiforgalmi térképek

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy az alábbi légiforgalmi térképek, amennyiben rendelkezésre állnak:

a) az AIP részét képezzék, vagy azokat külön az AIP címzettjei részére kerüljenek átadásra:

   (1) repülőtéri akadályok térképe – A típus;

   (2) repülőtér/helikopter-leszállóhely térkép;

   (3) repülőtéri földi mozgások térképe;

   (4) légi járművek parkolási/dokkolási térképe;

   (5) precíziós megközelítési domborzati térkép;

   (6) légiforgalom-irányítási légtér-ellenőrzési legkisebb magasság térkép;

   (7) területtérkép;

(8) szabvány érkezési térkép – műszeres;

(9) szabvány indulási térkép – műszeres;

(10) műszeres megközelítési térkép;

(11) vizuális megközelítési térkép; és

(12) útvonaltérkép; valamint

b) a légiforgalmi tájékoztatási termékek részeként kerüljenek átadásra:

(1) repülőtéri akadályok térképe – B típus;

(2) 1:1 000 000 légiforgalmi világtérkép;

(3) 1:500 000 légiforgalmi világtérkép;

(4) légiforgalmi navigációs térkép – kis méretarányú; és

(5) grafikus ábrázoló térkép.

AIS.OR.330 NOTAM

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

a) haladéktalanul NOTAM-ot ad ki minden esetben, amikor a megosztandó információk ideiglenes jellegű és rövid időszakra szólnak, vagy ha működés szempontjából lényeges állandó érvényű változtatásokra vagy hosszú időszakra szóló ideiglenes változtatásokra kerül sor rövid határidővel, kivéve a nagy terjedelmű szövegeket és/vagy ábrákat; valamint

b) NOTAM formájában kiadja a légiforgalmi berendezések, szolgálatok, eljárások vagy veszélyek létesítésére, keletkezésére, állapotára vagy változására vonatkozó azon tájékoztatást, amelynek kellő időben történő ismerete alapvető fontosságú a repülésben érintett személyzet számára.

Az AIS.OR.200 pontban foglaltaknak való megfelelés nem akadályozhatja a repülésbiztonság szempontjából szükséges légiforgalmi tájékoztatások sürgős megosztását.

2. fejezet – Digitális adatkészletek

AIS.OR.335 Általános előírások – Digitális adatkészletek

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a digitális adatok, ha vannak, az alábbi adatkészletek formájában álljanak rendelkezésre:

(1) AIP-adatkészlet;

(2) domborzati adatkészlet;

(3) akadály-adatkészletek;

(4) repülőtéri térképészeti adatkészletek; és

(5) műszeres repülési eljárási adatkészletek.

A rendelkezésre bocsátott domborzati adatokat domborzati adatkészletek formájában kell szolgáltatni.

Rendszeresen rendelkezésre kell bocsátani az érvényes adatkészletek ellenőrzőlistáját.

AIS.OR.340 Metaadatokra vonatkozó követelmények

Minden adatkészletnek tartalmaznia kell a következő felhasználónak nyújtandó minimális számú metaadatot.

AIS.OR.345 AIP-adatkészlet

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy az AIP-adatkészlet, ha van ilyen, tartalmazza a tartós jellegű légiforgalmi tájékoztatások, köztük az állandó érvényű információk és a hosszú időszakra szóló ideiglenes változások digitális megjelenítését.

AIS.OR.350 Domborzati és akadályadatok – Általános követelmények

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a domborzati és akadály adatok szolgáltatására, ha vannak ilyenek, az AIS.TR.350 pontban foglaltakkal összhangban kerüljön sor.

AIS.OR.355 Domborzati adatkészletek

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a domborzati adatok szolgáltatására, amennyiben vannak ilyenek, az alábbiak szerint kerüljön sor:

a) az 1. terület vonatkozásában az AIS.TR.350 pontban meghatározottak szerint; és

b) a repülőterek vonatkozásában az alábbiakra kiterjedően:

(1) a 2a. terület vagy annak részei, az AIS.TR.350 b) 1. pontban meghatározottak szerint;

(2) a 2b., 2c és 2d. terület vagy azok részei, az AIS.TR.350 b) 2., 3. és 4. pontban foglaltak szerint, a domborzat vonatkozásában:

i. a repülőtér vonatkozási pont 10 km-es körzetében; és

ii. a repülőtér vonatkozási pont 10 km-es körzetén kívül, ha a domborzat a legalacsonyabb futópálya magasság felett 120 m-rel hatol át a vízszintes síkon;

(3) a felszállási repülési útvonal terület vagy annak részei;

(4) a repülőtéri akadály-határolt felületek oldalirányú kiterjedése által határolt terület vagy annak részei;

(5) a 3. terület vagy annak részei, az AIS.TR.350 c) pontban meghatározottak szerint, a vízszintes sík felett 0,5 m-rel kiemelkedő domborzat vonatkozásában, amely áthalad a repülőtéri mozgási terület legközelebbi pontján; és

(6) a 4. terület vagy annak részei, az AIS.TR.350 d) pontban meghatározottak szerint, minden olyan futópálya vonatkozásában, amelyen II. vagy III. kategóriás precíziós megközelítési műveleteket határoztak meg, és ahol az üzembentartók a domborzattal kapcsolatos részletes tájékoztatást igényelnek annak érdekében, hogy megállapítsák a domborzat által az elhatározási magasság rádió-magasságmérővel végzett meghatározására gyakorolt hatást.

AIS.OR.360 Akadály-adatkészletek

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy az akadályadatok szolgáltatására, amennyiben vannak ilyenek, az alábbiak szerint kerüljön sor:

a) az 1. területen lévő, legalább 100 m föld feletti magassággal rendelkező akadályok vonatkozásában;

b) a repülőterek vonatkozásában a 2. területen lévő minden akadállyal kapcsolatban, amely a légi közlekedést veszélyeztető tárgynak minősül; és

c) a repülőterek vonatkozásában az alábbiakra kiterjedően:

(1) a 2a. terület vagy annak részei, az adott akadályadat-gyűjtési felületen áthatoló akadályok vonatkozásában;

(2) a felszállási repülési útvonal területen vagy annak részein lévő tárgyak, amelyek kinyúlnak az 1,2 %-os lejtéssel rendelkező, a felszállási repülési útvonal területtel azonos eredetű sík felületből;

(3) a repülőtéri akadály-határolt felületeknek vagy azok részeinek áttörései;

(4) a 2b., 2c. és 2d. terület, az adott akadályadat-gyűjtési felületen áthatoló akadályok vonatkozásában;

(5) a 3. terület vagy annak részei, az adott akadályadat-gyűjtési felületen áthatoló akadályok vonatkozásában; és

(6) a 4. terület vagy annak részei, minden olyan futópálya vonatkozásában, amelyen II. vagy III. kategóriás precíziós megközelítési műveleteket határoztak meg.

AIS.OR.365 Repülőtéri térképészeti adatkészletek

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a repülőtéri térképészeti adatkészletek szolgáltatására, ha vannak ilyenek, az AIS.TR.365 pontban foglaltakkal összhangban kerüljön sor.

AIS.OR.370 Műszeres repülési eljárás adatkészletek

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a műszeres repülési eljárásokkal kapcsolatos adatkészletek szolgáltatására, ha vannak ilyenek, az AIS.TR.370 pontban foglaltakkal összhangban kerüljön sor.

4. SZAKASZ – TERJESZTÉSÉRT ÉS REPÜLÉS ELŐTTI INFORMÁCIÓK SZOLGÁLTATÁSÁÉRT FELELŐS SZOLGÁLATOK

AIS.OR.400 Terjesztésért felelős szolgálatok

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

a) kérésre továbbítja a rendelkezésre álló légiforgalmi tájékoztatási termékeket a felhasználók felé;

b) a lehető leghamarabb rendelkezésre bocsátja az AIP-ot, az AIP-módosításokat, az AIP-kiegészítéseket, a NOTAM-okat és a légiforgalmi tájékoztató körleveleket;

c) biztosítja a NOTAM-ok továbbítását a légiforgalmi állandóhelyű szolgálaton keresztül, amennyiben ez lehetséges;

d) biztosítja, hogy a NOTAM-ok nemzetközi cseréjére csak az érintett nemzetközi NOTAM-irodák és multinacionális NOTAM feldolgozó egységek közötti kölcsönös megállapodás szerint kerüljön sor; és

e) szükség szerint intézkedik telekommunikációs eszközök segítségével terjesztett NOTAM kiadásáról és átvételéről a működési követelményeknek való megfelelés érdekében.

AIS.OR.405 Repülés előtti tájékoztatási szolgáltatások

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy:

a) bármely repülőtér/helikopter-leszállóhely vonatkozásában az adott repülőtérről/helikopter-leszállóhelyről induló útvonalszakaszokra vonatkozó légiforgalmi tájékoztatásokkal lássák el a járatot üzemeltető személyzetet, ideértve a hajózó személyzetet és a repülés előtti tájékoztatásért felelős szolgálatot; és

b) a repülés előtti tervezési célokat szolgáló légiforgalmi tájékoztatások tartalmazzák a légiforgalmi tájékoztatási termékek elemeire vonatkozó, a működés szempontjából jelentős információkat.

5. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK FRISSÍTÉSEI

AIS.OR.500 Általános előírások – Légiforgalmi tájékoztatási termékek frissítései

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja a légiforgalmi adatok és a légiforgalmi tájékoztatások módosítását vagy újbóli kiadását azok naprakészen tartása érdekében.

AIS.OR.505 A légiforgalmi tájékoztatás szabályozási és ellenőrzési rendszere (AIRAC)

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja az AIS.TR.505 a) pontban felsorolt körülményekre vonatkozó információk terjesztését az AIRAC keretében.

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy:

(1) az AIRAC keretében megosztott információkban ne következzen be további változás az AIRAC szerinti hatálybalépési napot követő legalább 28 napig, kivéve, ha a bejelentett körülmény ideiglenes jellegű és nem állna fenn a teljes időszak során;

(2) az AIRAC keretében megosztott információkat úgy osszák meg/bocsássák rendelkezésre, hogy azok legalább 28 nappal az AIRAC szerinti hatálybalépési nap előtt eljussanak a címzettekhez; és

(3) a térképészeti munkát igénylő, előre megtervezett, a működés szempontjából fontos változtatások és/vagy a navigációs adatbázisok frissítése tekintetében ne alkalmazzanak az AIRAC szerinti hatálybalépési naptól eltérő végrehajtási határidőket.

AIS.OR.510 NOTAM

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

a) biztosítja NOTAM szolgáltatását az AIS.TR.510 ponttal összhangban; és

b) »figyelemfelkeltő NOTAM-ot« szolgáltat az AIS.TR.510 f) pontban meghatározottak szerint, ha AIP-módosítás vagy AIP-kiegészítés kiadására kerül sor az AIRAC szerinti eljárásokkal összhangban.

AIS.OR.515 Adatkészletek frissítése

A légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató:

a) gondoskodik az adatkészletek rendszeres időközönként szükségessé váló módosításáról vagy újbóli kiadásáról azok naprakészen tartásának biztosítása érdekében; és

b) kiadja az állandó érvényű változtatásokat és a hosszú időtartamra – három hónapra vagy még tovább – szóló átmeneti változtatásokat teljes adatkészlet és/vagy csak a korábban kiadott teljes adatkészlettől való eltéréseket tartalmazó alkészlet formájában.

6. SZAKASZ – SZEMÉLYI FELTÉTELEK

AIS.OR.600 Általános követelmények

A III. melléklet ATM/ANS.OR.B.005 a) 6. pontjában foglaltakon felül a légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató biztosítja, hogy a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatás nyújtásáért felelős személyzet:

a) figyelmét felhívják a következőkre:

   (1) a légiforgalmi tájékoztatási termékekre és szolgáltatásokra vonatkozó követelményekre, a 2–5. szakaszban foglaltak szerint;

   (2) az AIP-módosítások és AIP-kiegészítések tekintetében azokon a területeken alkalmazandó frissítési ciklusokra, amelyekre vonatkozóan légiforgalmi adatokat szolgáltatnak vagy légiforgalmi tájékoztatást nyújtanak;

b) a tőle elvárt munka elvégzéséhez megfelelő képzettséggel, hozzáértéssel és engedélyekkel rendelkezzen.

B. ALRÉSZ – A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁST NYÚJTÓ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (AIS.TR)

2. SZAKASZ – ADATMINŐSÉG-KEZELÉS

AIS.TR.200 Általános előírások

a) A légiforgalmi adatok pontosságának meg kell felelnie a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) 1. függelékében meghatározott légiforgalmi adatkatalógusnak.

b) A légiforgalmi adatok felbontásának összhangban kell állnia az adatok tényleges pontosságával.

c) Fenn kell tartani a légiforgalmi adatok megbízhatóságát. A légiforgalmi adatkatalógusban meghatározott megbízhatósági besorolás alapján eljárásokat kell bevezetni annak érdekében, hogy:

   (1) a mindennapi adatok tekintetében elkerüljék a sérülést az adatfeldolgozás teljes folyamata során;

   (2) a lényeges adatok tekintetében ne forduljon elő sérülés a folyamat egyetlen szakaszában sem, és szükség esetén további eljárások bevonására kerüljön sor az esetleges kockázatok kezelésére a rendszer teljes struktúrájában, az adatok megbízhatóságának ezen a szinten történő még jobb biztosítása érdekében;

   (3) a kritikus adatok tekintetében ne forduljon elő sérülés a folyamat egyetlen szakaszában sem, és további, integritást biztosító eljárásokat vonjanak be a rendszer teljes struktúrájának alapos elemzése során esetleges adatmegbízhatósági kockázatként azonosított hibák hatásainak teljeskörű mérséklése érdekében.

d) Biztosítani kell a légiforgalmi adatok nyomonkövethetőségét.

e) Biztosítani kell a légiforgalmi adatok időszerűségét, beleértve az adatok érvényességi idejének korlátozásait.

f) Biztosítani kell a légiforgalmi adatok teljességét.

g) Az adatokat olyan formátumban kell szolgáltatni, amely biztosítja az adatok tervezett felhasználásukkal összhangban történő értelmezését.

AIS.TR.210 Légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások cseréje

A domborzati adatok kivételével a légiforgalmi adatok csereformátuma:

a) lehetővé teszi mind az egyéni tulajdonságokkal, mind pedig a tulajdonsággyűjteményekkel kapcsolatos adatok cseréjét;

b) lehetővé teszi az állandó érvényű változások eredményeként kialakult, kiindulási alapnak tekinthető információk cseréjét;

c) kialakítása összhangban áll a légiforgalmi adatkatalógusban foglalt tárgykörökkel és tulajdonságokkal, és azt dokumentálni kell a csereformátum és a légiforgalmi adatkatalógus közötti megfeleltetés alkalmazásával.

AIS.TR.220 Ellenőrzés

a) Az ellenőrzés biztosítja a következőket:

(1) a légiforgalmi adatok sérülésmentes átvételét;

(2) a légiforgalmi adatfolyamat nem okoz sérülést.

b) A manuálisan bevitt légiforgalmi adatokat és a légiforgalmi tájékoztatást az esetlegesen bevitt hibák meghatározása érdekében független ellenőrzésnek kell alávetni.

AIS.TR.225 Metaadatok

A gyűjtendő metaadatoknak tartalmazniuk kell legalább a következőket:

a) a légiforgalmi adatok előállításával, átvitelével vagy manipulálásával kapcsolatos bármely tevékenységet végző szervezetek vagy szervek meghatározását;

b) a végzett tevékenységet;

c) a tevékenység végzésének dátumát és időpontját.

AIS.TR.235 Hibajelentés, hibamérés és korrekciós intézkedések

A hibajelentési, -felmérési és korrekciós intézkedések végrehajtására vonatkozó mechanizmusoknak biztosítaniuk kell:

a) a létrehozás, előállítás, tárolás, kezelés és feldolgozás során azonosított problémák, illetve a felhasználók által a közzétételt követően azonosított problémák rögzítését;

b) azt, hogy a légiforgalmi tájékoztató szolgálat elemezze a légiforgalmi adatokkal és a légiforgalmi tájékoztatással kapcsolatban jelentett valamennyi problémát és végrehajtsa a szükséges korrekciós intézkedéseket;

c) azt, hogy elsőbbséget élvezzen a kritikus és az alapvető légiforgalmi adatokkal és légiforgalmi tájékoztatással kapcsolatban azonosított hibák, következetlenségek és anomáliák kiküszöbölése;

d) azt, hogy a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatás megbízhatósági szintjének figyelembevételével a lehető leghatékonyabb módon figyelmeztessék a hibák által érintett adatfelhasználókat;

e) annak elősegítését és ösztönzését, hogy a hibákról visszajelzést küldjenek.

AIS.TR.240 Adatokra vonatkozó korlátozások

Az adatminőségi követelményeknek nem megfelelő adatok meghatározását megjegyzéssel kell ellátni, vagy kifejezetten meg kell adni a minőség értékét.

3. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK

AIS.TR.300 Általános előírások – Légiforgalmi tájékoztatási termékek

a) A terjesztésre szánt légiforgalmi tájékoztatási termékeknek angol nyelvű szöveget kell tartalmazniuk a kódolatlan nyelven megfogalmazott részek vonatkozásában, kivéve azokat a termékeket, amelyeket kizárólag valamely adott tagállamon belüli terjesztésre szántak.

b) A helységneveket a helyi használat szerint kell írni, és szükség szerint fel kell tüntetni a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) által használt latin betűs átírásban is.

c) A légiforgalmi információs termékekben – adott esetben – a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által használt rövidítéseket kell használni.

1. fejezet – Légiforgalmi tájékoztatás egységes megjelenítése

AIS.TR.305 Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)

a) AIP, AIP-módosítások és AIP-kiegészítések nyújtására »elektronikus AIP« (eAIP) formájában kerül sor. Az eAIP lehetővé teszi a számítógép-képernyőn történő megjelenítést, illetve a papírra való nyomtatást. Ezenfelül az AIP, az AIP-módosítások és az AIP-kiegészítések papíron is rendelkezésre bocsáthatók.

b) Az AIP az alábbiakat foglalja magában:

(1) az AIP-ban foglalt légiforgalmi eszközökért, szolgálatokért vagy eljárásokért felelős illetékes hatóság nyilatkozatát;

(2) azokat az általános feltételeket, amelyek mellett a szolgálatok vagy az eszközök igénybe vehetők;

(3) a tagállam rendeletei és gyakorlata, valamint a vonatkozó ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok és eljárások közötti jelentős eltérések jegyzékét;

(4) a tagállam által hozott döntést minden mérvadó esetben, amikor az ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok és eljárások alternatív cselekvési módot kínálnak fel.

c) Az AIP az 1. függelékben felsorolt tárgykör mezőkre vonatkozó, és azok szerint elrendezett információkat tartalmaz.

d) Egyértelműen meg kell jelölni a kiadó tagállamot és légiforgalmi tájékoztató szolgálatot.

e) Amennyiben kettő vagy több tagállam közösen adja ki az AIP-t, azokat is egyértelműen meg kell jelölni.

f) Minden AIP önálló kiadvány, amely tartalomjegyzéket is tartalmaz.

g) Az AIP három részt (GEN, ENR és AD), szakaszokat és alszakaszokat tartalmaz, kivéve, ha az AIP vagy annak egy kötete repülés közbeni operatív használat elősegítésére irányul, amely esetben a pontos formátumról és elrendezésről a tagállam szabadon dönthet, feltéve, hogy megfelelő tartalomjegyzéket biztosít.

h) Minden AIP-t dátummal kell ellátni.

i) Az évet, a hónapot (megnevezve) és a napot tartalmazó dátum, a tájékoztatás kiadásának és/vagy hatálybalépésének a dátuma (az AIRAC szerint).

j) Tevékenységi, rendelkezésreállási vagy üzemeltetési időszakok leírása során meg kell határozni a vonatkozó napokat és időpontokat.

k) Minden, nyomtatott kötet formájában kiadott AIP-t, valamint a cserélhető lapos AIP-k minden oldalát magyarázó jegyzettel kell ellátni az alábbiak egyértelmű megjelölése érdekében:

(1) az AIP azonosítója;

(2) a lefedett terület, valamint szükség esetén annak alkörzetei;

(3) a kiadó tagállam és a létrehozó szervezet (hatóság) meghatározása; és

(4) oldalszámok/ábrák címe.

l) Az AIP nyomtatott kötetének bármely módosítását helyettesítő lapok formájában kell kiadni.

AIS.TR.310 Az AIP módosításai

a) Az AIP bármely, üzemeltetési szempontból lényeges változtatását – az AIS.OR.505 pontban foglaltakkal összhangban – az AIRAC keretében kell kiadni, és mint ilyet, egyértelműen meg kell jelölni.

b) Minden AIP-módosításhoz folyamatos sorszámot kell rendelni.

c) AIP-módosítás kiadása esetében annak hivatkozásokat kell tartalmaznia a módosításba beépített NOTAM sorszámára.

d) Az AIP-módosításokra vonatkozó legutóbbi frissítési ciklusokat közzé kell tenni.

e) A kézi módosításokat/magyarázó jegyzeteket a minimumra kell korlátozni; a módosítást rendszerint újbóli kiadás vagy helyettesítő lapok formájában kell kiadni.

f) Minden AIP-módosítás:

(1) tartalmaz egy ellenőrzőlistát, amely magában foglalja az AIP minden cserélhető lapjának aktuális dátumát és számát; és

(2) tartalmazza a függőben lévő, kézi módosítások összegzését.

g) Az új vagy módosított információkat széljegyzettel kell azonosítani.

h) Az AIP-módosítás minden oldalán, így a fedőlapon is, fel kell tüntetni a kiadás dátumát, valamint adott esetben a hatálybalépés dátumát.

i) Az AIP rendszeres időközönként történő módosításait meg kell határozni az AIP 1. részében (Általános követelmények, GEN).

AIS.TR.315 AIP-kiegészítések

a) A nyomtatott formában kiadott AIP-kiegészítést különálló lapok formájában kell megtenni.

b) Az AIP-kiegészítésekre vonatkozó legutóbbi frissítési ciklusokat közzé kell tenni.

c) Minden AIP-kiegészítéshez sorszámot kell rendelni; a sorszámoknak egymást követő számoknak kell lenniük és a naptári éven kell alapulniuk.

d) Amennyiben az AIP-kiegészítést valamely NOTAM helyettesítéseként adják ki, hivatkozni kell a NOTAM sorozatára és számára.

e) Legalább havonta ki kell adni az érvényes AIP-kiegészítések ellenőrzőlistáját a NOTAM ellenőrzőlista részeként, az AIP-kiegészítésekkel megegyező terjesztéssel.

f) Az AIP-kiegészítés minden oldalán fel kell tüntetni a kiadás dátumát. Az AIRAC keretében kiadott AIP-kiegészítések minden oldalán fel kell tüntetni a kiadás és a hatálybalépés dátumát is.

AIS.TR.320 Légiforgalmi tájékoztató körlevél

a) A légiforgalmi tájékoztató körlevelet elektronikus dokumentum formájában kell rendelkezésre bocsátani.

b) Légiforgalmi tájékoztató körlevelet kell kiadni, amikor szükség van a következők közzétételére:

(1) a légiforgalmi eljárásokban, szolgálatokban és eszközökben bekövetkező fontos változások előrejelzései;

(2) új navigációs rendszerek kiépítésének előrejelzései;

(3) légiközlekedési baleset/esemény kivizsgálásából származó jelentős, a repülésbiztonságot érintő információk;

(4) a polgári repülés biztonságát veszélyeztető jogellenes beavatkozásokkal szembeni védelemre vonatkozó rendeletekkel kapcsolatos információk;

(5) a légijármű-vezetők számára különös jelentőséggel bíró egészségügyi kérdéseket érintő tanácsadás;

(6) a légijármű-vezetőkre irányuló, fizikai veszélyek elkerülésére vonatkozó figyelmeztetések;

(7) bizonyos időjárási jelenségek által a légi járművek üzemeltetésére gyakorolt hatásra vonatkozó információk;

(8) a légi járművek kezelési technikáit érintő új veszélyekre vonatkozó információk;

(9) korlátozás alá eső cikkek légi fuvarozására vonatkozó rendeletekkel kapcsolatos információk;

(10) nemzeti és uniós jogszabályok előírásaira, valamint változások azokban történő közzétételére vonatkozó hivatkozások;

(11) a hajózó személyzetre vonatkozó engedélyezési megállapodásokkal kapcsolatos információk;

(12) légiközlekedési szakszemélyzet képzésére vonatkozó információk;

(13) nemzeti és uniós jogszabályokban foglalt előírások végrehajtására vagy azok alóli mentességre vonatkozó információk;

(14) adott berendezéstípusok használatára és karbantartására vonatkozó tanácsadás;

(15) légiforgalmi térképek új és módosított kiadásainak aktuális vagy tervezett rendelkezésre állása;

(16) kommunikációs eszközök szállítására vonatkozó információk;

(17) zajcsillapításra vonatkozó magyarázó információk;

(18) kiválasztott légialkalmassági utasítások;

(19) NOTAM-ok sorozatában vagy terjesztésében, AIP-k új kiadásaiban vagy a tartalmukban, hatályukban vagy formátumukban bekövetkező jelentősebb változásokra vonatkozó információk;

(20) a hóeltakarítási tervvel kapcsolatos előzetes tájékoztatás; és

(21) egyéb, hasonló jellegű információk.

c) A légiforgalmi tájékoztató körlevél nem használható olyan információk közzétételére, amelyeket AIP-ban vagy NOTAM-ban kell szerepeltetni.

d) Az AD 1.2.2 pont szerinti hóeltakarítási tervet légiforgalmi tájékoztató körlevél formájában közzéteendő szezonális információkkal kell kiegészíteni minden évben már jóval a tél kezdete előtt, de legalább egy hónappal a téli időjárási körülmények normális megjelenését megelőzően.

e) Amennyiben a tájékoztatást létrehozó tagállam légiforgalmi tájékoztató körlevelet választ a területén kívüli terjesztés céljából, azt az AIP-val megegyező módon kell terjeszteni.

f) Minden légiforgalmi tájékoztató körlevélhez sorszámot kell rendelni; a sorszámoknak egymást követő számoknak kell lenniük és a naptári éven kell alapulniuk.

g) Amennyiben egy légiforgalmi tájékoztató körlevelet több sorozatban bocsátanak rendelkezésre, minden sorozatot külön betűazonosítóval kell ellátni.

h) Legalább évente ki kell adni a hatályos légiforgalmi tájékoztató körlevelek ellenőrzőlistáját, amit ugyanúgy kell terjeszteni, mint a légiforgalmi tájékoztató körleveleket.

i) Adott tagállam területén kívül rendelkezésre bocsátott légiforgalmi tájékoztató körlevelek ellenőrzőlistáját bele kell foglalni a NOTAM-ellenőrzőlistába.

AIS.TR.330 NOTAM

a) NOTAM-ot kell kiadni, amikor szükség van az alábbi információk megosztására:

(1) repülőterek vagy helikopter-leszállóhelyek vagy futópályák létesítése, lezárása vagy az üzemeltetésükben bekövetkező jelentős változások;

(2) légiforgalmi szolgálatok létrehozása, visszavonása, valamint a működtetésükben bekövetkező jelentős változások;

(3) rádiónavigációs és levegő-föld összeköttetés szolgálatok létrehozása, visszavonása, valamint a működtetésükben bekövetkező jelentős változások;

(4) az üzemeltetést közvetlenül befolyásoló készenléti és biztonsági rendszerek rendelkezésre állásának a hiánya;

(5) vizuális segédeszközök létrehozása, visszavonása vagy jelentős változásai;

(6) repülőtéri világítási rendszerek lényeges alkotóelemeinek megszakítása vagy újbóli üzembe helyezése;

(7) léginavigációs szolgálatok eljárásainak létesítése, visszavonása vagy jelentős változásai;

(8) a munkaterületen lévő jelentős hibák vagy akadályok előfordulása vagy kijavítása;

(9) üzemanyag, olaj vagy oxigén rendelkezésre állásában bekövetkező változások vagy a rendelkezésre állás korlátozásai;

(10) a rendelkezésre álló kutatás-mentési eszközök és szolgálatok jelentős változásai;

(11) a légi közlekedést gátló akadályok jelölését szolgáló, veszélyt jelző jeladó létrehozása, visszavonása vagy jelentős változásai;

(12) az érintett tagállamokban alkalmazandó rendeletek változásai, amelyek üzemeltetési szempontból azonnali intézkedést igényelnek;

(13) azonnali intézkedést igénylő üzemi utasítások vagy azok változásai;

(14) a légi közlekedést érintő veszélyek jelenléte;

(15) tervezett lézersugárzások, lézerkijelzések és keresőfények, ha a légijármű-vezetők éjjellátó képessége valószínűsíthetően csökken;

(16) a légi közlekedést gátló akadályok létesítése, eltávolítása vagy változtatásai a felszállási/elemelkedési, megszakított megközelítési, megközelítési területeken, valamint a futópályasávon;

(17) tiltott, korlátozott vagy veszélyes légterek létesítése vagy megszüntetése, ideértve – adott esetben – azok aktiválását és deaktiválását, vagy az ilyen státuszukban bekövetkező változásokat;

(18) területek vagy útvonalak, illetve azok részeinek létrehozása vagy megszüntetése, amikor fennáll az elfogás lehetősége, és amikor szükség van a 121,500 MHz-es vészhelyzeti URH-frekvencia folyamatos figyelésére;

(19) helységazonosító kódok hozzárendelése, törlése vagy megváltoztatása;

(20) a repülőtér/helikopter-leszállóhely mentési és tűzoltási kategóriájában bekövetkező változások;

(21) a mozgási területen lévő hó, latyak, jég, radioaktív anyag, mérgező vegyi anyagok, vulkáni hamu lerakódás vagy víz miatti veszélyes körülmények jelenléte, megszüntetése vagy jelentős változásai;

(22) a bejelentett oltási előírások vagy karanténintézkedések módosítását szükségessé tevő járványkitörések;

(23) szoláris kozmikus sugárzásra vonatkozó előrejelzések, amennyiben vannak ilyenek;

(24) vulkáni tevékenységben bekövetkező, az üzemeltetés szempontjából jelentős változás, vulkánkitörések helye, dátuma és időpontja és/vagy a vulkáni hamufelhő vízszintes és függőleges kiterjedése, valamint mozgásának az iránya, az esetlegesen érintett repülési szintek és útvonalak vagy útvonalszakaszok;

(25) radioaktív anyagok vagy mérgező vegyi anyagok légkörbe jutása nukleáris vagy vegyi baleset után, a baleset helye, dátuma és időpontja, az esetlegesen érintett repülési szintek és útvonalak vagy útvonalszakaszok, valamint a mozgás iránya;

(26) humanitárius segítségnyújtásii missziók műveleteinek létrehozása, valamint a légi közlekedést érintő eljárások és/vagy korlátozások bevezetése;

(27) rövid távú rendkívüli intézkedések végrehajtása az ATS-ben és a kapcsolódó támogató szolgálatokban bekövetkező zavar vagy részleges zavar esetén;

(28) a műholdas navigációs rendszerek sértetlenségének megszűnése;

(29) a kifutópálya ideiglenes rendelkezésre nem állása jelölési munkálatok miatt, vagy – amennyiben a munkálatokhoz használt berendezés eltávolítható – a futópálya rendelkezésre bocsátásához szükséges idő.”

b) NOTAM-ot kell kiadni az alábbi tájékoztatások nyújtása érdekében:

(1) szokásos karbantartási munkák a forgalmi előtereken és a gurulóutakon, amelyek nem érintik a légi járművek biztonságos mozgását;

(2) ideiglenes akadályok a repülőterek/helikopter-leszállóhelyek közelében, amelyek nem érintik a légi járatok biztonságos működését;

(3) repülőtér/helikopter-leszállóhely világítási eszközeinek részleges meghibásodása, amikor az ilyen meghibásodás nem érinti közvetlenül a légi járművek műveleteit;

(4) a levegő-föld összeköttetés részleges ideiglenes meghibásodása megfelelő és működőképes alternatív frekvenciák rendelkezésre állása esetén;

(5) forgalmi előtér rendező szolgálatok, közúti forgalmi lezárások, korlátozások és irányítás;

(6) a repülőtéri mozgási területen lévő, helyet, rendeltetési helyet jelző vagy egyéb utasító jelzések üzemképtelensége;

(7) ejtőernyőzés nem ellenőrzött légtérben látvarepülési szabályok (VFR) szerint, vagy ellenőrzött légtérben bejelentett helyeken vagy veszélyes vagy tiltott légtérben;

(8) földi egységek által végzett képzési tevékenységek;

(9) az üzemeltetést nem befolyásoló készenléti és biztonsági rendszerek rendelkezésre állásának a hiánya;

(10) a repülőtéri berendezések vagy általános szolgáltatások üzemeltetést nem befolyásoló korlátozásai;

(11) az általános célú légi közlekedést nem érintő nemzeti szabályozások;

(12) az üzemeltetést nem befolyásoló lehetséges/esetleges korlátozásokra vonatkozó bejelentések vagy figyelmeztetések;

(13) már közzétett tájékoztatásokra vonatkozó általános emlékeztetők;

(14) berendezések rendelkezésre állása földi egységek számára, a légtérre és a berendezést használókra gyakorolt operatív hatásra vonatkozó tájékoztatás nélkül;

(15) az üzemeltetést nem befolyásoló lézersugárzásokra, valamint a minimális repülési magasságok alatti tűzijátékokra vonatkozó tájékoztatások;

(16) a mozgási terület részeinek lezárása legfeljebb egy órán át tartó, helyben koordinált, tervezettmunkavégzéssel kapcsolatban;

(17) repülőtér/helikopter-leszállóhely üzemeltetésének lezárása, változásai, elérhetetlensége a repülőtér/helikopter-leszállóhely üzemóráin kívül; és

(18) egyéb, hasonlóan ideiglenes jellegű, nem üzemeltetésre vonatkozó tájékoztatások.

c) Az AIS.TR.330 f) és az AIS.TR.330 g) pontban előírtak kivételével valamennyi NOTAM a 2. függelékben található NOTAM-formanyomtatványban megadott sorrendben kell, hogy tartalmazza az információkat.

d) A NOTAM-ok szövegét az ICAO NOTAM Kódok számára kijelölt jelekből/egységes rövidített frazeológiából kell összeállítani, kiegészítve az ICAO rövidítésekkel, helységnév azonosítókkal, azonosító jelekkel, jelölésekkel, hívójelekkel, frekvenciákkal, számokkal és kódolatlan szöveggel.

e) Minden NOTAM-ot angol nyelven kell kiadni. Ha a belföldi felhasználók miatt erre szükség van, a NOTAM ezenfelül nemzeti nyelven is kiadható.

f) A mozgási területen lévő hóra, latyakra, jégre, dérre, állóvízre vagy hóval, latyakkal, jéggel, dérrel, állóvízzel összefüggésben keletkezett vízre vonatkozó tájékoztatás SNOWTAM formájában kerül közzétételre, amely az információkat a 3a. függelékben foglalt SNOWTAM-formanyomtatványban bemutatott sorrendben tartalmazza.

g) Vulkáni tevékenység üzemeltetést nagymértékben befolyásoló megváltozásáról, vulkáni kitörésekről és/vagy vulkáni hamufelhőről szóló tájékoztatás ASHTAM formájában kerül közzétételre, amely az információkat a 4. függelékben foglalt ASHTAM-formanyomtatványban bemutatott sorrendben tartalmazza.

h) Ha egy NOTAM-ban hibák fordulnak elő, egy új sorszámmal azonosított NOTAM-ot kell kiadni a hibás NOTAM helyettesítése érdekében, vagy a hibás NOTAM-ot törölni kell és új NOTAM-ot kell kiadni.

i) Valamely korábban kiadott NOTAM-ot törlő vagy helyettesítő NOTAM kiadása esetén:

(1) meg kell adni a korábbi NOTAM sorozatát és számát/évét;

(2) mindkét NOTAM sorozatának, helységazonosító kódjának és tárgyának azonosnak kell lennie;

j) egy NOTAM-mal csak egy NOTAM törölhető vagy helyettesíthető.

k) Minden NOTAM csak egyetlen tárggyal, és annak egyetlen jellemzőjével foglalkozhat.

l) Minden NOTAM-nak a lehető legrövidebbnek kell lennie, és azt úgy kell összeállítani, hogy jelentése más dokumentumokra való hivatkozás nélkül is világos legyen.

m) Az állandó érvényű vagy hosszú időszakra szóló átmeneti tájékoztatást tartalmazó NOTAM-nak megfelelő hivatkozásokat kell tartalmaznia az AIP-ra vagy az AIP-kiegészítésre.

n) A NOTAM szövegébe foglalt helységazonosító kódoknak meg kell egyezniük azokkal, amelyek az ICAO Doc 7910 Location Indicators (Helységazonosító kódok) című kiadványban szerepelnek. Nem használható ezeknek a kódoknak a rövidített formája. Amennyiben a helységhez nem rendeltek ICAO helységazonosító kódot, a hely nevét kódolatlan nyelven kell beírni.

o) Minden NOTAM-hoz hozzá kell rendelni egy sorozatot, amelyet egy betű, egy négyjegyű szám, majd egy kötőjel és az évet jelölő kétjegyű szám azonosít. A négyjegyű számoknak egymást követő számoknak kell lenniük, és azoknak a naptári éven kell alapulniuk.

p) Minden NOTAM-ot sorozatokra kell bontani a tárgy, a forgalom vagy a hely, illetve azok kombinációja alapján, a végfelhasználók igényeitől függően. A nemzetközi légi forgalmat engedélyező repülőterekre vonatkozó NOTAM-okat nemzetközi NOTAM-sorozatban kell kiadni.

q) Amennyiben a NOTAM-ot angol nyelven és a nemzeti nyelven is kiadják, a NOTAM-sorozatot úgy kell megszerkeszteni, hogy a nemzeti nyelvű sorozat a tartalmát és a számozását tekintve megfeleljen az angol nyelvű sorozatnak.

r) Az egyes NOTAM-sorozatok tartalmát és földrajzi hatályát részletesen meg kell adni az AIP-ban a GEN 3 pont alatt.

s) Rendszeresen rendelkezésre kell bocsátani az érvényes NOTAM-ok ellenőrzőlistáját.

t) Minden sorozat vonatkozásában ki kell adni egy NOTAM ellenőrzőlistát.

u) A NOTAM ellenőrzőlistának hivatkozást kell tartalmaznia a legutóbbi AIP-módosításokra, AIP-kiegészítésekre, adatkészletekre, valamint legalább a kiosztott légiforgalmi tájékoztató körlevelekre.

v) A NOTAM ellenőrzőlistát ugyanúgy kell kiosztani, mint azt az üzenetsorozatot, amire az ellenőrzőlista vonatkozik, és azt egyértelműen ellenőrzőlistaként kell megjelölni.

w) A sorozatok kiosztását ellenőrizni kell, és szükség esetén megfelelő intézkedéseket kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy egyetlen sorozat se érje el a naptári év végéig kiadott NOTAM-ok legnagyobb lehetséges számát.

2. fejezet – Digitális adatkészletek

AIS.TR.335 Általános előírások – Digitális adatkészletek

a) Referenciakeretként a földrajzi információkra vonatkozó szabványt kell alkalmazni.

b) Az egyes rendelkezésre álló adatkészletek leírását adattermék specifikáció formájában kell megadni.

c) A rendelkezésre álló adatkészletek ellenőrzőlistáját, amely tartalmazza a hatálybalépési és közzétételi dátumokat is, a felhasználók rendelkezésére kell bocsátani annak érdekében, hogy aktuális adatokat használjanak.

d) Az adatkészletek ellenőrzőlistáját ugyanazzal a kiosztási módszerrel kell rendelkezésre bocsátani, mint amelyeket az adatkészletek vonatkozásában alkalmaznak.

AIS.TR.340 Metaadatokra vonatkozó követelmények

Az egyes adatkészletek vonatkozásában a metaadatoknak legalább a következőket kell tartalmazniuk:

a) az adatkészletet szolgáltató szervezetek vagy egységek neve;

b) az adat szolgáltatásának dátuma és időpontja;

c) az adatkészlet érvényessége; és

d) az adatkészlet használatára vonatkozó bármilyen korlátozás.

AIS.TR.345 AIP-adatkészlet

a) Az AIP-adatkészletnek a következő tárgykörökre vonatkozóan kell adatokat tartalmazniuk, ideértve a megjelölt tulajdonságokat is:

Tárgykör	Kapcsolódó tulajdonságok, legalább
ATS légtér	Típus, név, oldalsó határok, függőleges határok, légtérosztály
Különleges tevékenységek végzésére szolgáló légtér	Típus, név, oldalsó határok, függőleges határok, korlátozás, aktiválás
Útvonal	Azonosító előtag, repülési szabályok, kód
Útvonalszakasz	Navigációs előírás, kezdőpont, végpont, útirány, távolság, felső határ, alsó határ, minimális útvonalmagasság (MEA), legkisebb akadálymentes magasság (MOCA), utazómagasság iránya, utazómagasság fordított iránya, megkövetelt navigációs teljesítmény
Fordulópont – útvonalrepülés	Jelentési kötelezettség, azonosítás, hely, kialakítás
Repülőtér/helikopter-leszállóhely	Helységazonosító kód, név, Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) kód, kiszolgált város, tanúsítás dátuma, tanúsítás lejárata, adott esetben, irányítás típusa, repülőtér-magasság, referencia-hőmérséklet, mágneses eltérés, repülőtér vonatkozási pont

Tárgykör	Kapcsolódó tulajdonságok, legalább
Futópálya	Kód, névleges hosszúság, névleges szélesség, felület típusa, szilárdság
Futópályairány	Kód, földrajzi irány, pályaküszöb, rendelkezésre álló felszállási nekifutási távolság (TORA), rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA), rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolság (ASDA), rendelkezésre álló leszállási távolság (LDA), a felszállás megszakítására rendelkezésre álló úthossz (helikopterek esetén)
Végső megközelítési és felszállási terület (FATO)	Kód, hossz, szélesség, küszöbpont
Földetérési és elemelkedési terület	Kód, középpont, hossz, szélesség, felület típusa
Rádiónavigációs berendezés	Típus azonosító, név, kiszolgált repülőtér, üzemidő, mágneses eltérés, frekvencia/csatorna, helyzet, tengerszinthez viszonyított magasság, mágneses irány, földrajzi irány, nulla iránysszögű irány

b) Amennyiben nincs tulajdonság meghatározva az a) pontban felsorolt tárgykörök adott előfordulásához, az AIP-adatkészletben ezt kifejezetten jelölni kell: »nem alkalmazandó«.

AIS.TR.350 Domborzati és akadály adatok – Általános követelmények

A domborzati és akadály adatok lefedettségi területét az alábbiak szerint kell meghatározni:

a) 1. terület: a tagállam teljes területe;

b) 2. terület: a repülőtér közelében, az alábbiak szerint felosztva:

(1) 2a. terület: a futópálya körüli négyszögletes terület, amely magában foglalja a futópályasávot és bármely létező biztonsági felszálló területet;

(2) 2b. terület: a 2a. terület végeitől az indulási irányba terjedő terület, amelynek hossza 10 km, 15 %-os szétfutással mindkét oldalon;

(3) 2c. terület: a 2a. és a 2b. területen kívül, a 2a. terület határától legfeljebb 10 km távolságban húzódó terület; és

(4) 2d. terület: a 2a., a 2b. és a 2c. területen kívül, a repülőtér vonatkozási ponttól vagy meglévő repülőtéri munkaterület határtól legfeljebb 45 km távolságban húzódó terület, attól függően, hogy melyik van közelebb;

c) 3. terület: a repülőtéri mozgási területet határoló terület, amely vízszintes irányban terjed a futópálya szélétől a futópálya középvonalától 90 m-ig és a repülőtéri mozgási terület minden egyéb részének a szélétől 50 m-ig; és

d) 4. terület: a pályaküszöb előtt 900 m-re és a meghosszabbított pályaközépvonal mindkét oldalától 60 m-re, a megközelítés irányában kiterjedő terület II. vagy III. kategóriás precíziós megközelítésű futópályán.

AIS.TR.355 Domborzati adatkészletek

Domborzati adatkészletek AIS.OR.355 ponttal összhangban történő szolgáltatása esetén:

a) a domborzati adatkészletek tartalmazzák a domborzati felszín digitális megjelenítését folyamatos magassági értékek formájában meghatározott hálózat valamennyi metszéspontjában, egy közös alapponthoz viszonyítva;

b) a terepháló szögletes vagy egyenes vonalú, és lehet szabályos vagy szabálytalan alakú;

c) a domborzati adatkészletek tartalmazzák a Föld felszínének térbeli (helyzet és tengerszinthez viszonyított magasság), tematikus és időbeli vetületeit, és természetesen előforduló objektumokat, köztük akadályokat foglalnak magukban;

d) csak egy objektum típus adható meg, pl.: domborzat;

e) a domborzati adatkészletben a következő domborzati objektum tulajdonságokat kell rögzíteni:

(1) lefedett terület;

(2) adat-előállító azonosítása;

(3) adatforrás azonosító;

(4) adatszerzési módszer;

(5) jelzőpontok közötti távolság;

(6) vízszintes referenciarendszer;

(7) vízszintes felbontás;

(8) vízszintes pontosság;

(9) vízszintes megbízhatósági szint;

(10) vízszintes helyzet;

(11) tengerszinthez viszonyított magasság;

(12) magassági vonatkoztatási elem;

(13) függőleges referenciarendszer;

(14) függőleges felbontás;

(15) függőleges pontosság;

(16) függőleges megbízhatósági szint;

(17) rögzített felület;

(18) megbízhatóság;

(19) dátum és időbélyegző; valamint

(20) a használt mértékegység;

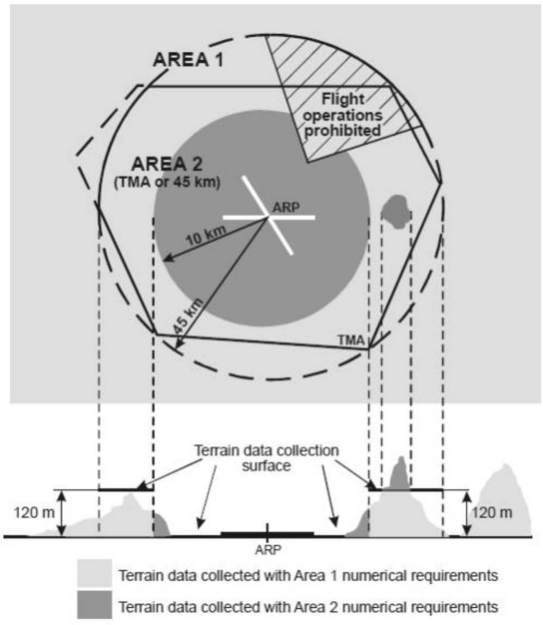
f) repülőtér vonatkozási pont 10 km-es körzetében a domborzati adatoknak meg kell felelniük a 2. területre vonatkozó számszerű előírásoknak;

g) a 10 km-es körzet és a közelkörzeti irányító körzet (TMA) határa vagy a 45 km-es körzet közötti területen – attól függően, hogy melyik a kisebb – azoknak az adatoknak, amelyek a vízszintes síkon a legalacsonyabb futópálya magasság felett 120 m-rel áthatoló domborzatra vonatkoznak, meg kell felelniük a 2. területre vonatkozó számszerű előírásoknak;

h) a 10 km-es körzet és a közelkörzeti irányító körzet határa vagy a 45 km-es körzet közötti területen – attól függően, hogy melyik a kisebb – azoknak az adatoknak, amelyek a vízszintes síkon a legalacsonyabb futópálya magasság felett 120 m-rel nem áthatoló domborzatra vonatkoznak, meg kell felelniük az 1. területre vonatkozó számszerű előírásoknak; és

i) a 2. terület azon részein, ahol nagyon magas domborzat vagy egyéb helyi korlátozások és/vagy rendeletek miatt tilosak a repülési műveletek, a domborzati adatoknak meg kell felelniük az 1. területre vonatkozó számszerű előírásoknak.

Domborzati adatgyűjtési felületek – 1. terület és 2. terület



AIS.TR.360 Akadály-adatkészletek

Akadály-adatkészletek AIS.OR.360 ponttal összhangban történő szolgáltatása esetén:

a) az akadály-adatelemek olyan objektumok, amelyeket pontokkal, vonalakkal vagy sokszögekkel kell megjeleníteni az adatkészletekben;

b) minden meghatározott akadály objektum típust meg kell adni, és mindegyiküket a következő tulajdonságlista szerint kell leírni:

(1) lefedett terület;

(2) adat-előállító azonosítása;

(3) adatforrás azonosító;

(4) akadály azonosító;

(5) vízszintes pontosság;

(6) vízszintes megbízhatósági szint;

(7) vízszintes helyzet;

(8) vízszintes felbontás;

(9) vízszintes kiterjedés;

(10) vízszintes referenciarendszer;

(11) tengerszinthez viszonyított magasság;

(12) függőleges pontosság;

(13) függőleges megbízhatósági szint;

(14) függőleges felbontás;

(15) függőleges referenciarendszer;

(16) akadály típus;

(17) geometria típusa;

(18) megbízhatóság;

(19) dátum és időbélyegző;

(20) a használt mértékegység;

(21) világítás; és

(22) jelölés;

c) a 2. és a 3. területre vonatkozó akadály adatokat a következő akadálygyűjtési felületek szerint kell gyűjteni:

(1) a 2a. terület akadálygyűjtési felülete 3 m magas a futópálya középvonala mentén mért legközelebbi futópálya magasság felett, és a biztonsági felszálló területhez kapcsolódó részek tekintetében – ha van ilyen terület – a legközelebbi futópálya végterület magasságában;

(2) a 2b. terület akadálygyűjtési felülete 1,2 %-os lejtéssel terjed ki a 2a. terület végeitől a futópálya végterület magasságában az indulás irányában, 10 km hosszúsággal és mindkét oldalon 15 %-os szétfutással; a 3 m-nél kisebb felszín feletti magassággal rendelkező akadályokat nem kell gyűjteni;

(3) a 2c. terület akadálygyűjtési felülete 1,2 %-os lejtéssel terjed ki a 2a. és a 2b. területen kívül legfeljebb 10 km-es távolságra a 2a. terület határától; a 2c. terület kezdeti magassága a 2a. terület azon pontjának a magassága, amelytől kiindul; a 15 m-nél kisebb felszín feletti magassággal rendelkező akadályokat nem kell gyűjteni;

(4) a 2d. terület akadálygyűjtési felülete 100 m magas a felszín felett; és

(5) a 3. terület akadálygyűjtési felülete 0,5 m-re húzódik a repülőtéri mozgási terület legközelebbi pontján áthatoló vízszintes sík felett;

d) a 2. terület azon részein, ahol nagyon magas domborzat vagy egyéb helyi korlátozások és/vagy rendeletek miatt tilosak a repülési műveletek, az akadály adatok gyűjtésére és rögzítésére az 1. területre vonatkozó számszerű előírásokkal összhangban kerül sor;

e) az akadály adattermék specifikációban, amelyet az adatkészletben szereplő valamennyi repülőtér vonatkozásában földrajzi koordináták támasztanak alá, a következő területeket kell leírni:

(1) 2a. 2b., 2c. és 2d. terület;

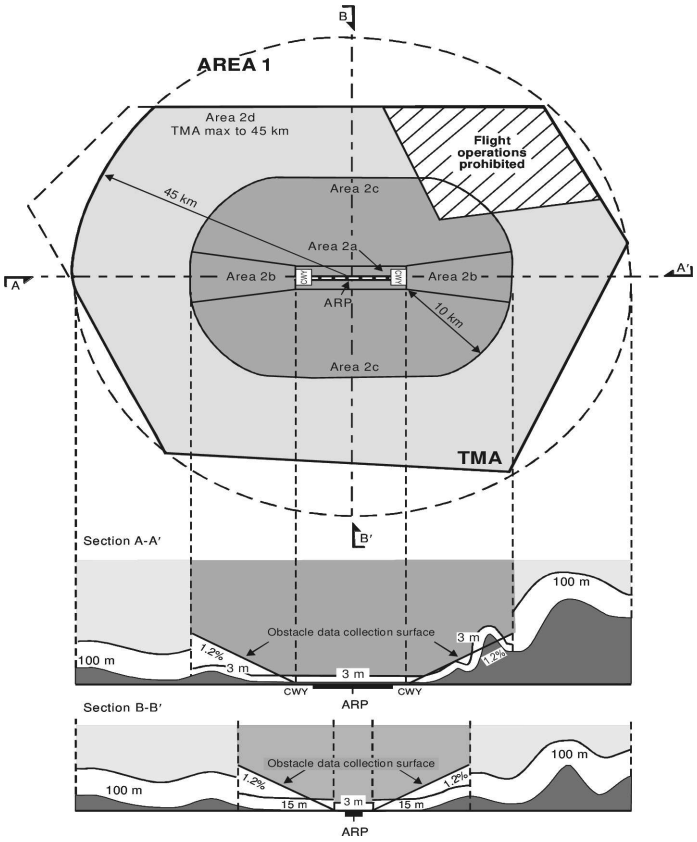
(2) a felszállási repülési útvonal terület; és

(3) az akadály-határolt felületek;

f) az akadály-adatkészletek tartalmazzák az akadályok függőleges és vízszintes kiterjedésének digitális megjelenítését; és

g) az akadályok nem foglalhatók bele a domborzati adatkészletekbe.

Akadály adatgyűjtési felületek – 1. terület és 2. terület



AIS.TR.365 Repülőtéri térképészeti adatkészletek

a) A repülőtéri térképészeti adatkészletek tartalmazzák a repülőtéri objektumok digitális megjelenítését.

b) Referenciakeretként a földrajzi információkra vonatkozó ISO szabványokat kell alkalmazni.

c) A repülőtéri térképészeti adattermékeket az alábbi vonatkozó adattermék specifikáció szabvány szerint kell leírni.

d) A repülőtéri térképészeti adatkészletek tartalmát és szerkezetét alkalmazási séma és objektumkatalógus keretében kell meghatározni.

AIS.TR.370 Műszeres repülési eljárás adatkészletek

a) A műszeres repülési eljárás adatkészletek a műszeres repülési eljárások digitális megjelenítését tartalmazzák.

b) A műszeres repülési eljárás adatkészletek a következő tárgykörökre és azok összes tulajdonságára vonatkozó adatokat tartalmaznak:

(1) eljárás;

(2) eljárási szakasz;

(3) végső megközelítési szakasz;

(4) eljárási pont;

(5) várakozási eljárás;

(6) helikopteres eljárás sajátosságai.

4. SZAKASZ – TERJESZTÉSÉRT ÉS REPÜLÉS ELŐTTI INFORMÁCIÓK SZOLGÁLTATÁSÁÉRT FELELŐS SZOLGÁLATOK

AIS.TR.400 Terjesztésért felelős szolgálatok

a) Lehetőség szerint mindig előre meghatározott terjesztési rendszert kell használni a légiforgalmi állandóhelyű szolgálaton keresztül továbbított NOTAM-ok esetében.

b) A nemzetközileg terjesztett sorozatoktól eltérő NOTAM-sorozatok megosztása kérésre történik.

c) A NOTAM-okat az ICAO 10. mellékletének II. kötetében meghatározott ICAO kommunikációs eljárásokkal összhangban kell elkészíteni.

d) Minden NOTAM-ot egyetlen távközlési üzenetként kell továbbítani.

e) Amennyiben ASHTAM cseréjére kerül sor adott tagállam területén kívül, valamint NOTAM cseréje esetén, amennyiben a tagállamok NOTAM-okat használnak a vulkáni tevékenységre vonatkozó tájékoztatások megosztásához, be kell vonni a vulkanikus hamu tájékoztató központokat és a világterületi előrejelző központokat, valamint figyelembe kell venni a nagy hatótávolságú műveletekre vonatkozó előírásokat.

AIS.TR.405 Repülés előtti tájékoztatási szolgáltatások

a) Automatizált repülés előtti tájékoztatási rendszereket kell alkalmazni ahhoz, hogy a légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat az üzemeltető személyzet – ideértve a hajózó személyzet tagjait – rendelkezésére bocsássák önálló tájékozódás, repüléstervezés és repüléstájékoztatás céljából.

b) A repülés előtti tájékoztatási szolgáltatási eszközök ember-gép interfésze irányított módon könnyű hozzáférést biztosít az összes releváns információhoz/adathoz.

c) Az automatizált repülés előtti tájékoztatási rendszer önálló tájékozódási eszközei szükség szerint hozzáférést biztosítanak a légiforgalmi tájékoztató szolgálathoz telefonon vagy egyéb megfelelő távközlési eszközön folytatott konzultáció érdekében.

d) A légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások önálló tájékozódás, repüléstervezés és repüléstájékoztatás céljából történő szolgáltatásához használt automatizált repülés előtti tájékoztatási rendszerek:

(1) biztosítják a rendszer adatbázis folyamatos és időszerű frissítését, valamint a tárolt légiforgalmi adatok érvényességének és minőségének az ellenőrzését;

(2) hozzáférést biztosítanak a rendszerhez az üzemeltető személyzet számára, köztük a hajózó személyzet tagjai, az érintett légiforgalmi személyzet és más légiforgalmi felhasználók számára megfelelő távközlési eszközökön keresztül;

(3) igény szerint nyomtatott formában is átadják a rendelkezésre bocsátott légiforgalmi adatokat és légiforgalmi tájékoztatásokat;

(4) rövidítéseket alkalmazó, kódolatlan nyelven és az ICAO 7910. számú dokumentumában foglalt ICAO helységazonosító kódokon, illetve – adott esetben – menürendszeren keresztül kezelhető felületen vagy más megfelelő mechanizmuson alapuló hozzáférési és lekérdezési eljárásokat alkalmaznak;

(5) megfelelő időben válaszolnak a felhasználók információkérésére.

e) Alapértelmezés szerint minden NOTAM-ot rendelkezésre kell bocsátani tájékoztatás céljából, és a felhasználó saját belátása szerint csökkentheti a tartalmat.

5. SZAKASZ – LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSI TERMÉKEK FRISSÍTÉSEI

AIS.TR.500 Általános előírások – Légiforgalmi tájékoztatási termékek frissítései

Az AIP-módosítások, az AIP-kiegészítések, az AIP-adatkészletek és a műszeres repülési eljárás adatkészletek vonatkozásában ugyanazt az AIRAC frissítési ciklust kell alkalmazni a több légiforgalmi tájékoztatási termékben is szereplő adatelemek konzisztenciájának biztosítása érdekében.

AIS.TR.505 AIRAC

a) Az alábbi körülményekre vonatkozó információkat az AIRAC rendszer keretében kell közzétenni:

(1) az alábbiakra vonatkozó horizontális és vertikális korlátozások, szabályozások és eljárások:

i. repüléstájékoztató körzetek (FIR);

ii. irányítói területek;

iii. irányítói körzetek;

iv. tanácsadói területek;

v. ATS-útvonalak;

vi. állandóan veszélyes, tiltott és korlátozott légterek (a tevékenység típusa és időtartama megadásával, ha ismert), valamint légvédelmi azonosítási körzetek;

vii. állandó területek vagy útvonalak vagy azok részei, ahol fennáll az elfogás lehetősége;

viii. rádióköteles körzet és/vagy transzponderköteles körzet;

(2) helyzetek, frekvenciák, hívójelek, azonosítók, rádiónavigációs berendezések, kommunikációs és felügyeleti eszközök ismert szabálytalanságai és karbantartási időszakai;

(3) várakozási és megközelítési eljárások, érkezési és indulási eljárások, zajcsökkentő eljárások és bármely egyéb vonatkozó ATS-eljárás;

(4) átváltási szintek, átváltási magasságok és minimális szektormagasságok;

(5) meteorológiai eszközök (ideértve az adásokat) és eljárások;

(6) futópályák és biztonsági megállási területek;

(7) gurulóutak és forgalmi előterek;

(8) repülőtéri földi műveleti eljárások (ideértve a csökkent látási viszonyok között követendő eljárásokat);

(9) megközelítési és futópályafények; valamint

(10) repülőtér-használati minimumok, ha az adott tagállam közzétett ilyent.

b) Különleges intézkedéseket kell tenni minden esetben, amikor jelentős változtatásokat terveznek, és amikor az előzetes értesítés kívánatos és gyakorlati szempontból indokolt.

c) Amennyiben nem került sor információ szolgáltatására az AIRAC szerinti időpontig, NIL értesítést kell megosztani NOTAM vagy más egyéb alkalmas eszköz útján legkésőbb egy ciklussal az érintett AIRAC szerinti hatálybalépési nap előtt.

AIS.TR.510 NOTAM

a) NOTAM-ot kell kiadni elegendő időt biztosítva az érintett felek számára a szükséges intézkedések megtételére, az üzemképtelenség, vulkáni tevékenység, radioaktív anyag vagy mérgező vegyi anyagok kibocsátása, illetve egyéb, előre nem látható események esetét kivéve.

b) A léginavigációs berendezések, eszközök vagy kommunikációs szolgáltatások üzemképtelenségéről tájékoztató NOTAM-ban meg kell adni az üzemképtelenség becsült időtartamát, illetve a szolgáltatás helyreállításának várható idejét.

c) Az állandó érvényű NOTAM kiadását követő három hónapon belül a NOTAM-ban foglalt információkat bele kell foglalni az érintett légiforgalmi tájékoztatási termékekbe.

d) Az ideiglenes érvényű, hosszú időszakra szóló NOTAM kiadását követő három hónapon belül a NOTAM-ban foglalt információkat AIP-kiegészítésbe kell foglalni.

e) Amennyiben egy NOTAM, amelynek van egy becsült érvényességi ideje, váratlanul túllépi a három hónapos határidőt, helyettesítő NOTAM-ot kell kiadni, kivéve, ha az adott körülmény várhatóan három hónapnál tovább fog tartani; ebben az esetben AIP-kiegészítést kell kiadni.

f) A »figyelemfelkeltő NOTAM« röviden leírja a módosítás vagy a kiegészítés tartalmát, feltünteti a hatálybalépése napját és időpontját, valamint hivatkozási számát.

g) A »figyelemfelkeltő NOTAM« az AIP-módosítással vagy -kiegészítéssel egy napon lép hatályba.

h) AIP-módosítás esetén a »figyelemfelkeltő NOTAM« 14 napig marad érvényben.

i) Kevesebb, mint 14 napig érvényes AIP-kiegészítés esetén a »figyelemfelkeltő NOTAM« az AIP-kiegészítés teljes érvényességi időszaka során érvényes.

j) Legalább 14 napig érvényes AIP-kiegészítés esetén a »figyelemfelkeltő NOTAM« legalább 14 napig marad érvényben.

AIS.TR.515 Adatkészletek frissítése

a) Az AIP-adatkészleteket és a műszeres repülési eljárás adatkészleteket az adattermék specifikációjában meghatározott rendszerességgel kell frissíteni.

b) Az AIRAC ciklus szerint előre rendelkezésre bocsátott adatkészleteket frissíteni kell azokkal a változásokkal, amelyekre nem az AIRAC keretében került sor a közzététel és a hatálybalépés napja között.

1. függelék

A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ KIADVÁNY (AIP) TARTALMA

1. RÉSZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK (GEN)

Amikor az AIP egyetlen kötetben készül, az előszó, az AIP-módosítások jegyzéke, az AIP-kiegészítések jegyzéke, az AIP oldalainak ellenőrzőlistája és az érvényben lévő, kézi módosítások listája csak az 1. részben (GEN rész) szerepelhet, és a 2. és a 3. rész ezen alszakaszai alatt a »nem alkalmazandó« megjegyzést kell feltüntetni.

Amennyiben az AIP több kötetben készül és kerül közzétételre, és mindegyik kötet külön módosításokkal és kiegészítésekkel rendelkezik, minden kötetben külön kell szerepeltetni az előszót, az AIP-módosítások jegyzékét, az AIP-kiegészítések jegyzékét, az AIP oldalainak ellenőrzőlistáját és az érvényben lévő, kézi módosítások listáját.

GEN 0.1 Előszó

Az AIP rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a kiadó szervezet neve;
2. a vonatkozó ICAO dokumentumok;
3. közzétételi eszközök (pl. nyomtatott, online vagy egyéb elektronikus eszköz);
4. az AIP felépítése és a módosítások megállapított rendszeressége;
5. szerzői jogi politika, adott esetben;
6. a szolgálat, amellyel fel kell venni a kapcsolatot az AIP-ban észlelt hibák vagy hiányosságok esetén.

GEN 0.2 AIP-módosítások jegyzéke

Az AIP-módosítások és az AIRAC AIP-módosítások jegyzéke (amelyet az AIRAC rendszer alapján tesznek közzé) az alábbiakat tartalmazza:

1. a módosítás száma;
2. a kiadás időpontja;
3. a beillesztett dátum (AIRAC AIP-módosítások esetén, hatálybalépés dátuma);
4. a módosítást beillesztő tisztviselő nevének kezdőbetűi.

GEN 0.3 AIP-kiegészítések jegyzéke

Az AIP-kiegészítések jegyzéke az alábbiakat tartalmazza:

1. a kiegészítés száma;
2. a kiegészítés tárgya;
3. az AIP érintett szakasza(i);
4. érvényességi idő;
5. törlések nyilvántartása.

GEN 0.4 AIP-oldalak ellenőrzőlistája

Az AIP-oldalak ellenőrzőlistája az alábbiakat tartalmazza:

1. oldalszám/ábra címe;
2. a légiforgalmi tájékoztató kiadásának vagy hatálybalépésének napja (év, hónap neve, nap).

GEN 0.5 A kézi AIP-módosítások listája

Az AIP érvényben lévő, kézi módosításainak listája az alábbiakat tartalmazza:

1. az AIP érintett oldala(i);
2. a módosítás szövege; és
3. AIP-módosítás száma, amelyen a kézi módosítást bevezették.

GEN 0.6 Az 1. rész tartalomjegyzéke

Az 1. rész – Általános követelmények (GEN) szakaszainak és alszakaszainak jegyzéke

GEN 1. NEMZETI SZABÁLYOK ÉS ELŐÍRÁSOK

GEN 1.1. Kijelölt hatóságok

A nemzetközi légi közlekedés előmozdításával foglalkozó kijelölt hatóságok (polgári repülés, meteorológia, vám, bevándorlás, egészségügy, útvonaldíjak, repülőtéri/helikopter-leszállóhelyi díjak, mezőgazdasági karantén és légiközlekedési balesetek kivizsgálása) címei, amelyek minden hatóság esetében tartalmazzák a következőket:

1. a kijelölt hatóság;
2. a hatóság neve;
3. postacím;
4. telefonszám;
5. telefaxszám;
6. e-mail-cím;
7. a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe; és
8. honlap címe, ha van.

GEN 1.2. Légi járat belépése, közbenső leszállása és indulása

Nemzetközi légi járatok belépésére, közbenső leszállására és indulására vonatkozó előzetes értesítéssel és engedélykéréssel kapcsolatos szabályok és előírások.

GEN 1.3. Utasok és hajózó személyzet belépése, közbenső leszállása és indulása

Nem bevándorló utasok és hajózó személyzet belépésére, közbenső leszállására és indulására vonatkozó szabályok (ideértve a vámot, bevándorlást és karantént, valamint az előzetes értesítéssel és engedélykéréssel kapcsolatos előírásokat).

GEN 1.4. Áru belépése, közbenső leszállása és indulása

Áruk belépésére, közbenső leszállására és indulására vonatkozó szabályok (ideértve a vámot, valamint az előzetes értesítéssel és engedélykéréssel kapcsolatos előírásokat).

GEN 1.5. Légjármű-műszerek, -felszerelések és repülési dokumentáció

Légi járművek műszereinek, felszerelésének és repülési dokumentációjának rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a légi járművön tartandó műszerek, felszerelés (ideértve a légi járat kommunikációs, navigációs és felügyeleti berendezéseit), valamint repülési dokumentáció, a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) D. alrészében foglalt rendelkezéseken felül meghatározott különleges követelményekkel együtt; és
2. a 965/2012/EU rendelet IV. melléklete (CAT rész) CAT.IDE.A.280 pontjában és VI. melléklete (NCC rész) NCC.IDE.A.215 pontjában leírt vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), jeladó eszközök és életmentő felszerelés, amennyiben azt a regionális légiforgalmi megbeszéléseken előírják kijelölt földterületek feletti repülések vonatkozásában.

GEN 1.6. Nemzeti előírások és nemzetközi megállapodások/egyezmények összefoglalása

Címek és hivatkozások jegyzéke, valamint – adott esetben – a légi közlekedést érintő nemzeti előírások összefoglalói, a tagállam által aláírt nemzetközi megállapodások/egyezmények listájával együtt.

GEN 1.7. Eltérések az ICAO-előírásoktól, ajánlott gyakorlatoktól és eljárásoktól

Az adott tagállam nemzeti előírásai és gyakorlatai, valamint a kapcsolódó ICAO-rendelkezések közötti jelentős eltérések jegyzéke, amely a következőket tartalmazza:

1. az érintett rendelkezés (melléklet és kiadás száma, bekezdés); és

2. az eltérés teljes szövege.

Az összes jelentős eltérést ebben az alszakaszban kell felsorolni. A mellékleteket számsorrendben kell felsorolni, akkor is, ha valamely ICAO-mellékletben nincs eltérés, amely esetben NIL tájékoztatást kell adni. A nemzeti eltéréseket, illetve azt, hogy milyen mértékben nem alkalmazzák a körzeti kiegészítő eljárásokat, közvetlenül azt a mellékletet követően kell bejelenteni, amelyikre a kiegészítő eljárás vonatkozik.

GEN 2. TÁBLÁZATOK ÉS KÓDOK

GEN 2.1. Mérőrendszer, légijármű-jelölések, munkaszüneti napok

GEN 2.1.1. Mértékegységek

Az alkalmazott mértékegységek leírása, valamint mértékegység-táblázat.

GEN 2.1.2. Időreferencia-rendszer

Az alkalmazott időreferencia-rendszer (naptári és időrendszer) leírása, valamint annak megjelölése, hogy használnak-e nyári időszámítást, és hogyan jelenik meg az időreferencia-rendszer az AIP-ban.

GEN 2.1.3 Vízszintes referenciarendszer

Az alkalmazott vízszintes (geodéziai) referenciarendszer rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a referenciarendszer neve/megjelölése;

2. a vetület meghatározása és paraméterei;

3. az alkalmazott ellipszoid meghatározása;

4. az alkalmazott alappont meghatározása;

5. alkalmazási terület(ek); és

6. annak a csillagnak a magyarázata – adott esetben –, amelyet azoknak a koordinátáknak az azonosítására használnak, amelyek nem felelnek meg az ICAO 11. és 14. mellékletében foglalt pontossági követelményeknek.

GEN 2.1.4. Függőleges referenciarendszer

Az alkalmazott függőleges referenciarendszer rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a referenciarendszer neve/megjelölése;

2. az alkalmazott geoidmodell leírása, az alkalmazott modell és az EGM-96 modell közötti magasságátváltáshoz szükséges paraméterekkel együtt;

3. annak a csillagnak a magyarázata – adott esetben –, amelyet azoknak a tengerszint feletti magasságoknak/földalak-egyenetlenségeknek az azonosítására használnak, amelyek nem felelnek meg az ICAO 14. mellékletében foglalt pontossági követelményeknek.

GEN 2.1.5. A légi jármű honossága és lajstromjele

A légi jármű honosságának és a tagállam által elfogadott lajstromjelének megjelölése.

GEN 2.1.6. Munkaszüneti napok

A munkaszüneti napok listája, az érintett szolgálatok megjelölésével.

GEN 2.2. A légiforgalmi tájékoztató szolgálat kiadványaiban alkalmazott rövidítések

A tagállam által az AIP-ban, valamint légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások megosztása során használt, ábécérendbe szedett rövidítések jegyzéke a jelentéseikkel együtt, megfelelő magyarázó jegyzetekkel ellátva azon nemzeti rövidítések vonatkozásában, amelyek eltérnek az ICAO Document 8400 Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC) (Légiforgalmi szolgálatok eljárásai – ICAO rövidítések és kódok) című kiadványban foglaltaktól.

GEN 2.3. Térképszimbólumok

A szimbólumok listája a térképek szerint elrendezve, amennyiben szimbólumokat használnak.

GEN 2.4. Helységazonosító kódok

A légiforgalmi állandóhelyű állomások helyeihez rendelt, kódolási és dekódolási célokra szánt ICAO helységazonosító kódok ábécérendbe szedett listája. A légiforgalmi állandóhelyű szolgálathoz nem kapcsolódó helyekhez magyarázó megjegyzést kell fűzni.

GEN 2.5. Rádiónavigációs berendezések listája

Rádiónavigációs berendezések ábécérendbe szedett listája, amely a következőket tartalmazza:

1. azonosító;
2. az állomás neve;
3. a létesítmény/berendezés típusa;
4. annak megjelölése, hogy a berendezés útvonalrepülési (E), repülőtéri (A) vagy kettős (AE) célokat szolgál.

GEN 2.6. Mértékegységek átváltása

Átváltási táblázatok vagy – alternatívaként – átváltási képlet a következők között:

1. tengeri mérföldről kilométerre és fordítva;
2. lábról méterre és fordítva;
3. tizedes ívpercről ívmásodpercre és fordítva;
4. adott esetben egyéb átváltások.

GEN 2.7. Napkelte/napnyugta

A napkelte és a napnyugta időpontjára vonatkozó tájékoztatás, amely tartalmazza a megadott időpontok meghatározása során alkalmazott kritériumok rövid leírását, valamint vagy egy egyszerű képletet vagy táblázatot, amelynek segítségével kiszámíthatók az időpontok a felelősségi körbe tartozó területen lévő bármely hely vonatkozásában, vagy pedig azoknak a helyeknek az ábécérendbe szedett listáját, amelyekre vonatkozóan az időpontokat egy táblázatban megadták, hivatkozva a táblázatban a kapcsolódó oldalra, és a kiválasztott állomásokra/helyekre vonatkozó napkelte/napnyugta táblázatokat, a következők feltüntetésével:

1. az állomás neve;
2. ICAO helységazonosító kód;
3. földrajzi koordináták fokban és percben megadva;

4. dátum(ok), amely(ek)re vonatkozóan az időpontokat meghatározzák;
5. a reggeli polgári szürkület kezdetének időpontja;
6. a napkelte időpontja;
7. a napnyugta időpontja; és
8. az esti polgári szürkület végének időpontja.

GEN 3. SZOLGÁLATOK

GEN 3.1. Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok

GEN 3.1.1. Felelős szolgálat

Az ellátott légiforgalmi tájékoztató szolgálat és fő elemeinek leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat/egység neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van;
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az eltéréseket, ha vannak.

GEN 3.1.2. Felelősségi terület

A légiforgalmi tájékoztató szolgálat felelősségi területe.

GEN 3.1.3. Légiforgalmi kiadványok

A légiforgalmi tájékoztatási termékek elemeinek leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. AIP és kapcsolódó módosítások;
2. AIP-kiegészítések;
3. légiforgalmi tájékoztató körlevél;
4. NOTAM és repülés előtti információs bulletinek;
5. az érvényben lévő NOTAM-ok ellenőrzőlistái és jegyzékei;
6. beszerzésük módja.

Amennyiben légiforgalmi tájékoztató körlevelet használnak a kiadvány árak közzétételére, azt az AIP e szakaszában kell jelezni.

GEN 3.1.4. Az AIRAC rendszer

Az AIRAC rendszer rövid leírása, amely táblázatba foglalva tartalmazza a jelen és a közeljövő AIRAC dátumait.

GEN 3.1.5. Repülés előtti tájékoztató szolgálat repülőtereken/helikopter-leszállóhelyeken

Azoknak a repülőtereknek/helikopter-leszállóhelyeknek a listája, ahol rutinszerűen elérhető a repülés előtti tájékoztatás, a következők megjelölésével:

1. a tartott légiforgalmi tájékoztatási termékek elemei;

2. a tartott térképek és ábrák;
3. az ilyen adatok általános alkalmazási területe.

GEN 3.1.6. Digitális adatkészletek

1. A rendelkezésre álló adatkészletek leírása, amely a következőket tartalmazza:
   a) adatkészlet címe;
   b) rövid leírás;
   c) az érintettek;
   d) földrajzi hatály;
   e) a használatra vonatkozó korlátozások, adott esetben.
2. Kapcsolattartási adatok, ahol érdeklődni lehet az adatkészletek megszerzésének módjáról, és amelyek a következőket tartalmazzák:
   a) a felelős személy, szolgálat vagy szervezet neve;
   b) a felelős személy, szolgálat vagy szervezet címe és e-mail-címe;
   c) a felelős személy, szolgálat vagy szervezet telefaxszáma;
   d) a felelős személy, szolgálat vagy szervezet kapcsolattartási telefonszáma;
   e) elérhetőségi idő (az az időtartam, az időzóna megjelölésével, melynek során kapcsolatfelvételre van lehetőség);
   f) online információk, amelyek a személlyel, szolgálattal vagy szervezettel való kapcsolatfelvétel érdekében használhatók; és
   g) szükség esetén további információk arra vonatkozóan, hogy hogyan és mikor érhető el a személy, szolgálat vagy szervezet.

GEN 3.2. Légiforgalmi térképek

GEN 3.2.1. Felelős szolgálat(ok)

A légiforgalmi térképek készítéséért felelős szolgálat(ok) leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van; és
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az ICAO-tól való eltéréseket, ha vannak.

GEN 3.2.2. A térképek karbantartása

Rövid leírása annak, hogy hogyan vizsgálják felül és módosítják a légiforgalmi térképeket.

GEN 3.2.3. Beszerzési megállapodások

Annak leírása, hogy a térképek hogyan szerezhetők be, feltüntetve a következőket:

1. szolgáltató/értékesítő ügynökség(ek);
2. postacím;
3. telefonszám;

4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van.

GEN 3.2.4. Rendelkezésre álló légiforgalmi térkép sorozatok

A rendelkezésre álló légiforgalmi térkép sorozatok jegyzéke, amelyet az egyes sorozatok általános leírása és tervezett alkalmazásuk megjelölése követ.

GEN 3.2.5. Rendelkezésre álló légiforgalmi térképek listája

A rendelkezésre álló légiforgalmi térképek listája, amely a következőket tartalmazza:

1. a sorozat címe;
2. a sorozat méretaránya;
3. a sorozat egyes térképeinek, illetve íveinek elnevezése és/vagy száma;
4. ívenkénti ár;
5. a legutóbbi felülvizsgálat dátuma.

GEN 3.2.6. Jegyzék a légiforgalmi világtérképhez (WAC) – ICAO 1:1 000 000

Adott tagállam által készített, a lefedettséget és az ívelrendezést mutató térképjegyzék a WAC 1:1 000 000 légiforgalmi világtérképhez. Amennyiben a WAC 1:1 000 000 légiforgalmi világtérkép helyett ICAO 1:500 000 légiforgalmi térkép készül, a térképjegyzékben az ICAO 1:500 000 légiforgalmi térkép lefedettségét és ívelrendezését kell jelölni.

GEN 3.2.7. Helyrajzi térképek

Annak leírása, hogy a helyrajzi térképek hogyan szerezhetők be, feltüntetve a következőket:

1. a szolgálat/ügynökség neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van.

GEN 3.2.8. Az AIP-ban nem szereplő térképek helyesbítései

Az AIP-ban nem szereplő térképek helyesbítéseinek jegyzéke, illetve annak megjelölése, hogy honnan szerezhető be erre vonatkozó információ.

GEN 3.3. Légiforgalmi szolgálatok (ATS)

GEN 3.3.1. Felelős szolgálat

A légiforgalmi szolgálatnak és fő elemeinek leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat neve;
2. postacím;
3. telefonszám;

4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van;
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az ICAO-tól való eltéréseket, ha vannak;
9. annak feltüntetése, ha a szolgálat nem áll rendelkezésre a nap 24 órájában és a hét minden napján.

GEN 3.3.2. Felelősségi terület

Annak a felelősségi területnek a leírása, ahol légiforgalmi szolgálat ellátására kerül sor.

GEN 3.3.3. A szolgálat típusai

Az ellátott légiforgalmi szolgálatok fő típusainak rövid leírása.

GEN 3.3.4. Az üzembentartó és az ATS közötti együttműködés

Az üzembentartó és az ATS közötti együttműködést érintő általános feltételek.

GEN 3.3.5. Legkisebb tengerszint feletti repülési magasság

A legkisebb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározása során alkalmazott kritériumok.

GEN 3.3.6 ATS-egységek címjegyzéke

Az ATS-egységek és azok címeinek jegyzéke ábécérendbe szedve, amely a következőket tartalmazza:

1. egység neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van.

GEN 3.4. Kommunikációs szolgálatok

GEN 3.4.1. Felelős szolgálat

A távközlési és navigációs eszközök biztosításáért felelős szolgálat leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;

6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van;
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az ICAO-tól való eltéréseket, ha vannak;
9. nnak feltüntetése, ha a szolgálat nem áll rendelkezésre a nap 24 órájában és a hét minden napján.

GEN 3.4.2. Felelősségi terület

Annak a felelősségi területnek a leírása, ahol távközlési szolgáltatás nyújtására kerül sor.

GEN 3.4.3. A szolgálat típusai

A rendelkezésre bocsátott szolgáltatás és eszközök fő típusainak rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. rádiónavigációs szolgáltatások;
2. beszédüzemű és/vagy adatkapcsolat-szolgáltatások;
3. műsorszolgáltatás;
4. használt nyelv(ek); és
5. annak megjelölése, hogy hol érhető el további információ.

GEN 3.4.4. Követelmények és feltételek

A kommunikációs szolgálat rendelkezésre állására vonatkozó követelmények és feltételek rövid leírása.

GEN 3.4.5. Egyéb

Bármilyen további információ (pl. kiválasztott rádióállomások, távközlési diagram).

GEN 3.5. Meteorológiai szolgálatok

GEN 3.5.1. Felelős szolgálat

A meteorológiai információk nyújtásáért felelős meteorológiai szolgálat rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat neve;
2. postacím;
3. telefonszám;
4. telefaxszám;
5. e-mail-cím;
6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;
7. honlap címe, ha van;
8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az eltéréseket, ha vannak;
9. annak feltüntetése, ha a szolgálat nem áll rendelkezésre a nap 24 órájában és a hét minden napján.

GEN 3.5.2. Felelősségi terület

Annak a területnek és/vagy azoknak a légi útvonalaknak a rövid leírása, amelyekre vonatkozóan meteorológiai szolgálat ellátására kerül sor.

GEN 3.5.3. Meteorológiai megfigyelések és jelentések

A nemzetközi légi közlekedés számára nyújtott meteorológiai megfigyelések és jelentések részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. az állomás neve és az ICAO helységazonosító kód;
2. a megfigyelés típusa és gyakorisága, az automatikus megfigyelő berendezések feltüntetésével;
3. a meteorológiai jelentések típusa, valamint TREND előrejelzés rendelkezésre állása;
4. felszíni szél, látástávolság, futópálya menti látástávolság, felhőalap, hőmérséklet és – adott esetben – szélnyírás megfigyelésére és jelentésére használt konkrét megfigyelőrendszer típusa és a megfigyelési helyek száma (pl. anemométer futópályák kereszteződésében, látástávolság-mérő a földetérési területek mellett stb.);
5. üzemidő;
6. légiforgalmi éghajlati információk rendelkezésre állásának feltüntetése.

GEN 3.5.4. A szolgálat típusai

Az ellátott szolgálat fő típusainak rövid leírása, amely részletesen ismerteti az eligazítást, a konzultációt, a meteorológiai információk megjelenítését, az üzembentartók és a hajózó személyzet tagjai számára rendelkezésre álló repülési dokumentumokat, valamint a meteorológiai információk szolgáltatása során alkalmazott módszereket és eszközöket.

GEN 3.5.5. Üzembentartóktól kért értesítések

Minimális mennyiségű előzetes értesítés, amit a meteorológiai szolgálat kér az üzembentartóktól az eligazítás, a konzultáció és a repülési dokumentumok vonatkozásában, valamint egyéb meteorológiai információk, amelyeket kérnek vagy megváltoztatnak.

GEN 3.5.6. Légijármű-jelentések

Szükség szerint a meteorológiai szolgálat előírásai légijármű-jelentések készítésére és továbbítására vonatkozóan.

GEN 3.5.7. VOLMET szolgálat

A VOLMET és/vagy D-VOLMET szolgálat leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a küldő állomás neve;
2. a rádiókommunikációhoz használt hívójel vagy azonosító és rövidítés;
3. az adáshoz használt frekvencia vagy frekvenciák;
4. az adás időszaka;
5. üzemidő;
6. azoknak a repülőtereknek/helikopter-leszállóhelyeknek a listája, amelyek számára jelentéseket és/vagy előrejelzéseket küldenek; és
7. a küldött jelentések, előrejelzések és SIGMET információk, valamint megjegyzések.

GEN 3.5.8. SIGMET és AIRMET szolgálat

A meteorológiai megfigyelés leírása, amelyet azokban a repüléstájékoztató körzetekben vagy irányítói területeken nyújtanak, amelyek számára légiforgalmi szolgálatot látnak el, a meteorológiai megfigyelő állomások listájával együtt, feltüntetve a következőket:

1. a meteorológiai megfigyelő állomás neve, ICAO helységazonosító kód;
2. üzemidő;
3. kiszolgált repüléstájékoztató körzet(ek) vagy irányítói terület(ek);
4. SIGMET érvényességi időszakok;

5. a SIGMET információkkal kapcsolatban alkalmazott különleges eljárások (pl. vulkáni hamu vagy trópusi ciklonok vonatkozásában);

6. az AIRMET információkkal kapcsolatban alkalmazott különleges eljárások (a vonatkozó körzeti léginavigációs megállapodásokkal összhangban);

7. ATS-egység(ek), amelyek számára a SIGMET és AIRMET információkat nyújtják;

8. további információk, mint például a szolgáltatás bármilyen korlátozása stb.

GEN 3.5.9. Egyéb automatizált meteorológiai szolgálatok

Meteorológiai információk nyújtására rendelkezésre álló automatizált szolgálatok leírása (pl. telefonon és/vagy számítógépes modemen elérhető automatizált repülés előtti tájékoztató szolgálat), amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat neve;

2. a rendelkezésre álló információk;

3. a lefedett területek, útvonalak és repülőterek;

4. telefon- és telefaxszám(ok), e-mail-cím, valamint honlapcím, ha van.

GEN 3.6. Felkutatás és mentés

GEN 3.6.1. Felelős szolgálat(ok)

Felkutatás és mentés biztosításáért felelős szolgálat(ok) rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat/egység neve;

2. postacím;

3. telefonszám;

4. telefaxszám;

5. e-mail-cím;

6. légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe;

7. honlap címe, ha van; és

8. a szolgálat alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az ICAO-tól való eltéréseket, ha vannak.

GEN 3.6.2. Felelősségi terület

Annak a felelősségi területnek a leírása, ahol felkutatási és mentési szolgálat ellátására kerül sor.

GEN 3.6.3. A szolgálat típusai

A rendelkezésre bocsátott szolgáltatás és eszközök típusainak rövid leírása és – adott esetben – földrajzi ábrázolása, feltüntetve, ha a felkutatás és mentés légi lefedettsége légi járművek jelentős mértékű bevetésének a függvénye.

GEN 3.6.4. Felkutatással és mentéssel kapcsolatos megállapodások

A felkutatással és mentéssel kapcsolatos hatályos megállapodások rövid leírása, amely kitér azokra a rendelkezésekre, amelyek megkönnyítik más tagállamok légi járműveinek a belépését és indulását eltűnt vagy megrongálódott légi járművekkel kapcsolatos felkutatás, mentés vagy javítás céljából, csupán fedélzeti értesítéssel vagy a repülési terv bejelentését követően.

GEN 3.6.5. A rendelkezésre állás feltételei

A felkutatásra és mentésre vonatkozó rendelkezések rövid leírása, amely tartalmazza a szolgáltatás és az eszközök nemzetközi felhasználásra való rendelkezésre bocsátásának általános feltételeit, feltüntetve azt, hogy a felkutatásra és mentésre rendelkezésre álló adott szolgáltatás felkutatási és mentési technikákra és feladatokra specializálódott-e vagy pedig azokat más célokra használják, de képzéssel és felszereléssel felkutatási és mentési célokra is alkalmassá tették, vagy csak alkalmanként állnak rendelkezésre és nem került sor kifejezetten felkutatási és mentési munkákkal kapcsolatos képzésre vagy felkészülésre.

GEN 3.6.6. Alkalmazott eljárások és jelek

A mentést végző légi jármű által használt eljárások és jelek rövid leírása, valamint a túlélők által használandó jeleket bemutató táblázat.

GEN 4. REPÜLŐTEREK/HELKOPTER-LESZÁLLÓHELYEK ÉS LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK DÍJAI

Utalni lehet arra, hogy hol találhatók az érvényes díjakra vonatkozó részletek, amennyiben azokat nem sorolják fel tételesen ebben a fejezetben.

GEN 4.1. Repülőterek/helikopter-leszállóhelyek díjai

A nemzetközi használatra rendelkezésre álló repülőtereken/helikopter-leszállóhelyeken alkalmazott díjtípusok rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. légi jármű leszállása;
2. légi jármű parkírozása, hangározása és hosszú távú tárolása;
3. személyszállítási szolgáltatás;
4. biztonság;
5. zajjal kapcsolatos tételek;
6. egyéb (vám, egészségügy, bevándorlás stb.);
7. mentességek/kedvezmények; és
8. fizetési módok.

GEN 4.2. Léginavigációs szolgálatok díjai

A nemzetközi igénybevételre nyújtott léginavigációs szolgáltatások díjainak rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. bevezető irányító szolgálat;
2. léginavigációs szolgálati útvonal;
3. léginavigációs szolgálat költségalapja, valamint mentességek/kedvezmények;
4. fizetési módok.

2. RÉSZ – ÚTVONALON (ENR)

Amennyiben az AIP több kötetben készül és kerül közzétételre, és mindegyik kötet külön módosításokkal és kiegészítésekkel rendelkezik, minden kötetben külön kell szerepeltetni az előszót, az AIP-módosítások jegyzékét, az AIP-kiegészítések jegyzékét, az AIP oldalainak ellenőrzőlistáját és az érvényben lévő, kézi módosítások listáját. Ha az AIP egyetlen kötetben készül el, a »nem alkalmazandó« megjegyzést kell feltüntetni a fent felsorolt alszakaszok mindegyike alatt.

ENR 0.6 A 2. rész tartalomjegyzéke

A 2. rész – Útvonalon (ENR) szakaszainak és alszakaszainak jegyzéke.

ENR 1. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK ÉS ELJÁRÁSOK

ENR 1.1. Általános szabályok

Az általános szabályokat a tagállamban történő alkalmazás szerint kell közzétenni.

ENR 1.2. Látvarepülési szabályok

A látvarepülési szabályokat a tagállamban történő alkalmazás szerint kell közzétenni.

ENR 1.3. Műszeres repülési szabályok

A műszeres repülési szabályokat a tagállamban történő alkalmazás szerint kell közzétenni.

ENR 1.3.1. Valamennyi műszer szerinti repülésre vonatkozó szabályok

ENR 1.3.2. Ellenőrzött légtérben végrehajtott IFR repülésekre vonatkozó szabályok

ENR 1.3.3. Ellenőrzött légtéren kívüli IFR repülésekre vonatkozó szabályok

ENR 1.3.4. Szabad útvonalú légtérre vonatkozó általános eljárások

A szabad útvonalú légtérre vonatkozó eljárások, az alkalmazott, szabad útvonalú légtér szempontjából releváns pontok magyarázatával és meghatározásával. Határon átnyúló szabad útvonalú légtér megvalósítása esetén a repüléstájékoztató körzeteket (FIR)/magaslégtéri repüléstájékoztató körzeteket (UIR), illetve az irányítói területeket (CTA)/magaslégtéri irányítói területeket (UTA) az ENR 1.3. pontban kell feltüntetni.

ENR 1.4. ATS légtérosztályozás és leírás

ENR 1.4.1. ATS légtérosztályozás

Az ATS légtérosztályok leírása a 923/2012/EU végrehajtási rendelet 4. függelékében foglalt ATS légtérosztályozási táblázat formájában, megfelelő jegyzetekkel ellátva a tagállam által nem használt légtérosztályok megjelölése érdekében.

ENR 1.4.2. ATS légtér leírása

Egyéb ATS légtér leírások, adott esetben, általános szöveges leírásokkal

ENR 1.5. Várakozási, megközelítési és indulási eljárások

ENR 1.5.1. Általános előírások

Meg kell adni a várakozási, megközelítési és indulási eljárások alapját képező kritériumok leírását.

ENR 1.5.2. Érkező légi járatok

Be kell mutatni azokat az érkező légi járatokra vonatkozó eljárásokat (hagyományos vagy léginavigációs eljárások vagy mindkettő), amelyek ugyanazon típusú légtérbe érkező vagy ott repülő járatokra érvényesek. Amennyiben egy repülőtér légterén belül különböző eljárásokat alkalmaznak, azt egy megjegyzésben fel kell tüntetni, valamint hivatkozni kell arra, hogy hol találhatók meg az adott eljárások.

ENR 1.5.3. Induló légi járatok

Be kell mutatni azokat az induló légi járatokra vonatkozó eljárásokat (hagyományos vagy léginavigációs eljárások vagy mindkettő), amelyek bármely repülőtérről/helikopter-leszállóhelyről induló járatra érvényesek.

ENR 1.5.4. Egyéb lényeges információk és eljárások

További információk rövid leírása, pl. belépési eljárások, végső megközelítés összehangolás, várakozási eljárások és minták.

ENR 1.6. ATS légtérellenőrző szolgálatok és eljárások

ENR 1.6.1. Elsődleges légtérellenőrző radar

Az elsődleges radar szolgálatok és eljárások leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. kiegészítő szolgálatok;
2. radarirányítás alkalmazása;
3. radar és levegő-föld összeköttetési hiba esetén követendő eljárások;
4. beszédüzemű kommunikáció, valamint légiforgalmi irányító és légijármű-vezető közötti digitális adatcsere helyzetjelentési követelmények; és
5. a radarfedési terület grafikus ábrázolása.

ENR 1.6.2. Másodlagos légtérellenőrző radar (SSR)

Másodlagos légtérellenőrző radar (SSR) üzemeltetési eljárásainak leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. kényszerhelyzeti eljárások;
2. levegő-föld összeköttetési hiba és jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások;
3. az SSR kód kiosztás rendszere;
4. beszédüzemű, valamint légiforgalmi irányító és légijármű-vezető közötti digitális adatcsere helyzetjelentési követelmények; és
5. az SSR lefedett terület grafikus ábrázolása.

ENR 1.6.3. Automatikus berendezésfüggő légtér-ellenőrzési adatközlés (ADS-B)

Az automatikus berendezésfüggő légtér-ellenőrzési adatközlés (ADS-B) üzemeltetési eljárásainak leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. kényszerhelyzeti eljárások;
2. levegő-föld összeköttetési hiba és jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások;
3. a jármű azonosítására vonatkozó követelmények;
4. beszédüzemű, valamint légiforgalmi irányító és légijármű-vezető közötti digitális adatcsere helyzetjelentési követelmények; és
5. az ADS-B fedési terület grafikus ábrázolása.

ENR 1.6.4. Egyéb lényeges információk és eljárások

További információk és eljárások leírása, pl. radar meghibásodása és transzponder meghibásodása esetén követendő eljárások.

ENR 1.7. Magasságmérő beállítási eljárások

Közzé kell tenni az alkalmazott magasságmérő beállítási eljárások leírását, amely a következőket tartalmazza:

1. rövid bevezetés, amely megjelöli az eljárások alapját képező ICAO dokumentumokat, valamint az ICAO rendelkezéseitől való eltéréseket, ha vannak ilyenek;
2. magasságmérő beállítási alapeljárások;

3. a magasságmérő beállítási körzet(ek) leírása;
4. az üzembentartókra (köztük a légijármű-vezetőkre) vonatkozó eljárások; és
5. az utazómagasságok táblázata.

ENR 1.8. ICAO körzeti kiegészítő eljárások

Be kell mutatni a teljes felelősségi kört érintő körzeti kiegészítő eljárásokat.

ENR 1.9. Légiforgalmiáramlás-szervezés (ATFM) és légtérgazdálkodás

Az ATFM rendszer és a légtérgazdálkodás rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. ATFM struktúra, szolgáltatási terület, nyújtott szolgáltatás, egység(ek) helye és üzemidő;
2. áramlási közlemények típusai és a formátumok leírása; és
3. induló járatokra alkalmazandó eljárások, amelyek a következőket tartalmazzák:
   a) az alkalmazott ATFM intézkedésekre vonatkozó információk nyújtásáért felelős szolgálat;
   b) repülési tervre vonatkozó követelmények; és
   c) résidőkiosztások.
4. a repüléstájékoztató körzete(ke)n belüli légtérgazdálkodásért való általános felelősséggel kapcsolatos információk, a polgári/katonai légtérkiosztás és gazdálkodás-koordináció leírása, a kezelendő légtér szerkezete (kiosztás és a kiosztásban bekövetkező változások), valamint általános üzemeltetési eljárások.

ENR 1.10. Repüléstervezés

A repüléstervezési szakaszhoz kapcsolódó minden olyan korlátozási vagy tanácsadási információt, amely segítheti a felhasználót a tervezett repülési művelet bemutatásában, fel kell tüntetni, ideértve a következőket:

1. a repülési terv benyújtásának eljárásai;
2. az ismétlődő repülési tervek rendszere; és
3. a benyújtott repülési tervben eszközölt változtatások.

ENR 1.11. Repülési terv közlemények címzése

Táblázatba foglalva fel kell tüntetni a repülési tervekhez rendelt címzéseket, az alábbiak megjelölésével:

1. repülési kategória (IFR, VFR vagy mindkettő);
2. útvonal (FIR-be vagy azon keresztül és/vagy TMA-ba vagy azon keresztül); és
3. a közlemény címzése.

ENR 1.12. Polgári légi járművek elfogása

Meg kell adni az elfogási eljárások és az alkalmazandó látjelek leírását, feltüntetve, hogy alkalmazzák-e az ICAO rendelkezéseit, és ha nem, akkor azt, hogy vannak eltérések.

ENR 1.13. Jogellenes beavatkozás

Be kell mutatni a jogellenes beavatkozás esetén alkalmazandó megfelelő eljárásokat.

ENR 1.14. Légiforgalmi események

A légiforgalmi események jelentésére szolgáló rendszer leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. a légiforgalmi események meghatározása;

2. a légiforgalmi esemény bejelentőlap használata;

3. jelentési eljárások (ideértve a repülés közbeni eljárásokat); és

4. a jelentés célja és a bejelentőlap kezelése.

ENR 2. LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK LÉGTÉR

ENR 2.1. FIR, UIR, TMA és CTA

A repüléstájékoztató körzetek (FIR), a magaslégtéri repüléstájékoztató körzetek (UIR) és az irányítói területek (CTA) – köztük a különleges CTA-k, mint például a közelkörzeti irányítói körzetek (TMA) – részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. név, a FIR/UIR oldalhatárainak földrajzi koordinátái fokban és percben megadva, valamint a CTA oldalhatárok fokban, percben és másodpercben megadva, függőleges határok és légtérosztály;

2. a szolgáltatást nyújtó egység azonosítása;

3. az egységet kiszolgáló légiforgalmi állomás hívójele és a használt nyelv(ek), megadva a területet és a feltételeket, valamint hogy hol és mikor alkalmazandó, adott esetben;

4. frekvenciák, és adott esetben a SATVOICE szám, kiegészítve konkrét célokat szolgáló jelzésekkel; és

5. megjegyzések.

Ebben az alszakaszban fel kell tüntetni azokat a katonai légibázisok körüli irányítói körzeteket, amelyeknek a leírása egyébként nem szerepel az AIP-ban. Amennyiben a 923/2012/EU végrehajtási rendelet repülési tervekre, kétirányú kommunikációra és helyzetjelentésre vonatkozó előírásai minden légi járatra alkalmazandók az elfogások szükségességének kiküszöbölése vagy csökkentése érdekében, és/vagy amennyiben fennáll az elfogás lehetősége és szükség van a 121,500 MHz-es vészhelyzeti URH-frekvencia folyamatos figyelésére, ezt fel kell tüntetni az adott területek vagy azok részei vonatkozásában.

Azoknak a kijelölt területeknek a leírása, amelyek felett előírás a vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) használata, és ahol a légi járművek kötelesek folyamatosan figyelni a 121,500 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.

ENR 2.2. Egyéb szabályozott légtér

A rádiókötelés körzetek és a transzponderköteles körzetek részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. a rádiókötelés körzet/transzponderköteles körzet neve, oldalhatárainak földrajzi koordinátái fokban és percben megadva;

2. függőleges határok repülési szintben vagy lábban megadva;

3. a tevékenység időpontja; és

4. megjegyzések.

A szabályozott légtér egyéb típusainak részletes leírása, amennyiben létrehoztak ilyeneket, és a légtérosztályozás.

ENR 3. ATS-ÚTVONALAK

ENR 3.1. Alacsonylégtéri ATS-útvonalak

Az alacsonylégtéri ATS-útvonalak részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. az útvonal kódja, az adott szakasz(ok)ra alkalmazandó, az előírt kommunikációs teljesítményre (RCP) vonatkozó előírás(ok), navigációs előírás(ok) és/vagy az előírt felügyeleti teljesítményre (RSP) vonatkozó előírás(ok), az útvonalat meghatározó összes mérvadó pont – köztük a kötelező« vagy »kérésre« jelentési pontok – neve, kódja vagy névkódja és földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;

2. útirányok vagy VOR radiálok a legközelebbi fokra megadva, az egyes egymást követő mérvadó pontok közötti geodéziai távolság a legközelebbi tized kilométerre vagy tized tengeri mérföldre megadva, valamint – VOR radiálok esetében – az átkapcsolási pontok;

3. alsó és felső határok, illetve minimális útvonalmagasságok a legközelebbi magasabb 50 m-re vagy 100 lábra megadva, és légtérosztályozás;

4. oldalhatárok és legkisebb akadálymentes magasságok;

5. utazómagasságok iránya;

6. az egyes teljesítményalapú navigációs útvonalakra (területi navigáció vagy megkövetelt navigációs teljesítmény) vonatkozó navigációs pontossági követelmény; és

7. megjegyzések, amelyek tartalmazzák az irányító egységet, annak működési csatornáját, adott esetben a bejelentkezési címét, SATVOICE számát, valamint bármely navigációs korlátozás és RCP és RSP-előírás.

ENR 3.2. Alacsonylégtéri ATS-útvonalak

A magaslégtéri ATS-útvonalak részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. az útvonal kódja, az adott szakasz(ok)ra alkalmazandó, az előírt kommunikációs teljesítményre (RCP) vonatkozó előírás(ok), navigációs előírás(ok) és/vagy az előírt felügyeleti teljesítményre (RSP) vonatkozó előírás(ok), az útvonalat meghatározó összes mérvadó pont – köztük a kötelező« vagy »kérésre« jelentési pontok – neve, kódja vagy névkódja és földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;

2. útirányok vagy VOR radiálok a legközelebbi fokra megadva, az egyes egymást követő mérvadó pontok közötti geodéziai távolság a legközelebbi tized kilométerre vagy tized tengeri mérföldre megadva, valamint – VOR radiálok esetében – az átkapcsolási pontok;

3. felső és alsó határok, valamint légtérosztályozás;

4. oldalhatárok;

5. utazómagasságok iránya;

6. az egyes teljesítményalapú navigációs útvonalakra (területi navigáció vagy megkövetelt navigációs teljesítmény) vonatkozó navigációs pontossági követelmény; és

7. megjegyzések, amelyek tartalmazzák az irányító egységet, annak működési csatornáját, adott esetben a bejelentkezési címét, SATVOICE számát, valamint bármely navigációs, RCP és RSP-előírás korlátozását.

ENR 3.3. Léginavigációs útvonalak

A teljesítményalapú navigációs (területi navigáció és megkövetelt navigációs teljesítmény) útvonalak részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. az útvonal kódja, az adott szakasz(ok)ra alkalmazandó, az előírt kommunikációs teljesítményre (RCP) vonatkozó előírás(ok), navigációs előírás(ok) és/vagy az előírt felügyeleti teljesítményre (RSP) vonatkozó előírás(ok), az útvonalat meghatározó összes mérvadó pont – köztük a kötelező« vagy »kérésre« jelentési pontok – neve, kódja vagy névkódja és földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;

2. területi navigációs útvonalat meghatározó fordulópontok tekintetében továbbá, adott esetben:

   a) a VOR/távolságmérő berendezés vonatkozási pontjának állomásazonosítója;

   b) irányszög a legközelebbi fokra megadva, és távolság a VOR/távolságmérő berendezés vonatkozási pontjától a legközelebbi tized kilométerre vagy tized tengeri mérföldre megadva, ha a fordulópont azzal nem közös elhelyezésű; és

   c) a távolságmérő berendezés adóantennájának tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 30 m-re (100 láb) megadva;

3. mágneses irányszög a legközelebbi fokra megadva, a meghatározott végpontok közötti geodéziai távolság a legközelebbi tized kilométerre vagy tized tengeri mérföldre megadva, és az egyes egymást követő kijelölt mérvadó pontok közötti távolság;

4. felső és alsó határok, valamint légtérosztályozás;

5. utazómagasságok iránya;

6. az egyes teljesítményalapú navigációs útvonalakra (területi navigáció vagy megkövetelt navigációs teljesítmény) vonatkozó navigációs pontossági követelmény; és

7. megjegyzések, amelyek tartalmazzák az irányító egységet, annak működési csatornáját, adott esetben a bejelentkezési címét, SATVOICE számát, valamint bármely navigációs, RCP és RSP-előírás korlátozását.

ENR 3.4. Helikopter-útvonalak

A helikopter-útvonalak részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. az útvonal kódja, az adott szakasz(ok)ra alkalmazandó, az előírt kommunikációs teljesítményre (RCP) vonatkozó előírás(ok), navigációs előírás(ok) és/vagy az előírt felügyeleti teljesítményre (RSP) vonatkozó előírás(ok), az útvonalat meghatározó összes mérvadó pont – köztük a kötelező« vagy »kérésre« jelentési pontok – neve, kódja vagy névkódja és földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;

2. útirányok vagy VOR radiálok a legközelebbi fokra megadva, az egyes egymást követő mérvadó pontok közötti geodéziai távolság a legközelebbi tized kilométerre vagy tized tengeri mérföldre megadva, valamint – VOR radiálok esetében – az átkapcsolási pontok;

3. felső és alsó határok, valamint légtérosztályozás;

4. minimális repülési magasságok a legközelebbi magasabb 50 m-re vagy 100 lábra megadva;

5. az egyes teljesítményalapú navigációs útvonalakra (területi navigáció vagy megkövetelt navigációs teljesítmény) vonatkozó navigációs pontossági követelmény; és

6. megjegyzések, amelyek tartalmazzák az irányító egységet, annak működési csatornáját, adott esetben a bejelentkezési címét, SATVOICE számát, valamint bármely navigációs, RCP és RSP-előírás korlátozását.

ENR 3.5. Egyéb útvonalak

Meg kell adni az egyéb, kifejezetten kijelölt, a meghatározott területe(ke)n kötelező útvonalak leírását.

Szabad útvonalú légtér leírása, mint az a meghatározott légtér, amelyben a felhasználók szabadon tervezhetnek közvetlen útvonalakat egy meghatározott belépési pont és egy meghatározott kilépési pont között, feltüntetve a közvetlen útvonal kivitelezésére vonatkozó információkat, a közvetlen útvonalak fordulópontjainak használatára vonatkozó korlátozásokat, valamint a repülési tervben való megjelölést (15. tétel). Meg kell adni a légiforgalmi irányítói engedélyek kiadásának feltételeit.

ENR 3.6. Útvonal várakozási eljárások

Meg kell adni az útvonal várakozási eljárások részletes leírását, amely a következőket tartalmazza:

1. a várakozás azonosítása (ha van) és a várakozási pont (navigációs berendezés) vagy fordulópont földrajzi koordinátákkal, fokban, percben és másodpercben megadva;

2. rárepülési útirány;

3. az eljárási fordulás iránya;

4. maximális műszer szerinti sebesség;
5. minimális és maximális várakozási szint;
6. kimenő idő/távolság; és
7. az irányító egység és működési frekvenciája.

ENR 4. RÁDIÓNAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSEK/RENDSZEREK

ENR 4.1. Rádiónavigációs berendezések – útvonali

A rádiónavigációs szolgáltatásokat nyújtó állomások listája, útvonali használatra, az állomások neve szerint ábécérendbe szedve, a következők feltüntetésével:

1. az állomás neve és a mágneses eltérés a legközelebbi fokra megadva a VOR vonatkozásában, az állomás mágneses elhajlása a legközelebbi fokra megadva, a berendezés műszaki felállításához;
2. azonosítás;
3. az egyes elemek frekvenciája/csatornája;
4. üzemidő;
5. az adóantenna helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
6. a távolságmérő berendezés adóantennájának tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 30 m-re (100 láb) megadva; és
7. megjegyzések.

Ha a létesítményt üzemben tartó hatóság nem a kijelölt hatóság, az üzemben tartó hatóság nevét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban. A létesítmény szolgáltatási szintjét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban.

ENR 4.2. Különleges navigációs rendszerek

A különleges navigációs rendszerekhez kapcsolódó állomások leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. az állomás vagy lánc neve;
2. a rendelkezésre álló szolgáltatás típusa (fő jelzés, segédjelzés, szín);
3. frekvencia (csatorna száma, impulzussűrűség, ismétlődési arány, adott esetben);
4. üzemidő;
5. az adóállomás helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva; és
6. megjegyzések.

Ha a létesítményt üzemben tartó hatóság nem a kijelölt hatóság, az üzemben tartó hatóság nevét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban. A létesítmény szolgáltatási szintjét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban.

ENR 4.3. Globális navigációs műholdrendszer (GNSS)

Az útvonali célokra létesített navigációs szolgáltatást nyújtó globális navigációs műholdrendszer (GNSS) elemeinek jegyzéke és leírása, az elemek neve szerint ábécérendbe szedve, amely a következőket tartalmazza:

1. a GNSS elem neve (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS stb.);
2. frekvenciák, adott esetben;
3. a névleges szolgálati terület és lefedettségi terület földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva; és
4. megjegyzések.

Ha a létesítményt üzemben tartó hatóság nem a kijelölt hatóság, az üzemben tartó hatóság nevét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban.

ENR 4.4. Mérvadó pontok névkód azonosítói

A rádiónavigációs berendezések helyszíne által nem jelölt mérvadó pontokhoz rendelt névkód azonosítók (öt betűből álló kiejthető névkód) listája ábécérendben, amely a következőket tartalmazza:

1. névkód azonosító;
2. a helyzet földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
3. hivatkozás arra az ATS- vagy egyéb útvonalakra, ahol a pont található; és
4. megjegyzések, ideértve a helyzetek kiegészítő meghatározását szükség esetén.

ENR 4.5. Légiforgalmi földi fények – útvonali

A tagállamok által mérvadóként kiválasztott földrajzi helyzetek jelölésére elhelyezett földi fények vagy egyéb fényjeladók jegyzéke, amely a következőket tartalmazza:

1. a város neve vagy a jeladó egyéb azonosítója;
2. a jeladó típusa és fényerősség ezer kandelában megadva;
3. a jel jellemzői;
4. üzemórák; és
5. megjegyzések.

ENR 5. NAVIGÁCIÓS FIGYELMEZTETÉSEK

ENR 5.1. Tiltott, korlátozott és veszélyes légterek

Tiltott, korlátozott és veszélyes légterek leírása, adott esetben grafikus ábrázolással kiegészítve, azok létrehozására és aktiválására vonatkozó információkkal együtt, a következők feltüntetésével:

1. az oldalhatárok meghatározása, neve és földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva, ha az irányítói terület/irányítói körzet határain belül, illetve fokban és percben megadva, ha a határokon kívül helyezkedik el;
2. felső és alsó határok; és
3. megjegyzések, ideértve a tevékenység idejét.

A megjegyzés oszlopban fel kell tüntetni a korlátozás típusát, illetve a veszély jellegét és az elfogás kockázatát behatolás esetén.

ENR 5.2. Katonai gyakorló és kiképző légterek és légvédelmi azonosítási körzet

A létrehozott katonai gyakorló légterek és a rendszeres időközönként sorra kerülő katonai gyakorlatok, valamint a létrehozott légvédelmi azonosítási körzet leírása, adott esetben grafikus ábrázolással kiegészítve, amely a következőket tartalmazza:

1. az oldalhatárok földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva, ha az irányítói terület/irányítói körzet határain belül, illetve fokban és percben megadva, ha a határokon kívül helyezkedik el;
2. felső és alsó határok, a rendszerre és az aktiválás módjára vonatkozó bejelentésekkel kapcsolatos információk, valamint a polgári repülésekhez kapcsolódó és a légvédelmi azonosítási körzeti eljárásokhoz kapcsolódó információk; és
3. megjegyzések, ideértve a tevékenység idejét és az elfogás kockázatát a légvédelmi azonosítási körzetbe való behatolás esetén.

ENR 5.3. Egyéb veszélyes tevékenységek és jelenségek

ENR 5.3.1. Egyéb veszélyes tevékenységek

A légi járművek működésére konkrét vagy nyilvánvaló veszélyt jelentő, a repüléseket potenciálisan befolyásoló tevékenységek leírása, adott esetben térképekkel kiegészítve, a következők feltüntetésével:

1. a terület és a hatáskörzet középpontjának földrajzi koordinátái fokban és percben megadva;
2. függőleges határok;
3. tanácsadási intézkedések;
4. a tájékoztatás nyújtásáért felelős hatóság; és
5. megjegyzések, ideértve a tevékenység idejét.

ENR 5.3.2. Egyéb veszélyes jelenségek

Egyéb veszélyes jelenségek leírása, amelyek befolyásolhatják a repüléseket, (pl. működő vulkánok, nukleáris erőművek stb.), adott esetben térképekkel kiegészítve, a következők feltüntetésével:

1. a veszélyes jelenség helyének földrajzi koordinátái fokban és percben megadva;
2. függőleges határok;
3. tanácsadási intézkedések;
4. a tájékoztatás nyújtásáért felelős hatóság; és
5. megjegyzések.

ENR 5.4. Légiforgalmi akadályok

A légi forgalmat az 1. területen belül (a teljes tagállami terület) érintő akadályok listája, amely a következőket tartalmazza:

1. az akadály azonosítója vagy megnevezése;
2. az akadály típusa;
3. az akadály helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
4. az akadály tengerszint és terep feletti magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
5. az akadály megvilágításának (ha van) típusa és színe; és
6. adott esetben annak feltüntetése, hogy az akadályok jegyzéke elektronikus formában elérhető, valamint hivatkozás a GEN 3.1.6. pontra.

ENR 5.5. Légi sport és rekreációs tevékenységek

Intenzív légi sport és rekreációs tevékenységek rövid leírása, adott esetben grafikai ábrázolással kiegészítve, az ilyen tevékenységek végzésének feltételeivel együtt, a következők feltüntetésével:

1. az oldalhatárok meghatározása és földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva, ha az irányítói terület/irányítói körzet határain belül, illetve fokban és percben megadva, ha a határokon kívül helyezkedik el;
2. függőleges határok;
3. üzembentartó/felhasználó telefonszáma; és
4. megjegyzések, ideértve a tevékenység idejét.

ENR 5.6. Madárvándorlás és érzékeny állatvilágú körzetek

A madarak vándorlással összefüggő mozgásának leírása, lehetőség szerint térképekkel kiegészítve, ideértve a vándorlási útvonalakat és az állandó pihenőhelyeket, valamint az érzékeny állatvilágú körzeteket.

ENR 6. ÚTVONALTÉRKÉPEK

Ebben a szakaszban kell feltüntetni az ICAO útvonaltérképet és a térképjegyzékeket.

3. RÉSZ – REPÜLŐTEREK (AD)

Amennyiben az AIP több kötetben készül és kerül közzétételre, és mindegyik kötet külön módosításokkal és kiegészítésekkel rendelkezik, minden kötetben külön kell szerepeltetni az előszót, az AIP-módosítások jegyzékét, az AIP-kiegészítések jegyzékét, az AIP oldalainak ellenőrzőlistáját és az érvényben lévő, kézi módosítások listáját. Ha az AIP egyetlen kötetben készül el, a »nem alkalmazandó« megjegyzést kell feltüntetni a fent felsorolt alszakaszok mindegyike alatt.

AD 0.6 A 3. rész tartalomjegyzéke

A 3. rész – Repülőterek (AD) szakaszainak és alszakaszainak jegyzéke.

AD 1. REPÜLŐTEREK/HELIKOPTER-LESZÁLLÓHELYEK – BEVEZETÉS

AD 1.1. Rendelkezésre álló repülőterek/helikopter-leszállóhelyek és a használatra vonatkozó feltételek

AD 1.1.1. Általános feltételek

A repülőterekért és a helikopter-leszállóhelyekért felelős illetékes hatóság rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a rendelkezésre álló repülőterek/helikopter-leszállóhelyek és berendezéseik használatára vonatkozó általános feltételek; és
2. a szolgáltatások alapját képező rendelkezések leírása, valamint hivatkozás arra, hogy az AIP-ban hol sorolják fel az ICAO-tól való eltéréseket, ha vannak.

AD 1.1.2. Katona légibázisok használata

Katonai légibázisok polgári használatára vonatkozó szabályok és eljárások, ha vannak ilyenek.

AD 1.1.3. Csökkent látási viszonyok között követendő eljárások

II./III. kategóriájú repülőtéri műveletekre vonatkozó, csökkent látási viszonyok között követendő eljárások – ha vannak ilyenek – alkalmazásának általános feltételei.

AD 1.1.4. Repülőtér-használati minimumok

A tagállam által alkalmazott repülőtér-használati minimumok részletes leírása.

AD 1.1.5. Egyéb információk

Adott esetben egyéb, hasonló jellegű információk.

AD 1.2. Mentő és tűzoltó szolgálatok és hóeltakarítási terv

AD 1.2.1. Mentő és tűzoltó szolgálatok

A nyilvános repülőtereken/helikopter-leszállóhelyeken mentő és tűzoltó szolgálatok létesítésére vonatkozó szabályok rövid leírása, feltüntetve a tagállam által megállapított mentési és tűzoltási kategóriákat.

AD 1.2.2. Hóeltakarítási terv

Az általános hóeltakarítási szempontok rövid leírása, amelyeket azokon a nyilvános repülőtereken/helikopter-leszállóhelyeken alkalmaznak, amelyeken hóállapotok rendszerint bekövetkezhetnek, a következők feltüntetésével:

1. téli szolgálat megszervezése;
2. mozgási területek felügyelete;
3. mérési módszerek és az elvégzett mérések;

4. a mozgási területek használhatóságának fenntartása érdekében tett intézkedések;
5. jelentéstételi rendszer és eszközök;
6. a futópálya lezárásának esetei; és
7. hóviszonyokra vonatkozó információk terjesztése.

AD 1.3. Repülőterek/helikopter-leszállóhelyek jegyzéke

Adott tagállam területén található repülőterek/helikopter-leszállóhelyek listája, grafikus ábrázolással kiegészítve, amely a következőket tartalmazza:

1. repülőtér/helikopter-leszállóhely neve és ICAO helységazonosító kódja;
2. a repülőtéren/helikopter-leszállóhelyen engedélyezett forgalom típusa (nemzetközi/belföldi, IFR/VFR, menetrend szerinti/nem menetrend szerinti, általános célú légi közlekedés, katonai és egyéb); és
3. hivatkozás az AIP 3. részének alszakaszára, amely tartalmazza a repülőterek/helikopter-leszállóhelyek részletes leírását.

AD 1.4. Repülőterek/helikopter-leszállóhelyek csoportosítása

A tagállam által a repülőterek/helikopter-leszállóhelyek információk előállítása/terjesztése/nyújtása céljából történő csoportosítása során alkalmazott feltételek rövid leírása.

AD 1.5. Repülőterek tanúsítási státusza

A tagállamban található repülőterek listája, feltüntetve tanúsítási státuszt, a következők megjelölésével:

1. repülőtér neve és ICAO helységazonosító kódja;
2. a tanúsítás dátuma és – adott esetben – érvényessége; és
3. megjegyzések, ha vannak.

AD 2. REPÜLŐTEREK

Megjegyzés **– **** a vonatkozó ICAO helységazonosító kóddal helyettesítendő.**

****** AD 2.1. Repülőtér ICAO helységazonosító kódja és neve**

Meg kell adni a repülőtérhez rendelt ICAO helységazonosító kódot és a repülőtér nevét. Az ICAO helységazonosító kód az AD 2. szakasz összes alszakaszára alkalmazandó hivatkozási rendszer szerves részét képezi.

****** AD 2.2. Repülőtér földrajzi és üzemeltetési adatai**

Közzé kell tenni a repülőtér földrajzi és üzemeltetési adatait, amelyek a következőket tartalmazzák:

1. repülőtér vonatkozási pont (földrajzi koordináták fokban percben és másodpercben) és annak helyszíne;
2. a repülőtér vonatkozási pont iránya és távolsága a repülőtér által kiszolgált város központjától;
3. a repülőtér tengerszint feletti magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva, valamint referenciahőmérséklet;
4. adott esetben a földalak-egyenetlenség a repülőtér tengerszint feletti magasságának helyzeténél, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
5. mágneses eltérés a legközelebbi fokra megadva, az információ dátuma és éves változás;
6. a repülőtér üzembentartó neve, címe, telefonszáma és telefaxszáma, e-mail-címe, a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe és – adott esetben – honlap címe;

7. a repülőtéren engedélyezett forgalom típusa (IFR/VFR); és
8. megjegyzések.

****** AD 2.3. Üzemidők**

A repülőtéri szolgálatok üzemidejének részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. repülőtér üzembentartó;
2. vám és bevándorlás;
3. egészségügy és higiénia;
4. légiforgalmi tájékoztató szolgálati iroda;
5. ATS bejelentő iroda;
6. meteorológiai iroda;
7. ATS;
8. tankolás;
9. földi kiszolgálás;
10. őrzésvédelem;
11. jégtelenítés; és
12. megjegyzések.

****** AD 2.4. Földi kiszolgálás és eszközök**

A repülőtéren rendelkezésre álló földi kiszolgálás és eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. teheráru kezelő berendezések;
2. üzemanyag és olaj fajták;
3. üzemanyagtöltő eszközök és kapacitás;
4. jégtelenítő eszközök;
5. vendég légi járművek hangárban tárolása;
6. javító eszközök vendég légi járművekhez;
7. megjegyzések.

****** AD 2.5. Utaskiszolgálás**

A repülőtéren rendelkezésre álló utaskiszolgálás rövid leírás formájában vagy egyéb információforrásokra, pl. honlapra hivatkozva, a következők feltüntetésével:

1. a repülőtéren vagy a repülőtér közelében lévő szálloda/szállodák;
2. a repülőtéren vagy a repülőtér közelében lévő étterem/éttermek;
3. közlekedési lehetőségek;
4. orvosi segítségnyújtás;
5. a repülőtéren vagy a repülőtér közelében lévő bank és postahivatal;
6. idegenforgalmi tájékoztatás;
7. megjegyzések.

****** AD 2.6. Mentő és tűzoltó szolgálatok**

A repülőtéren rendelkezésre álló mentő és tűzoltó szolgálatok és eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. repülőtér tűzoltási kategóriája;

2. mentőeszközök;
3. üzemképtelen légi járművek mozgatása
4. megjegyzések.

****** AD 2.7. Évszakonkénti rendelkezésre állás – takarítás**

A repülőtéri mozgási területek takarításához meghatározott berendezések és működési prioritások részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. takarító berendezések típusa(i);
2. takarítási prioritások;
3. megjegyzések.

****** AD 2.8. Forgalmi előterek, gurulóutak és ellenőrző helyek/pontok adatai**

A forgalmi előterek, gurulóutak és kijelölt ellenőrzési pontok helye/helyzete fizikai jellemzőinek részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. forgalmi előterek megnevezése, felülete és teherbírása;
2. gurulóutak megnevezése, szélessége, felülete és teherbírása;
3. magasságmérő ellenőrző pont helye és tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
4. VOR ellenőrző pontok helye;
5. INS ellenőrző pontok helyzete fokban, percben, másodpercben és századmásodpercben megadva;
6. megjegyzések.

Amennyiben az ellenőrző pontok helye/helyzete repülőtéri térképen kerül feltüntetésre, ebben az alszakaszban erre vonatkozó megjegyzést kell tenni.

****** AD 2.9. Gurulási eligazító rendszer és jelölések**

A gurulási eligazító rendszer, valamint a futópálya- és gurulóút-jelölések rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. légijármű-állóhely azonosító jelölések, gurulóút jelzések és parkolás jelző rendszerek;
2. futópálya-, gurulópálya-jelölések és fényrendszerek;
3. megállító keresztfénysorok (ha van);
4. megjegyzések.

****** AD 2.10. Repülőtéri akadályok**

Az akadályok részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. a 2. területen lévő akadályok:
   a) az akadály azonosítója vagy megnevezése;
   b) az akadály típusa;
   c) az akadály helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
   d) az akadály tengerszint és terep feletti magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
   e) az akadály jelölése, az akadály megvilágításának (ha van) típusa és színe;
   f) adott esetben annak a megjelölése, hogy az akadályok jegyzéke elektronikus formában elérhető, valamint hivatkozás a GEN 3.1.6. pontra; és
   g) adott esetben »NIL« jelölés.

2. egyértelműen jelezni kell, ha a repülőtér vonatkozásában nem áll rendelkezésre 2. területi adatkészlet, és akadály adatokat kell szolgáltatni a következőkre vonatkozóan:

   a) az akadály-határolt felületeken áthatoló akadályok;

   b) a felszállási repülési útvonal terület akadály azonosítási felületén áthatoló akadályok; és

   c) egyéb, a légi forgalom számára veszélyesnek minősített akadályok.

3. annak megjelölése, hogy nem áll rendelkezésre információ a 3. területen lévő akadályokról, vagy ha igen:

   a) az akadály azonosítója vagy megnevezése;

   b) az akadály típusa;

   c) az akadály helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;

   d) az akadály tengerszint és terep feletti magassága a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;

   e) az akadály jelölése, az akadály megvilágításának (ha van) típusa és színe;

   f) adott esetben annak a megjelölése, hogy az akadályok jegyzéke elektronikus formában elérhető, valamint hivatkozás a GEN 3.1.6. pontra; és

   g) adott esetben »NIL« jelölés.

****** AD 2.11. Meteorológiai tájékoztatás**

A repülőtéren nyújtott meteorológiai tájékoztatás részletes leírása, valamint annak megjelölése, hogy melyik meteorológiai iroda felelős a felsorolt szolgáltatásokért, a következők feltüntetésével:

1. a kiszolgáló meteorológiai iroda neve;
2. üzemidő, valamint adott esetben az üzemidőn kívül felelős meteorológiai iroda megnevezése;
3. a TAF-ok elkészítéséért felelős iroda, valamint az előrejelzések érvényességi ideje és kiadási rendszeressége;
4. a repülőtérre vonatkozó TREND előrejelzések rendelkezésre állása, kiadási rendszeressége;
5. eligazítás és/vagy konzultáció nyújtására vonatkozó információk;
6. a biztosított repülési dokumentáció típusai, valamint a repülési dokumentációban használt nyelv(ek);
7. megjelenített, illetve eligazításhoz vagy konzultációhoz rendelkezésre álló térképek és egyéb tájékoztatások;
8. meteorológiai körülményekre vonatkozó tájékoztatások nyújtására rendelkezésre álló kiegészítő berendezések, például időjárási radar és műholdakról közvetített képek fogadására szolgáló vevőkészülék;
9. a meteorológiai tájékoztatással ellátott ATS-egységek;
10. további információk, például a szolgálat bármilyen korlátozása.

****** AD 2.12. Futópálya fizikai jellemzői**

Az egyes futópályák fizikai jellemzőinek részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. megjelölések;
2. földrajzi irányok századfok pontosságig megadva;
3. futópálya méretek a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
4. az egyes futópályák és a kapcsolódó biztonsági megállási területek burkolatának teherbírása (burkolatosztályozási szám és a kapcsolódó adatok) és felülete;
5. az egyes pályaküszöbök és futópályavégek földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és századmásodpercben megadva, valamint, adott esetben az alábbiak földalak-egyenetlensége:

   – nem precíziós megközelítésű futópálya küszöbei, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és

   – precíziós megközelítésű futópálya küszöbei, a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;

6. az alábbiak tengerszinthez viszonyított magassága:
   - nem precíziós megközelítésű futópálya küszöbei, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és
   - precíziós megközelítésű futópálya pályaküszöbei, valamint földetérési területe legnagyobb tengerszinthez viszonyított magassága, a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;
7. az egyes futópályák és a kapcsolódó biztonsági megállási területek lejtése;
8. a biztonsági megállási terület (ha van) méretei a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
9. a biztonsági felszálló terület (ha van) méretei a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
10. futópálya méretek;
11. futópálya végbiztonsági területek méretei;
12. fékező rendszer (ha van) helye (melyik futópályavég) és leírása;
13. akadálymentes zóna megléte; és
14. megjegyzések.

****** AD 2.13. Meghatározott távolságok**

A meghatározott távolságok részletes leírása az egyes futópályák minden irányára vonatkozóan, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva, az alábbiak feltüntetésével:

1. futópálya jelölése;
2. felszállásra rendelkezésre álló távolság;
3. felszállásra rendelkezésre álló távolság és adott esetben alternatív csökkentett meghatározott távolságok;
4. rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolság;
5. rendelkezésre álló leszállási úthossz; és
6. megjegyzések, beleértve a futópálya belépési vagy kezdeti pontját, ahol alternatív csökkentett meghatározott távolságok bejelentésére került sor.

Ha egy adott futópályairány nem használható felszálláshoz vagy leszálláshoz vagy egyikhez sem, mert az a működés szempontjából tilos, ezt be kell jelenteni, és a »not usable« (nem használható) szöveget vagy az »NU« rövidítést kell beírni.

****** AD 2.14. Bevezető és futópályafények**

A bevezető és futópályafények részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. futópálya jelölése;
2. a bevezető fényrendszer típusa, hossza és erőssége;
3. pályaküszöb fények, szín és szárny keresztfények;
4. a vizuális siklópálya kijelölő rendszer típusa;
5. a futópálya földetérési terület fényeinek hossza;
6. a futópálya középvonal fényeinek hossza, színe, erőssége, valamint a fények közötti távolság;
7. a futópályaszegély fényeinek hossza, színe, erőssége, valamint a fények közötti távolság;
8. a futópályavég fények és a szárny keresztfények színe;
9. a biztonsági megállási terület fényeinek hossza és színe; és
10. megjegyzések.

****** AD 2.15. Egyéb fények, tartalék áramforrás**

Egyéb fények, tartalék áramforrás leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a repülőtéri helyleadó/azonosító jeladó (ha van) helye, jellemzői és üzemideje;

2. anemométer/leszállási irányjelző helye és megvilágítása (ha van);
3. a gurulóútszegély és a gurulóút középvonal fényei;
4. tartalék áramforrás, valamint az átkapcsolási idő; és
5. megjegyzések.

****** AD 2.16. Helikopter-leszállóhely**

A repülőtéren biztosított helikopter-leszállóhely részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a földetérési és elemelkedési terület geometriai középpontjának vagy a végső megközelítési és felszállási terület egyes pályaküszöbeinek földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és századmásodpercben megadva, valamint adott esetben a földalak-egyenetlenség:
   - nem precíziós megközelítések esetében a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és
   - precíziós megközelítések esetében a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;
2. a földetérési és elemelkedési terület és/vagy a végső megközelítési és felszállási terület tengerszinthez viszonyított magassága:
   - nem precíziós megközelítések esetében a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és
   - precíziós megközelítések esetében a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;
3. a földetérési és elemelkedési terület és a végső megközelítési és felszállási terület méretei a legközelebbi méterre vagy lábra megadva, a felület típusa, teherbíró képessége és jelölései;
4. a földetérési és elemelkedési terület földrajzi irányai századfok pontosságig megadva;
5. a rendelkezésre álló meghatározott magasságok, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
6. megközelítési fények, valamint a végső megközelítési és felszállási terület fényei; és
7. megjegyzések.

****** AD 2.17. Légiforgalmi szolgálati légtér**

A repülőtér ATS-légterének részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a légtér megjelölése és az oldalhatárok földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
2. függőleges határok;
3. légtérosztályozás;
4. a szolgálatot ellátó ATS-egység hívójele és nyelve(i);
5. átváltási magasság;
6. használati órák; és
7. megjegyzések.

****** AD 2.18. Légi forgalmi szolgálat összeköttetési berendezések**

A repülőtéren létesített ATS-összeköttetési berendezések részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat megnevezése;
2. hívójel;
3. csatorna/csatornák;
4. SATVOICE szám(ok), ha van(nak);
5. bejelentkezési cím, adott esetben;
6. üzemidő; és
7. megjegyzések.

****** AD 2.19. Rádiónavigációs és leszállási eszközök**

A repülőtéri műszeres megközelítési és közelkörzeti eljárásokhoz kapcsolódó rádiónavigációs és leszállási eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. az eszközök típusa, mágneses eltérés a legközelebbi fokra megadva, adott esetben, valamint a támogatott művelet típusa a műszeres leszállító berendezés (ILS)/mikrohullámú leszállítórendszer (MLS), az alapvető GNSS, a műholdas pontosító rendszer (SBAS), a földi bázisú kiegészítő rendszer (GBAS) vonatkozásában, valamint a VOR/ILS/MLS vonatkozásában az állomás mágneses elhajlása a legközelebbi fokra megadva, a berendezés műszaki felállításához;
2. azonosítás, szükség esetén;
3. frekvencia/frekvenciák, csatorna szám(ok), szolgáltató és hivatkozási útvonal azonosító(k), adott esetben;
4. üzemidő, adott esetben;
5. az adóantenna helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és tized másodpercben megadva;
6. a távolságmérő berendezés adóantennájának tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 30 m-re (100 láb) megadva, és a precíziós távolságmérő berendezés tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 3 m-re (10 láb) megadva, a GBAS vonatkozási pont tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva és a pont ellipszoid magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; az SBAS vonatkozásában a leszállási küszöbpont (LTP) vagy fiktív küszöbpont (FTP) ellipszoid magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
7. szolgáltatási volumen sugár a GBAS vonatkozási pontjától, a legközelebbi kilométerre vagy tengeri mérföldre megadva; és
8. megjegyzések.

Amennyiben ugyanazt az eszközt használják útvonali és repülőtéri célokra, az ENR 4. szakaszban is meg kell adni a leírást. Ha a földi bázisú kiegészítő rendszer (GBAS) több repülőteret szolgál ki, mindegyik repülőtér vonatkozásában meg kell adni az eszköz leírását. Ha a létesítményt üzemben tartó hatóság nem a kijelölt hatóság, az üzemben tartó hatóság nevét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban. A létesítmény szolgáltatási szintjét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban.

****** AD 2.20. Helyi repülőtéri előírások**

A repülőtér használatára vonatkozó előírások részletes leírása, ideértve gyakorló repülések, rádió nélküli légi járművek, ultrakönnyű légi járművek és más hasonlók engedélyezését, valamint a földi manőverezésre és parkolásra vonatkozó, de a repülési eljárásokat kizáró előírások részletes leírása.

****** AD 2.21. Zajcsökkentő eljárások**

A repülőtéren bevezetett zajcsökkentő eljárások részletes leírása.

****** AD 2.22. Repülési eljárások**

A feltételek és a repülési eljárások részletes leírása, beleértve a radar és/vagy ADS-B eljárásokat, amelyeket a repülőtéri légtér szervezése alapján vezettek be. A repülőtéren alkalmazott, csökkent látási viszonyok között követendő eljárások, ha meghatároztak ilyeneket, a következők feltüntetésével:

1. futópálya (futópályák) és a hozzá (hozzájuk) tartozó, csökkent látási viszonyok között követendő eljárások során alkalmazandó berendezések;
2. meghatározott meteorológiai körülmények, amelyek esetében csökkent látási viszonyok között követendő eljárások kezdeményezésére, alkalmazására és megszüntetésére kerülne sor;
3. csökkent látási viszonyok között követendő eljárások során alkalmazandó földi jelölések/fények; és
4. megjegyzések.

****** AD 2.23. Egyéb tájékoztatások**

A repülőtéren nyújtott egyéb tájékoztatások, mint például annak a jelzése, ha madarak gyülekeznek a repülőtéren, valamint ha jelentős mozgásra kerül sor a nap során a pihenőhelyek és a táplálékszerzési helyek között, amennyire lehetséges.

Távoli repülőtéri ATS-re vonatkozó különleges tájékoztatás:

1. annak megjelölése, hogy távoli repülőtéri ATS nyújtására kerül sor;
2. a fényjelző lámpa helye, pl. a »signalling lamp positioned at [geographical fix]« (fényjelző lámpa található a [földrajzi pont]-on) szöveggel, valamint a fényjelző lámpa helyének egyértelmű jelölése a repülőtéri térképen minden érintett repülőtér vonatkozásában;
3. bármely konkrét kommunikációs módszer leírása, amelyet szükségesnek ítélnek meg több üzemmód esetén, mint például repülőtér nevek/ATS-egység hívójel szerepeltetése minden adás esetében (vagyis nem csupán az első kapcsolatfelvétel alkalmával) a légijármű-vezetők és a légiforgalmi irányítói szakszolgálatok/repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatok irodái között;
4. minden releváns intézkedés leírása, amire a légtérhasználóknak szükségük van kényszerhelyzetben vagy rendkívüli helyzetben, valamint a légiforgalmi szolgálat esetleges rendkívüli intézkedései a szolgáltatás zavara esetében, adott esetben (lásd: AD 2.22. Repülési eljárások); és
5. a szolgálat rendelkezésre állása függőségeinek leírása, illetve azoknak a repülőtereknek a megjelölése, amelyek nem alkalmasak más repülőtértől való eltérésre (a légtérhasználók ne tervezzék alternatívaként olyan repülőtér használatát, amelyet ugyanaz a távirányító központ szolgál ki), ha ezt lényegesnek ítélik.

****** AD 2.24. A repülőtérre vonatkozó légiforgalmi térképek**

A repülőtérre vonatkozó légiforgalmi térképeket a következő sorrendben kell feltüntetni:

1. repülőtér/helikopter-leszállóhely térkép – ICAO;
2. légi járművek parkolási/dokkolási térképe – ICAO;
3. repülőtéri földi mozgások térképe – ICAO;
4. repülőtéri akadálytérkép – ICAO A típus (minden futópályára);
5. repülőtéri domborzati és akadálytérkép – ICAO (elektronikus);
6. precíziós megközelítési domborzati térkép – ICAO (II. és III. kategóriájú precíziós megközelítéssel rendelkező futópályákra);
7. terület térkép – ICAO (indulási és tranzit útvonalak);
8. szabvány indulási térkép – műszeres – ICAO;
9. terület térkép – ICAO (érkezési és tranzit útvonalak);
10. szabvány érkezési térkép – műszeres – ICAO;
11. légiforgalom-irányítási légtér-ellenőrzési legkisebb magasság térkép – ICAO;
12. műszeres megközelítési térkép – ICAO (minden futópályára és eljárástípusra);
13. vizuális megközelítési térkép – ICAO; és
14. madarak gyülekezése a repülőtér közelében.

Amennyiben nem mindegyik légiforgalmi térképet készítik el, ezt fel kell tüntetni a GEN 3.2. Légiforgalmi térképek című szakaszban.

AD 3. HELIKOPTER-LESZÁLLÓHELYEK

Amennyiben a repülőtéren helikopter-leszállóhelyet biztosítanak, az ehhez kapcsolódó adatokat csak az AD 2.16. pontban kell felsorolni.

Megjegyzés **– **** a vonatkozó ICAO helységazonosító kóddal helyettesítendő.**

****** AD 3.1. Helikopter-leszállóhely ICAO helységazonosító kódja és neve**

A helikopter-leszállóhelyhez és a helikopter-leszállóhely neveihez rendelt ICAO helységazonosító kódot fel kell tüntetni az AIP-ban. Az ICAO helységazonosító kód az AD 3. szakasz összes alszakaszára alkalmazandó hivatkozási rendszer szerves részét képezi.

****** AD 3.2. Helikopter-leszállóhely földrajzi és üzemeltetési adatai**

Meg kell adni a helikopter-leszállóhely következő földrajzi és üzemeltetési adatait:

1. helikopter-leszállóhely vonatkozási pont (földrajzi koordináták fokban percben és másodpercben) és annak helyszíne;
2. a helikopter-leszállóhely vonatkozási pont iránya és távolsága a helikopter-leszállóhely által kiszolgált város központjától;
3. helikopter-leszállóhely tengerszint feletti magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva, valamint referencia-ahőmérséklet;
4. adott esetben a földalak-egyenetlenség a helikopter-leszállóhely tengerszint feletti magasságának helyzeténél, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
5. mágneses eltérés a legközelebbi fokra megadva, az információ dátuma és éves változás;
6. a helikopter-leszállóhely üzembentartó neve, címe, telefonszáma és telefaxszáma, e-mail-címe, a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat címe és – adott esetben – honlap címe;
7. a helikopter-leszállóhelyen engedélyezett forgalom típusa (IFR/VFR); és
8. megjegyzések.

****** AD 3.3. Üzemidők**

A helikopter-leszállóhelyi szolgálatok üzemidejének részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. helikopter-leszállóhely üzembentartó;
2. vám és bevándorlás;
3. egészségügy és higiénia;
4. légiforgalmi tájékoztató szolgálati iroda;
5. ATS bejelentő iroda;
6. meteorológiai iroda;
7. ATS;
8. tankolás;
9. földi kiszolgálás;
10. őrzésvédelem;
11. jégtelenítés; és
12. megjegyzések.

****** AD 3.4. Földi kiszolgálás és eszközök**

A helikopter-leszállóhelyen rendelkezésre álló földi kiszolgálás és eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. teheráru kezelő berendezések;
2. üzemanyag és olaj fajták;
3. üzemanyagtöltő eszközök és kapacitás;
4. jégtelenítő eszközök;
5. vendég helikopterek hangárban tárolása;
6. javító eszközök vendég helikopterekhez; és
7. megjegyzések.

****** AD 3.5. Utaskiszolgálás**

A helikopter-leszállóhelyen rendelkezésre álló utaskiszolgálás rövid leírás formájában vagy egyéb információforrásokra, pl. honlapra hivatkozva, a következők feltüntetésével:

1. a helikopter-leszállóhelyen vagy annak közelében lévő szálloda/szállodák;
2. a helikopter-leszállóhelyen vagy annak közelében lévő étterem/éttermek;
3. közlekedési lehetőségek;
4. orvosi segítségnyújtás;
5. a helikopter-leszállóhelyen vagy annak közelében lévő bank és postahivatal;
6. idegenforgalmi tájékoztatás; és
7. megjegyzések.

****** AD 3.6. Mentő és tűzoltó szolgálatok**

A helikopter-leszállóhelyen rendelkezésre álló mentő és tűzoltó szolgálatok és eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. helikopter-leszállóhely tűzoltási kategóriája;
2. mentőeszközök;
3. üzemképtelen helikopterek mozgatása
4. megjegyzések.

****** AD 3.7. Évszakonkénti rendelkezésre állás – takarítás**

A helikopter-leszállóhelyi mozgási területek takarításához meghatározott berendezések és működési prioritások részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. takarító berendezések típusa(i);
2. takarítási prioritások; és
3. megjegyzések.

****** AD 3.8. Forgalmi előterek, gurulóutak és ellenőrző helyek/pontok adatai**

A forgalmi előterek, gurulóutak és kijelölt ellenőrzési pontok helye/helyzete fizikai jellemzőinek részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. forgalmi előterek, helikopter-állóhelyek megnevezése, felülete és teherbírása;
2. helikopter földi gurulóutak megjelölése, szélessége és felületük típusa;
3. helikopter légi gurulóút és légi tranzit útvonal szélessége és megjelölése;
4. magasságmérő ellenőrző pont helye és tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
5. VOR ellenőrző pontok helye;
6. INS ellenőrző pontok helyzete fokban, percben, másodpercben és századmásodpercben megadva; és
7. megjegyzések.

Amennyiben az ellenőrző pontok helye/helyzete helikopter-leszállóhelyi térképen kerül feltüntetésre, ebben az alszakaszban erre vonatkozó megjegyzést kell tenni.

****** AD 3.9. Jelölések és jelölők**

A végső megközelítési és felszállási terület és a gurulóút jelöléseinek és jelölőinek rövid leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. végső megközelítési és felszállási jelölések;

2. gurulóút jelölések, légi gurulóút jelölők és légi tranzit útvonal jelölők; és
3. megjegyzések.

****** AD 3.10. Helikopter-leszállóhelyi akadályok**

Az akadályok részletes leírása, amely tartalmazza a következőket:

1. az akadály azonosítója vagy megnevezése;
2. az akadály típusa;
3. az akadály helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és tized másodpercben megadva;
4. az akadály tengerszint és terep feletti magassága a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
5. az akadály jelölése, az akadály megvilágításának (ha van) típusa és színe;
6. adott esetben annak a megjelölése, hogy az akadályok jegyzéke elektronikus formában elérhető, valamint hivatkozás a GEN 3.1.6. pontra; és
7. adott esetben »NIL« jelölés.

****** AD 3.11. Meteorológiai tájékoztatás**

A helikopter-leszállóhelyen nyújtott meteorológiai tájékoztatás részletes leírása, valamint annak megjelölése, hogy melyik meteorológiai iroda felelős a felsorolt szolgáltatásokért, a következők feltüntetésével:

1. a kiszolgáló meteorológiai iroda neve;
2. üzemidő, valamint adott esetben az üzemidőn kívül felelős meteorológiai iroda megnevezése;
3. a TAF-ok elkészítéséért felelős iroda, valamint az előrejelzések érvényességi ideje;
4. a helikopter-leszállóhelyre vonatkozó TREND előrejelzések rendelkezésre állása, kiadási rendszeressége;
5. eligazítás és/vagy konzultáció nyújtására vonatkozó információk;
6. a biztosított repülési dokumentáció típusa, valamint a repülési dokumentációban használt nyelv(ek);
7. megjelenített, illetve eligazításhoz vagy konzultációhoz rendelkezésre álló térképek és egyéb tájékoztatások;
8. meteorológiai körülményekre vonatkozó tájékoztatások nyújtására rendelkezésre álló kiegészítő berendezések, például időjárási radar és műholdakról közvetített képek fogadására szolgáló vevőkészülék;
9. a meteorológiai tájékoztatással ellátott ATS-egységek; és
10. további információk, mint például a szolgálat bármilyen korlátozása stb.

****** AD 3.12. Helikopter-leszállóhely adatok**

A helikopter-leszállóhely méretei és a kapcsolódó információk, ideértve a következőket:

1. helikopter-leszállóhely típusa – felszíni, emelt vagy helikopterleszálló platform;
2. a földetérési és elemelkedési terület méretei a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
3. a végső megközelítési és felszállási terület földrajzi irányai századfok pontosságig megadva;
4. a végső megközelítési és felszállási terület méretei a legközelebbi méterre vagy lábra megadva, valamint a felület típusa;
5. a földetérési és elemelkedési terület felülete és teherbíró képessége tonnában (1 000 kg) kifejezve;
6. a földetérési és elemelkedési terület geometriai középpontjának vagy a végső megközelítési és felszállási terület egyes pályaküszöbeinek földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és századmásodpercben megadva, valamint adott esetben a földalak-egyenetlenség:
   - nem precíziós megközelítések esetében a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és
   - precíziós megközelítések esetében a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;

7. a földetérési és elemelkedési terület és/vagy a végső megközelítési és felszállási terület lejtése és tengerszinthez viszonyított magassága:
   – nem precíziós megközelítések esetében a legközelebbi méterre vagy lábra megadva; és
   – precíziós megközelítések esetében a legközelebbi tized méterre vagy tized lábra megadva;
8. a biztonsági terület méretei;
9. a helikopter biztonsági felszálló terület méretei a legközelebbi méterre vagy lábra megadva;
10. akadálymentes zóna megléte; és
11. megjegyzések.

****** AD 3.13. Meghatározott távolságok**

A meghatározott távolságok részletes leírása, amennyiben az jelentőséggel bír a helikopter-leszállóhely szempontjából, a legközelebbi méterre vagy lábra megadva, az alábbiak feltüntetésével:

1. felszállásra rendelkezésre álló távolság és adott esetben alternatív csökkentett meghatározott távolságok;
2. megszakított felszálláshoz rendelkezésre álló úthossz;
3. rendelkezésre álló leszállási úthossz; és
4. megjegyzések, beleértve a belépési vagy kezdeti pontot, ahol alternatív csökkentett meghatározott távolságok bejelentésére került sor.

****** AD 3.14. Bevezető fények, valamint a végső megközelítési és felszállási terület fényei**

A bevezető fények és a végső megközelítési és felszállási terület fényei részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a bevezető fényrendszer típusa, hossza és erőssége;
2. a vizuális siklópálya kijelölő rendszer típusa;
3. a végső megközelítési és felszállási terület fényeinek jellemzői és helye;
4. a célpont fények jellemzői és helye;
5. a földetérési és elemelkedési terület világítási rendszerének jellemzői és helye; és
6. megjegyzések.

****** AD 3.15. Egyéb fények, tartalék áramforrás**

Egyéb fények, tartalék áramforrás leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a helikopter-leszállóhelyi helyleadó helye, jellemzői és üzemideje;
2. a szélirányjelző helye és világítása;
3. a gurulóútszegély és a gurulóút középvonal fényei;
4. tartalék áramforrás, valamint az átkapcsolási idő; és
5. megjegyzések.

****** AD 3.16. Légiforgalmi szolgálati légtér**

A helikopter-leszállóhely ATS-légterének részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a légtér megjelölése és az oldalhatárok földrajzi koordinátái fokban, percben és másodpercben megadva;
2. függőleges határok;
3. légtérosztályozás;
4. a szolgálatot ellátó ATS-egység hívójele és nyelve(i);

5. átváltási magasság;
6. használati órák; és
7. megjegyzések.

****** AD 3.17. Légiforgalmi szolgálat összeköttetési berendezések**

A helikopter-leszállóhelyen létesített ATS-összeköttetési berendezések részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. a szolgálat megnevezése;
2. hívójel;
3. frekvencia/frekvenciák;
4. üzemidő; és
5. megjegyzések.

****** AD 3.18. Rádiónavigációs és leszállási eszközök**

A helikopter-leszállóhelyi műszeres megközelítési és közelkörzeti eljárásokhoz kapcsolódó rádiónavigációs és leszállási eszközök részletes leírása, amely a következőket tartalmazza:

1. az eszközök típusa, mágneses eltérés (VOR vonatkozásában az állomás mágneses elhajlása a berendezés műszaki felállításához) a legközelebbi fokra megadva, valamint a művelet típusa ILS, MLS, alapvető GNSS, SBAS és GBAS vonatkozásában;
2. azonosítás, szükség esetén;
3. frekvencia/frekvenciák, adott esetben;
4. üzemidő, adott esetben;
5. az adóantenna helyzetének földrajzi koordinátái fokban, percben, másodpercben és tized másodpercben megadva;
6. a távolságmérő berendezés adóantennájának tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 30 m-re (100 láb) megadva, és a precíziós távolságmérő berendezés tengerszinthez viszonyított magassága a legközelebbi 3 m-re (10 láb) megadva; és
7. megjegyzések.

Amennyiben ugyanazt az eszközt használják útvonali és helikopter-leszállóhelyi célokra, az ENR 4. szakaszban is meg kell adni a leírást. Ha a földi bázisú kiegészítő rendszer (GBAS) több helikopter-leszállóhelyet szolgál ki, mindegyik repülőtér vonatkozásában meg kell adni az eszköz leírását. Ha a létesítményt üzemben tartó hatóság nem a kijelölt hatóság, az üzemben tartó hatóság nevét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban. A létesítmény szolgáltatási szintjét fel kell tüntetni a megjegyzések oszlopban.

****** AD 3.19. Helyi helikopter-leszállóhelyi előírások**

A helikopter-leszállóhely használatára vonatkozó előírások részletes leírása, ideértve gyakorló repülések, rádió nélküli légi járművek, ultrakönnyű légi járművek és más hasonlók engedélyezését, valamint a földi manőverezésre és parkolásra vonatkozó, de a repülési eljárásokat kizáró előírások részletes leírása.

****** AD 3.20. Zajcsökkentő eljárások**

A helikopter-leszállóhelyen bevezetett zajcsökkentő eljárások részletes leírása.

****** AD 3.21. Repülési eljárások**

A feltételek és a repülési eljárások részletes leírása, beleértve a radar és/vagy ADS-B eljárásokat, amelyeket a helikopter-leszállóhelyi légtér szervezése alapján vezettek be. A helikopter-leszállóhelyen alkalmazott, csökkent látási viszonyok között követendő eljárások, ha meghatároztak ilyeneket, a következők feltüntetésével:

1. földetérési és elemelkedési terület(ek) és a hozzá (hozzájuk) tartozó, csökkent látási viszonyok között követendő eljárások során alkalmazandó berendezések;

2. meghatározott meteorológiai körülmények, amelyek esetében csökkent látási viszonyok között követendő eljárások kezdeményezésére, alkalmazására és megszüntetésére kerülne sor;
3. csökkent látási viszonyok között követendő eljárások során alkalmazandó földi jelölések/fények; és
4. megjegyzések.

****** AD 3.22. További információk**

A helikopter-leszállóhelyről nyújtott egyéb tájékoztatások, mint például annak a jelzése, ha madarak gyülekeznek a helikopter-leszállóhelyen, valamint ha jelentős mozgásra kerül sor a nap során a pihenőhelyek és a táplálékszerzési helyek között, amennyire lehetséges.

****** AD 3.23. A helikopter-leszállóhelyre vonatkozó térképek**

A helikopter-leszállóhelyre vonatkozó légiforgalmi térképeket a következő sorrendben kell feltüntetni:

1. repülőtér/helikopter-leszállóhely térkép – ICAO;
2. terület térkép – ICAO (indulási és tranzit útvonalak);
3. szabvány indulási térkép – műszeres – ICAO;
4. terület térkép – ICAO (érkezési és tranzit útvonalak);
5. szabvány érkezési térkép – műszeres – ICAO;
6. légiforgalom-irányítási légtér-ellenőrzési legkisebb magasság térkép – ICAO;
7. műszeres megközelítési térkép – ICAO (minden eljárástípusra);
8. vizuális megközelítési térkép – ICAO; és
9. madarak gyülekezése a helikopter-leszállóhely közelében.

Amennyiben nem mindegyik légiforgalmi térképet készítik el, ezt fel kell tüntetni a GEN 3.2. Légiforgalmi térképek című szakaszban.

2. függelék

NOTAM-FORMANYOMTATVÁNY

Elsőbbségi jel		→
Címzés		
		≪≡
A kitöltés dátuma és időpontja		→
Feladó jelzése		≪≡(
A közlemény sorozata, száma és azonosítója		
Új információt tartalmazó NOTAM	..... NOTAMN (sorozat és szám/év)	
Egy korábbi NOTAM helyébe lépő NOTAM	..... NOTAMR ..... (sorozata és száma/év) (a helyettesítendő NOTAM sorozata és száma/év)	
Egy korábbi NOTAM-ot törlő NOTAM	..... NOTAMC ..... (sorozata és száma/év) (a törlendő NOTAM sorozata és száma/év)	≪≡

Minősítő jelzők									
	FIR	NOTAM kód	Forgalom	Cél	Hatáskör	Alsó határ	Felső határ	Koordináták, sugár	
Q)	/	Q /	/	/	/	/	/		≪≡
Azon ICAO helységazonosító jelzése, ahol a jelentésben szereplő berendezés, légtér vagy körülmény található								A) →	

Az érvényesség időtartama														
-tól *(dátum-időpont csoport)*	B)												→	
-ig *(PERM vagy dátum-időpont csoport)*	C)												**EST* PERM***	≪≡
Időbeosztás *(ha rendelkezésre áll)*	D)													→
														≪≡

A NOTAM szövege; kódolatlan szöveg (az ICAO rövidítései használhatók)	
E)	≪≡
Alsó határ	F) →
Felső határ	G)) ≪≡
Aláírás	

***Szükség szerint törlendő**

ÚTMUTATÓ A NOTAM-FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSÉHEZ

1. **Általános előírások**

A minősítő jelző sorát (Q adatelem) és az összes azonosítót (A adatelemtől G adatelemig), valamennyi után egy lezáró zárójellel, ahogyan az a formanyomtatványon is látható, továbbítani kell, kivéve, ha nincs bejegyeznivaló az adott azonosító mellé.

2. **A NOTAM-ok számozása**

Minden NOTAM-hoz egy sorozatszámot kell hozzárendelni, amely egy betűből és egy négyjegyű számból áll, amit egy törtvonal után az évet jelző két számjegy követ. (pl. A0023/03). Minden sorozat január 1-jén kezdődik, 0001-es számmal.

3. **Minősítő jelzők (Q adatelem)**

A Q adatelem nyolc mezőre van felosztva, ezeket törtvonallal választják el egymástól. Minden mezőbe bejegyzést kell írni. A mezők kitöltésére példák az (*Aeronautical Information Services Manual* (ICAO Doc 8126) (Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálatok Kézikönyve) című kiadványban találhatók. A mezők jelentése az alábbi:

1. FIR

   a) ha a tájékoztatás tárgya földrajzilag egy FIR-en belül helyezkedik el, az ICAO helységazonosító kód az érintett FIR azonosítója. Ha egy repülőtér egy másik tagállam lefedési repüléstájékoztató körzetén belül helyezkedik el, a Q adatelem első mezője tartalmazza az adott lefedési FIR kódját (pl. Q) LFRR/…A) EGJJ);

      vagy

      ha a tájékoztatás tárgya földrajzilag több FIR-en belül helyezkedik el, a FIR mezőnek tartalmaznia kell a NOTAM-ot kiadó tagállam ICAO országkódját és azt követően az »XX« betűket. A lefedési UIR helységnév azonosítója nem használható. Ezt követően az érintett FIR-ek ICAO helységazonosító kódjait, vagy azon tagállam vagy kijelölt szerv jelzését, amely több, mint egy tagállamon belül felel a léginavigációs szolgálat ellátásáért, az A adatelemen belül kell felsorolni.

   b) Ha egy tagállam kiad egy olyan NOTAM-ot, amely a tagállamok egy csoportjában lévő több FIR-re vonatkozik, a kiadó tagállam helységazonosító kódjának első két betűjét és az »XX« betűket kell megadni. Ezt követően az érintett FIR-ek helységazonosító kódjait, vagy azon tagállam vagy kijelölt szerv jelzését, amely több, mint egy tagállamon belül felel a léginavigációs szolgálat ellátásáért, az A adatelemen belül kell felsorolni.

2. NOTAM KÓD

   Minden NOTAM kódcsoport összesen öt-öt betűt tartalmaz, amelynek az első betűje mindig Q. A második és a harmadik betű jelöli a tárgyat, a negyedik és az ötödik betű pedig a jelentés tárgyának a pillanatnyi állapotát vagy státuszát jelzi. A tárgyat és az állapotot jelölő kétbetűs kódokat az ICAO Doc 8400 Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes – PANS-ABC (Légiforgalmi Szolgálatok Eljárásai – ICAO Rövidítések és Kódok) című kiadvány tartalmazza. A második, a harmadik, a negyedik és az ötödik betű kombinációi tekintetében az ICAO Doc 8126 NOTAM Selection Criteria (NOTAM kiválasztási követelmények) kiadványban foglaltak alkalmazandók, vagy értelemszerűen az alábbi kombinációk közül kell választani:

   a) ha a tárgy nem található meg a NOTAM kódok jegyzékében (ICAO Doc 8400) vagy a NOTAM kiválasztási követelményekben (ICAO Doc 8126), a második és harmadik betű helyére az »XX« betűcsoportot kell illeszteni (pl. QXXAK); ha a tárgy »XX«, az állapot megjelölésére is az »XX« jelölést kell használni (pl. QXXXX).

   b) ha az állapot nem található meg a NOTAM kódok jegyzékében (ICAO Doc 8400) vagy a NOTAM kiválasztási követelményekben (ICAO Doc 8126), a negyedik és az ötödik betű helyére az »XX« betűcsoportot kell illeszteni (pl. QFAXX);

   c) amikor egy NOTAM üzemeltetési szempontból fontos tájékoztatásokat tartalmaz, és amikor azt az AIRAC AIP Módosítások és Kiegészítések meglétének közzétételére használják, a »TT« betűcsoportot kell beilleszteni a NOTAM kód negyedik és ötödik betűje helyére;

d) amikor egy NOTAM az érvényben lévő NOTAM-ok jegyzékét tartalmazza, a második, a harmadik, a negyedik és az ötödik betű helyére a »KKKK« betűcsoportot kell illeszteni; és

e) a NOTAM törlése esetében az alábbi negyedik és ötödik betűket kell használni a NOTAM kódban:

AK = RESUMED NORMAL OPERATION – NORMÁL ÜZEMELTETÉS HELYREÁLLÍTVA

AL = OPERATIVE (OR RE-OPERATIVE) SUBJECT TO PREVIOUSLY PUBLISHED LIMITATIONS/CONDITIONS – KORÁBBAN KÖZZÉTETT KORLÁTOZÁSOK/FELTÉTELEK SZERINT MŰKÖDIK (VAGY ISMÉT MŰKÖDIK)

AO = OPERATIONAL – MŰKÖDŐKÉPES

CC = COMPLETED – BEFEJEZVE

CN = CANCELLED – TÖRÖLVE

HV = WORK COMPLETED – MUNKA BEFEJEZVE

XX = PLAIN LANGUAGE – KÓDOLATLAN NYELV

Q - - AO = MŰKÖDŐKÉPES használandó NOTAM törlése esetében, új berendezést vagy szolgáltatást bejelentő NOTAM esetében pedig a következő negyedik és ötödik betű használandó: Q - - CS = Beüzemelve.

Q - - CN = TÖRÖLVE használandó tervezett tevékenységek törlése, pl. navigációs figyelmeztetések esetében; Q - - HV = MUNKA BEFEJEZVE használandó folyamatban lévő munka törlése esetében.

3. FORGALOM

I = IFR

V = VFR

K = Ez a NOTAM egy ellenőrzőlista

A NOTAM tárgyától és tartalmától függően a FORGALOM minősítő mező kombinált minősítőket is tartalmazhat.

4. CÉL

N = NOTAM, melyet azért választottak ki, hogy a hajózó személyzet azonnali figyelmébe ajánlják

B = NOTAM, amelyet PIB bejegyzésnek választottak ki (Pre-flight Information Bulletin – Repülés Előtti Tájékoztató Bulletin)

O = Repülési műveleteket érintő NOTAM

M = egyéb NOTAM; nem áll rendelkezésre eligazításhoz, de kikérhető

K = Ez a NOTAM egy ellenőrzőlista

A NOTAM tárgyától és tartalmától függően a CÉL minősítő mező a BO vagy NBO kombinált minősítőket is tartalmazhatja.

5. HATÁSKÖR

A = Aerodrome – Repülőtér

E = En-route – Útvonal

W = Nav Warning – Navigációs figyelmeztetés

K = Ez a NOTAM egy ellenőrzőlista

A NOTAM tárgyától és tartalmától függően a HATÁSKÖR minősítő mező kombinált minősítőket is tartalmazhat.

6. és 7. ALSÓ/FELSŐ HATÁR

Az ALSÓ és FELSŐ határokat mindig repülési szintben (FL) kell megadni, és azok a hatásterület tényleges függőleges határait fejezik ki, pufferek hozzáadása nélkül. Navigációs figyelmeztetések és légtér korlátozások esetében a közölt értékeknek meg kell egyezniük az F és a G adatelemekben megadottakkal.

Ha a tárgy nem tartalmaz konkrét magassági információt, »000«-t kell az ALSÓ értéknek és »999«-et a FELSŐ értéknek beállítani, mint alapértelmezés szerinti értéket.

8. KOORDINÁTÁK, SUGÁR

A földrajzi szélesség és hosszúság egy perc pontossággal megadva, valamint egy három számjeggyel meghatározott távolsági érték, amely tengeri mérföldben adja meg a hatókör sugarát (például: 4700N01140E043). A koordináták megközelítő pontossággal egy kör közepét adják meg, melynek sugara körülzárja a hatókör teljes területét, és ha a NOTAM a teljes FIR/UIR-re vonatkozik vagy több, mint egy FIR/UIR-re, a sugár helyére a »999« alapértelmezés szerinti értéket kell beírni.

4. **A adatelem**

Annak a repülőtérnek vagy FIR-nek az ICAO helységazonosító kódját kell beírni – az ICAO Doc 7910 kiadványban foglaltak szerint –, ahol a jelentésben foglalt berendezés, légtér vagy körülmény található. Szükség esetén több FIR/UIR is megnevezhető. Amennyiben nem áll rendelkezésre ICAO helységazonosító kód, az ICAO országkódot kell használni az ICAO Doc 7910 kiadvány 2. részében foglaltak szerint, azt követően pedig az »XX« betűket kell feltüntetni, majd az E adatelemben kódolatlan nyelven kell megadni a nevet.

Ha a tájékoztatás GNSS-re vonatkozik, az adott GNSS elemhez rendelt megfelelő ICAO helységazonosító kódot vagy a GNSS összes eleméhez (kivéve a GBAS-t) rendelt közös helységazonosító kódot kell beírni.

GNSS esetében a helységazonosító kódot fel lehet használni egy GNSS elem üzemkiesésének azonosítására, például a KNMH egy GPS műhold üzemszünetét jelenti.

5. **B adatelem**

A dátum-időpont csoport céljára egy tíz számból álló adatcsoportot kell használni, UTC szerint megadva az évet, hónapot, napot, órát és percet. Ez a bejegyzés annak a dátum-időpontnak a jelzése, amikor a NOTAMN hatályba lép. NOTAMR és NOTAMC esetében a dátum-időpont csoport az adott NOTAM létrehozásának tényleges dátuma és időpontja. A nap kezdetét »0000« jelöli.

6. **C adatelem**

A NOTAMC kivételével itt egy dátum-időpont csoportot kell alkalmazni (ez egy tíz számból álló adatcsoport, amely UTC szerint adja meg az évet, hónapot, napot, órát és percet), amely feltünteti az információ érvényességének idejét, kivéve, ha az információ állandó jellegű, amely esetben az adatcsoport helyére a »PERM« rövidítést kell illeszteni. A nap végét »2359« jelöli, a »2400« jelölés nem használható. Ha az időre vonatkozó információ még bizonytalan, a hozzávetőleges időtartamot kell megadni dátum-időpont csoport alkalmazásával, amelyet az »EST« rövidítés követ. Minden olyan NOTAM-ot, amely tartalmazza az »EST« rövidítést, törölni kell vagy le kell cserélni a C adatelemben megadott időpont előtt.

7. **D adatelem**

Ha a jelentett veszély, üzemeltetési állapot vagy berendezésekre vonatkozó feltételek meghatározott ütemezés szerinti időszakokban lesznek érvényben a B és a C adatelemben közölt dátumok és időpontok között, akkor az ilyen információkat a D adatelemben kell jelezni. Ha a D adatelem hossza meghaladja a 200 karaktert, akkor meg kell fontolni annak lehetőségét, hogy az ilyen tájékoztatást önálló NOTAM-ban adják ki.

8. **E adatelem**

Szükség esetén a kifejtett, dekódolt NOTAM kódot kell használni, kiegészítve az ICAO rövidítésekkel, jelzésekkel, azonosítókkal, elnevezésekkel, hívójelekkel, frekvenciákkal, számokkal és kódolatlan szöveges információval. Amennyiben a NOTAM-ot nemzetközi terjesztésre szánják, a kódolatlan nyelven megfogalmazott részeknek angol nyelvű szöveget kell tartalmazniuk. Ennek a bejegyzésnek érthetőnek és tömörnek kell lennie, hogy megfelelő bejegyzést biztosítson a PIB-ben. NOTAMC esetében a tárgyra vonatkozóan utalást, valamint állapotra vonatkozó jelentést kell feltüntetni a pontos valószínűség ellenőrzés lehetővé tétele érdekében.

9. **F és G adatelem**

Ezek az elemek általában navigációs figyelmeztetések vagy légtér korlátozások esetében alkalmazandók, és rendszerint a PIB-be történő bejegyzés részét képezik. Be kell jegyezni a tevékenységek vagy korlátozások alsó és felső magassági határát, egyértelműen feltüntetve a referencia alapadatot és a mértékegységet. Az F adatelemben a »GND« vagy az »SFC« rövidítést kell alkalmazni a »föld«, illetve a »felszín« megjelölésére. A G adatelemben az »UNL« rövidítést kell használni a »korlátozás nélkül« jelzésére.

3. függelék

SNOWTAM-FORMANYOMTATVÁNY

(COM fejrész)	(ELSŐBBSÉGI JEL)	(CÍMZETTEK)	<≡
	(KITÖLTÉS DÁTUMA ÉS IDŐPONTJA)	(A FELADÓ JELZÉSE)	<≡
(Rövidített fejrész)	(SWAA* SOROZATSZÁM) S W * *	(HELYSÉGAZONOSÍTÓ KÓD)	ÉSZLELÉS DÁTUMA, IDŐPONTJA (VÁLASZTHATÓ CSOPORT) <≡(
SNOWTAM →	(Sorozatszám) <≡		

Repülőgépteljesítmény-számítási szakasz			
(REPÜLŐTÉR HELYSÉGAZONOSÍTÓ KÓDJA)	M	A)	<≡
(ÉSZLELÉS DÁTUMA, IDŐPONTJA *(A mérés befejezésének időpontja UTC szerint)*)	M	B)	→
(KISEBB FUTÓPÁLYA AZONOSÍTÁSI SZÁM)	M	C)	→
(FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT KÓDJA (RWYCC) A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁN) (a futópálya-állapot értékelési mátrixból (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 vagy 6)	M	D)	//→
SZENNYEZETTSÉG MÉRTÉKE SZÁZALÉKBAN MEGADVA A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁRA NÉZVE)	C	E)	//→
LAZA SZENNYEZŐDÉS MÉLYSÉGE (mm) A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁN)	C	F)	//→
(ÁLLAPOT LEÍRÁSA A FUTÓPÁLYA TELJES HOSSZÁN (A futópálya minden harmadán megmérve, attól a küszöbtől kezdődően, amelynek kisebb a futópálya azonosítási száma) COMPACTED SNOW (ÖSSZENYOMOTT HÓ) DRY (SZÁRAZ) DRY SNOW (SZÁRAZ HÓ) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (SZÁRAZ HÓ ÖSSZENYOMOTT HAVON) DRY SNOW ON TOP OF ICE (SZÁRAZ HÓ JÉGEN) FROST (DÉR) ICE (JÉG) SLIPPERY WET (CSÚSZÓS, NEDVES) SLUSH (LATYAK) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SPECIÁLISAN ELŐKÉSZÍTETT TÉLI FUTÓPÁLYA) STANDING WATER (VÍZTÓCSA) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VÍZ ÖSSZENYOMOTT HAVON) WET (NEDVES) WET ICE (NEDVES JÉG) WET SNOW (NEDVES HÓ) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (NEDVES HÓ ÖSSZENYOMOTT HAVON) WET SNOW ON TOP OF ICE (NEDVES HÓ JÉGEN)	M	G)	// →

(A FUTÓPÁLYA SZÉLESSÉGE, AMELYRE A FUTÓPÁLYA-ÁLLAPOT KÓDOK VONATKOZNAK, HA AZ KISEBB, MINT A KÖZZÉTETT SZÉLESSÉG)	*O*	*H)*	<≡≡
Helyzetfelismerési szakasz			
(CSÖKKENTETT FUTÓPÁLYAHOSSZ, HA AZ KISEBB, MINT A KÖZZÉTETT HOSSZ, (m))	*O*	*I)*	→
(HÓFÚVÁS A FUTÓPÁLYÁN)	*O*	*J)*	→
(LAZA HOMOK A FUTÓPÁLYÁN)	*O*	*K)*	→
(VEGYSZERES KEZELÉS A FUTÓPÁLYÁN)	*O*	*L)*	→
(HÓPADOK A FUTÓPÁLYÁN *(Amennyiben van, a futópálya középvonalától mért távolság (m), melyet »L«, »R« vagy »LR« betűk követnek, szükség szerint.)*	*O*	*M)*	→
(HÓPADOK A GURULÓÚTON	*O*	*N)*	→
(HÓPADOK A FUTÓPÁLYA MELLETT)	*O*	*O)*	→
(GURULÓÚT ÁLLAPOTOK)	*O*	*P)*	→
(FORGALMI ELŐTÉR ÁLLAPOTOK)	*O*	*R)*	→
(MÉRT SÚRLÓDÁSI EGYÜTTHATÓ)	*O*	*S)*	→
(KÓDOLATLAN MEGJEGYZÉSEK)	*O*	*T)*	) <<≡
MEGJEGYZÉSEK: *1. *Írja be az ICAO országkódot az ICAO Doc 7910, 2. rész szerint, vagy adjon meg egyéb alkalmazandó repülőtér-azonosítót.* *2. Más futópályákra vonatkozó tájékoztatáshoz meg kell ismételni a B–P pontokat.* *3. A helyzetfelismerési szakaszban foglalt információkat meg kell ismételni minden futópálya, gurulóút és forgalmi előtér vonatkozásában. Ismétlés szükség szerint, ha jelentik.* *4. A zárójelben () lévő szavakat nem kell továbbítani.* *5. Az A–T betűk esetében lásd: Útmutató a SNOWTAM-formanyomtatvány kitöltéséhez, 1. b) pont.*			

A FELADÓ ALÁÍRÁSA (nem továbbítandó)

ÚTMUTATÓ A SNOWTAM-FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSÉHEZ

1. **Általános előírások**

a) Ha a jelentés több futópályára vonatkozik, meg kell ismételni a B–P pontokat (repülőgépteljesítmény-számítási szakasz).

b) Az adatelemeket jelölő betűk csak hivatkozási célokat szolgálnak, azokat nem kell belevenni a közleményekbe. Az M (kötelező), C (feltételes) és O (opcionális) betűk a használatot jelölik, és az információkat az alábbiakban leírtak szerint kell szerepeltetni.

c) Metrikus mértékegységeket kell használni, és nem kell jelenteni a mértékegységeket.

d) A SNOWTAM legfeljebb 8 órán át érvényes. Új SNOWTAM-ot kell kiadni minden esetben, amikor a futópálya állapotára vonatkozó új jelentés érkezik.

e) A SNOWTAM törli a korábbi SNOWTAM-ot.

f) »TTAAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)« rövidített fejrészt kell beilleszteni a SNOWTAM számítógépes adatbázisokban történő automatizált feldolgozásának elősegítése érdekében. Ezeknek a szimbólumoknak az értelmezése a következő:

TT =	a SNOWTAM adatok azonosítója = SW;
AA =	a tagállamokhoz rendelt földrajzi azonosító, pl. LF = FRANCE, EG = Egyesült Királyság;
iiii =	a SNOWTAM sorszáma négy számjeggyel;
CCCC =	a SNOWTAM által érintett repülőtér négybetűs helységazonosító kódja;
MMYYGGgg =	a megfigyelés/mérés dátuma/időpontja, ahol:
MM =	hónap, pl. január = 01, december = 12;
YY =	a hónap napja;
GGgg =	az időpont órában (GG) és percben (gg), UTC szerint;
(BBB) =	választható csoport, amely:

egy korábban azonos sorozatszámmal kiadott SNOWTAM közlemény javítása esetében = COR.

A (BBB) esetében használt zárójelek jelzik azt, hogy ez a csoport opcionális.

Ha a jelentés több futópályára vonatkozik, és egyenként megjelölik a megfigyelési/mérési dátumokat/időpontokat a B adatelem megismétlésével, a legutóbbi megfigyelési/mérési dátumot/időpontot kell beilleszteni a rövidített fejrészbe (MMYYGGgg).

g) A SNOWTAM-formanyomtatványban használt »SNOWTAM« kifejezést és a SNOWTAM négyjegyű sorozatszámát szóközzel kell elválasztani, pl. SNOWTAM 0124.

h) A SNOWTAM közlemény olvashatósága érdekében soremelést kell alkalmazni a SNOWTAM sorozatszám után, az A adatelem után és a repülőgépteljesítmény-számítási szakasz után.

i) Ha a jelentés több futópályára vonatkozik, meg kell ismételni az információkat a repülőgépteljesítmény-számítási szakaszban az egyes futópályákra vonatkozó mérések dátumától és időpontjától, a helyzetfelismerési szakaszban foglalt információk előtt.

j) Kötelező információk:

1. REPÜLŐTÉR HELYSÉGAZONOSÍTÓ KÓDJA;

2. A MÉRÉS DÁTUMA ÉS IDŐPONTJA;

3. A FUTÓPÁLYA KISEBB SZÁMÚ AZONOSÍTÓJA;

4. FUTÓPÁLYA ÁLLAPOT KÓDJA A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁN

5) ÁLLAPOTLEÍRÁS A FUTÓPÁLYA MINDEN HARMADÁRA NÉZVE (amikor a bejelentett futópálya-állapot kód (RWYCC) 1–5)

2. **Repülőgépteljesítmény-számítási szakasz**

A adatelem – Repülőtér helységazonosító kód (négy betűből álló helységazonosító kód).

B adatelem – A mérés dátuma és időpontja (nyolc számjegyből álló dátum-időpont csoport, amely UTC szerinti hónap, nap, óra és perc formában adja meg a megfigyelés idejét).

C adatelem – A futópálya kisebb számú azonosítója (nn[L] vagy nn[C] vagy nn[R]).

Minden futópálya vonatkozásában csak egy futópálya kód illeszthető be, és mindig az alacsonyabb szám.

D adatelem – A futópálya-állapot kódja a futópálya minden harmadára nézve. A futópálya minden harmada vonatkozásában csak egy számjegy (0, 1, 2, 3, 4, 5 vagy 6) illeszthető be, amelyeket ferde vonal választ el egymástól (n/n/n).

E adatelem – szennyezettség mértéke százalékban megadva a futópálya minden harmadára nézve. Ennek megadása esetében 25, 50, 75 vagy 100 írandó be az egyes futópálya harmadok vonatkozásában, amelyeket ferde vonal választ el egymástól ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Ezt az információt csak akkor kell megadni, ha az egyes futópálya harmadok vonatkozásában megadott futópálya állapot más, mint 6, és olyan állapotleírást adtak meg az egyes futópálya harmadokra nézve (G adatelem), ami más, mint SZÁRAZ.

Ha az állapotok nem kerülnek jelentésre, ezt az »NR« beillesztésével kell jelölni a megfelelő futópálya harmad (ok) vonatkozásában.

F adatelem – Laza szennyeződés mélysége a futópálya minden harmadán. Ezt milliméterben kell megadni az egyes futópálya harmadok vonatkozásában, ferde vonallal elválasztva (nn/nn/nn vagy nnn/nnn/nnn).

Ezt az információt csak a következő szennyeződés típusok esetében kell megadni:

– *víztócsa, a jelentendő érték 04, majd a mért érték. Jelentős változások: 3 mm – legfeljebb 15 mm;*

– *latyak, a jelentendő érték 03, majd a mért érték. Jelentős változások: 3 mm – legfeljebb 15 mm;*

– *nedves hó, a jelentendő érték 03, majd a mért érték. Jelentős változások: 5 mm; és*

– *száraz hó, a jelentendő érték 03, majd a mért érték. Jelentős változások: 20 mm.*

Ha az állapotok nem kerülnek jelentésre, ezt az »NR« beillesztésével kell jelölni a megfelelő futópálya harmad (ok) vonatkozásában.

G adatelem – Állapotleírás minden egyes futópálya harmad vonatkozásában. Be kell írni az alábbi állapotleírások valamelyikét az egyes futópályák vonatkozásában, ferde vonallal elválasztva.

COMPACTED SNOW (ÖSSZENYOMOTT HÓ)

DRY SNOW (SZÁRAZ HÓ)

DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (SZÁRAZ HÓ ÖSSZENYOMOTT HAVON)

SZÁRAZ HÓ JÉGEN (SZÁRAZ HÓ JÉGEN)

FROST (DÉR)

ICE (JÉG)

SLUSH (LATYAK)

STANDING WATER (VÍZTÓCSA)

WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VÍZ ÖSSZENYOMOTT HAVON)

WET (NEDVES)

WET ICE (NEDVES JÉG)

WET SNOW (NEDVES HÓ)

WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (NEDVES HÓ ÖSSZENYOMOTT HAVON)

WET SNOW ON TOP OF ICE (NEDVES HÓ JÉGEN)

DRY (SZÁRAZ) (csak akkor jelentendő, ha nincs szennyeződés)

Ha az állapotok nem kerülnek jelentésre, ezt az »NR« beillesztésével kell jelölni a megfelelő futópálya harmad (ok) vonatkozásában.

H adatelem – A futópálya szélessége, amelyre a futópálya-állapot kódok vonatkoznak. Be kell írni a szélességet méterben megadva, ha az kisebb, mint a közzétett futópálya-szélesség.

3. **Helyzetfelismerési szakasz**

A helyzetfelismerési szakaszban megadott elemek után pont következik.

Teljesen ki kell hagyni a helyzetfelismerési szakaszban azokat az elemeket, amelyekre vonatkozóan nincs információ, vagy ahol nem töltötték ki a közzétételre vonatkozó feltételes körülményeket.

I adatelem – Csökkentett futópályahossz. Be kell írni a vonatkozó futópálya kódot és a rendelkezésre álló hosszúságot méterben kifejezve (pl. RWY nn [L] *vagy* nn [C] *vagy* nn [R] REDUCED TO [n]nnn).

Ez az információ feltételes, ha NOTAM kiadására került sor új meghatározott távolságok megadásával.

J adatelem – Hófúvás a futópályán. Ha jelentik, be kell írni a »DRIFTING SNOW« szöveget.

K adatelem – Laza homok a futópályán. Amennyiben a futópályán laza homokot jelentenek, meg kell adni a futópálya kisebb számú azonosítóját, majd szóköz, majd »LOOSE SAND« (RWY nn *vagy* RWY nn[L] *vagy* nn[C] *vagy* nn[R] LOOSE SAND).

L adatelem – Vegyszeres kezelés a futópályán. Amennyiben vegyszeres kezelés alkalmazásáról érkezik bejelentés, be kell írni a futópálya kisebb számú azonosítóját, majd szóköz, majd »CHEMICALLY TREATED« (RWY nn *vagy* RWY nn[L] *vagy* nn[C] *vagy* nn[R] CHEMICALLY TREATED).

M adatelem – Hópadok a futópályán. Amennyiben a futópályán lévő hópadokról érkezik bejelentés, be kell írni a futópálya kisebb számú azonosítóját, majd szóköz, majd SNOWBANK«, majd szóköz, majd bal »L« vagy jobb »R« vagy mindkét oldal »LR«, majd a középvonaltól mért távolság méterben megadva, szóközzel elválasztva, FM CL (RWY nn *vagy* RWY nn[L] *vagy* nn[C] *vagy* nn[R] SNOWBANK Lnn *vagy* Rnn *vagy* LRnn FM CL).

N adatelem – Hópadok a gurulóúton. Amennyiben a gurulóúton hópadok vannak, be kell írni a gurulóút azonosítóját, majd szóköz, majd »SNOWBANK«, majd szóköz, majd bal »L« vagy jobb »R« vagy mindkét oldal »LR«, majd a középvonaltól mért távolság méterben megadva, szóközzel elválasztva, FFM CL (TWY [nn]n SNOWBANK Lnn *vagy* Rnn *vagy* LRnn FM CL).

O adatelem – Hópadok a futópálya mellett. Amennyiben olyan hópadokat jelentenek, amelyek meghaladják a repülőtéri hóeltakarítási tervben meghatározott magasság profilt, meg kell adni a futópálya kisebb számú azonosítóját, majd az »ADJ SNOWBANKS« szöveget (RWY nn *vagy* RWY nn[L] *vagy* nn[C] *vagy* nn[R] ADJ SNOWBANKS).

P adatelem – Gurulóút állapotok. Amennyiben csúszós vagy rossz gurulóút állapotokat jelentenek, meg kell adni a gurulóút azonosítóját, majd szóköz, majd »POOR« (TWY [n *vagy* nn] POOR *vagy* ALL TWYS POOR).

R adatelem – Forgalmi előtér állapotok. Amennyiben csúszós vagy rossz forgalmi előtér állapotokat jelentenek, meg kell adni a forgalmi előtér azonosítóját, majd szóköz, majd »POOR« (APRON [nnnn] POOR *vagy* ALL APRONS POOR).

S adatelem – Nem jelenlett (NR).

Ezt csak olyan tagállamok esetében kell jelenteni, amelyek a tagállam által jóváhagyott súrlódás mérő eszköz használatával végzett futópálya súrlódás mérési programmal rendelkeznek.

T adatelem – Kódolatlan megjegyzések.

4. függelék

ASHTAM-FORMANYOMTATVÁNY

(COM fejrész)	(ELSŐBBSÉGI JEL)	(CÍMZETTEK JELZÉSE(I))[1]			
	(KITÖLTÉS DÁTUMA ÉS IDŐPONTJA)	(A FELADÓ JELZÉSE)			
(Rövidített fejrész)	(VA*[2] SOROZATSZÁM) V A *2 *2	HELYSÉGAZONOSÍTÓ KÓD)	KIADÁS DÁTUMA/IDŐPONTJA		(VÁLASZTHATÓ CSOPORT)

ASHTAM	(SOROZATSZÁM)	
(AZ ÉRINTETT REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ KÖRZET)		A)
(A KITÖRÉS DÁTUMA/IDŐPONTJA UTC SZERINT)		B)
(A TŰZHÁNYÓ NEVE ÉS SZÁMA)		C)
(A TŰZHÁNYÓ FÖLDRAJZI SZÉLESSÉGE/HOSSZÚSÁGA VAGY A TŰZHÁNYÓ RADIÁLJA ÉS TÁVOLSÁGA A NAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSTŐL MÉRVE)		D)
(A TŰZHÁNYÓ AKTIVITÁSÁNAK RIASZTÁSI SZINTJÉT JELZŐ SZÍNKÓD, BELEÉRTVE BÁRMELY KORÁBBI RIASZTÁSI SZÍNKÓDOT)[3]		E)
(A VULKÁNI HAMUFELHŐ MEGLÉTE, VALAMINT VÍZSZINTES ÉS FÜGGŐLEGES KITERJEDÉSE)[4]		F)
(A VULKÁNI HAMUFELHŐ MOZGÁSÁNAK IRÁNYA)[4]		G)
(REPÜLÉSI ÚTVONALAK VAGY ÚTVONALSZAKASZOK, VALAMINT ÉRINTETT REPÜLÉSI SZINTEK)		H)
(LÉGTÉR ÉS/VAGY ÚTVONALAK VAGY ÚTVONALSZAKASZOK LEZÁRÁSA, VALAMINT A RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ VÁLASZTHATÓ ÚTVONALAK)		I)
(A TÁJÉKOZTATÁS FORRÁSA)		J)
(KÓDOLATLAN MEGJEGYZÉSEK)		K)

MEGJEGYZÉSEK:

1. Lásd még az AIS.TR.400 pontot a címzettek vonatkozásában az előre meghatározott terjesztési rendszerben használt jelzésekkel kapcsolatban.
2. *Írja be az ICAO országkódot az ICAO Doc 7910, 2. rész szerint.
3. Lásd a lenti 3.5. pontot.
4. Tanácsokat a vulkáni hamufelhők létezéséről, kiterjedéséről és mozgásáról, a G és H elemhez adatokat az érintett FIR-ért felelős vulkanikus hamu tájékoztató központ(ok)tól lehet kérni.
5. A zárójelben () lévő adatelem címeket nem kell továbbítani.

A FELADÓ ALÁÍRÁSA *(nem továbbítandó)*

ÚTMUTATÓ AZ ASHTAM-FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSÉHEZ

1. **Általános előírások**

1.1. Az ASHTAM egy tűzhányó aktivitásáról szolgáltat információkat, amikor az aktivitásában bekövetkező valamely változás fontos vagy várhatóan fontos az üzemeltetés szempontjából. Ezt az információt a tűzhányó aktivitás riasztási szintjének megfelelő színkód alkalmazásával nyújtják, amely az alábbi 3.5. pont alatt található.

1.2. Abban az esetben, ha egy vulkánkitörés után olyan vulkáni hamufelhő keletkezik, amely az üzemeltetésre jelentős hatással van, az ASHTAM tájékoztatást nyújt a vulkáni hamufelhő elhelyezkedéséről, kiterjedéséről és mozgásáról, valamint az érintett repülési útvonalakról és repülési szintekről is.

1.3. Egy vulkánkitörésről tájékoztatást adó ASHTAM-nak az alábbi 3. szakasz szerinti kiadását nem szabad késleltetni, amíg az összes információ, A-tól K-ig rendelkezésre nem áll, hanem azt azonnal ki kell adni, amint értesítést kapnak egy vulkánkitörésről vagy egy várható kitörésről, vagy az üzemeltetésre jelentős hatással bíró tűzhányó aktivitásában bekövetkezett vagy várható változásról, valamint ha vulkáni hamufelhőt jelentettek. Várható vulkánkitörés esetén, amikor még nincs hamufelhő a levegőben, az A–E adatelemekben található információkat kell kitölteni, az F–I adatelemekben pedig jelezni kell, hogy azok nem alkalmazhatók: »not applicable«. Hasonlóképpen, ha vulkáni hamufelhőt jelentettek, pl. különleges légijelentés formájában, de maga a tűzhányó, amelyből a vulkáni hamufelhő származik, az adott időpontban még nem ismert, az első ASHTAM-ot úgy kell kitölteni és kiadni, hogy az A–E adatelemeknél a »nem ismert« (»unknown«) jelölést kell feltüntetni, és az F–K adatelemeket kell szükség szerint teljesen kitölteni a különleges légijelentés alapján, amíg további információk megérkezésére várnak. Más esetben, ha az A–K adatelem valamelyikére vonatkozó információ nem áll rendelkezésre, ezt »NIL« jelöléssel kell jelezni.

1.4. Az ASHTAM-ok maximális érvényességi időszaka napi 24 óra. Új ASHTAM-ot kell kiadni minden esetben, ha a riasztás szintjében változás következik be.

2. **Rövidített fejrész**

2.1. A szokásos »Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat (AFTN)« távközlési fejléc után a »TT AAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)« rövidített fejrész kerül beillesztésre az ASHTAM számítógépes adatbázisokban történő automatikus feldolgozásának elősegítése érdekében. Ezeknek a szimbólumoknak az értelmezése a következő:

TT =	az ASHTAM adatok azonosítója = VA;
AA =	az államok földrajzi azonosítója, pl.: NZ = Új-Zéland;
iiii =	az ASHTAM sorszáma négy számjeggyel megadva;
CCCC =	az érintett körzet négybetűs helységazonosító kódja;
MMYYGGgg =	a jelentés dátuma/időpontja, melyből az:
MM =	hónap, pl. január = 01, december = 12;
YY =	a hónap napja;
GGgg =	az időpont órában (GG) és percben (gg), UTC szerint;
(BBB) =	opcionális csoport, egy korábban azonos számmal kiadott ASHTAM tájékoztatás javítása esetében ez = COR.

A (BBB) esetében használt zárójelek jelzik azt, hogy ez a csoport opcionális.

3. **Az ASHTAM tartalma**

3.1. *A adatelem* – Az érintett repüléstájékoztató körzet, a kódolatlan szövegű megfelelője a rövidített fejrészben található helységazonosító kódnak, amely ebben a példában: »Auckland Oceanic FIR«.

3.2. *B adatelem* – Az első kitörés dátuma és időpontja (UTC).

3.3. *C adatelem* – A tűzhányó neve, valamint a tűzhányó száma, ahogyan az az ICAO Doc 9691 *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds* (Vulkáni Hamu, Radioaktív Anyagok és Mérgező Vegyi Anyagok Felhői Kézikönyv) H függelékében és a World Map of Volcanos and Principal Aeronautical Features (Vulkánok és Legfontosabb Léginavigációs Tereptárgyak Világtérképe) című kiadványon szerepel.

3.4. *D adatelem* – A tűzhányó földrajzi szélessége/hosszúsága teljes fokokban kifejezve, illetve a tűzhányó radiállal és távolsággal kifejezett helyzete valamely navigációs berendezéstől, ahogyan az az ICAO Doc 9691 *Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds* (Vulkáni Hamu, Radioaktív Anyagok és Mérgező Vegyi Anyagok Felhői Kézikönyv) H függelékében és a World Map of Volcanos and Principal Aeronautical Features (Vulkánok és Legfontosabb Léginavigációs Tereptárgyak Világtérképe) című kiadványon szerepel.

3.5. *E adatelem* – Színkód, amely jelzi a vulkáni tevékenység riasztási szintjét, beleértve bármely korábbi riasztási színkódot, az alábbiak szerint:

Riasztási szintet jelző színkód	A vulkáni tevékenység állapota
ZÖLD RIASZTÁS	A tűzhányó normális, nyugalmi állapotban van. *illetve magasabb riasztási szint megváltoztatása esetében:* Úgy vélik, hogy a tűzhányó aktivitása szünetel, és a tűzhányó visszatért normális állapotába.
SÁRGA RIASZTÁS	A tűzhányó fokozódó vulkáni tevékenység jeleit mutatja, az ismert háttérszinteket meghaladóan. *illetve magasabb riasztási szint megváltoztatása esetében:* A vulkáni tevékenység jelentős mértékben csökkent, de továbbra is folyamatosan figyelik, mert újabb erősödés lehetséges.
NARANCS RIASZTÁS	A vulkáni tevékenység igen erős, a kitörés nagyon valószínű. *vagy* Már zajlik a vulkánkitörés, de nincs hamukibocsátás, vagy az csak kis mértékű *[amennyiben lehetséges, meg kell adni a hamuoszlop magasságát].*
VÖRÖS RIASZTÁS	Az előrejelzés szerint hamarosan vulkánkitörés következik be, ami valószínűleg jelentős mennyiségű hamuanyag kibocsátásával jár majd. *vagy* A vulkánkitörés már zajlik, és jelentős mennyiségű hamu kerül a légkörbe *[amennyiben lehetséges, meg kell adni a hamuoszlop magasságát].*

Az érintett tagállam területén a körzeti irányító központ számára az illetékes vulkanológiai szervezetnek kell biztosítania a vulkáni tevékenység riasztási szintjét jelző színkódot, valamint a korábbi szintben beálló bármilyen változást, pl. »RED ALERT FOLLOWING YELLOW«, vagy »GREEN ALERT FOLLOWING ORANGE«, azaz »VÖRÖS RIASZTÁS A SÁRGA UTÁN« vagy »ZÖLD RIASZTÁS A NARANCS UTÁN«.

3.6. *F adatelem* – Az üzemeltetésre jelentős hatású vulkáni hamufelhő jelentése esetében jelezni kell a vulkáni hamufelhő vízszintes kiterjedését és alsó/felső szintjét a földrajzi szélesség/hosszúság megadásával (teljes fokokban), valamint a tengerszint feletti magasság megadásával ezer méterben (lábban) és/vagy a kibocsátó vulkánhoz viszonyított radiál és távolság meghatározásával. A tájékoztatás kezdetben alapulhat csupán a különleges légijelentéseken, de a későbbiekben az illetékes meteorológiai megfigyelő állomástól és/vagy a vulkanikus hamu tájékoztató központtól származó értesítések szolgáltathatnak alapot részletesebb tájékoztatások számára.

3.7. *G adatelem* – Az illetékes meteorológiai megfigyelő állomástól és/vagy a vulkanikus hamu tájékoztató központtól származó értesítésekre alapozva jelezni kell a vulkáni hamufelhő mozgásának várható irányát a kiválasztott repülési szinteken.

3.8. *H adatelem* – Jelezni kell azokat a repülési útvonalakat és repülési útvonalszakaszokat, valamint repülési szinteket, amelyeket a természeti jelenség érint, vagy várhatóan érinteni fog.

3.9. *I adatelem* – Jelezni kell a légtér, a repülési útvonalak vagy repülési útvonalszakaszok lezárását, valamint a rendelkezésre álló elkerülő útvonalakat.

3.10. *J adatelem* – Az információforrás jelzése, például »special air-report« (különleges légijelentés) vagy »vulcanological agency« (vulkanológiai szervezet), stb. Az információ forrását minden esetben fel kell tüntetni, akár éppen kitört egy vulkán, vagy egy vulkáni hamufelhőt jelentettek, akár nem.

3.11. *K adatelem* – Az előző pontokban foglaltakon felül fel kell tüntetni bármely, üzemeltetési szempontból fontos információt kódolatlan nyelven megfogalmazva.";

7. a XI. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„XI. MELLÉKLET

A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS KÖVETELMÉNYEK

(FPD rész)

A. ALRÉSZ – A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK (FPD.OR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

FPD.OR.100 Repülési eljárások tervezését végző szolgáltatók

a) A repülési eljárások tervezését végző szolgáltató feladata a repülési eljárás(ok) tervezése, dokumentálása és validálása szükség szerint az illetékes hatóság jóváhagyása alapján, a bevezetés és a felhasználás előtt.

Ebben az összefüggésben a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató által felhasznált légiforgalmi adatoknak és légiforgalmi tájékoztatásoknak meg kell felelniük a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) 1. függelékében foglalt légiforgalmi adatkatalógusban meghatározott, pontosságra, felbontásra és teljességre vonatkozó előírásoknak.

b) Amennyiben a repülési eljárások tervezésére szolgáló légiforgalmi adatok nem hiteles forrásból származnak vagy nem felelnek meg a vonatkozó adat-minőségi előírásoknak, az ilyen légiforgalmi adatokat a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató más forrásokból is beszerezheti. Ebben az esetben a légiforgalmi adatokat az azokat használni kívánó, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató validálja.

FPD.OR.105 Irányítási rendszer

A III. melléklet ATM/ANS.OR.B.005 pontjában meghatározottakon túlmenően, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató létrehoz és fenntart egy irányítási rendszert, amely ellenőrzési eljárásokat foglal magában a következőkre nézve:

a) adatbeszerzés;

b) repülési eljárások tervezése az FPD.TR.100 pontban foglalt tervezési kritériumokkal összhangban;

c) repülési eljárások tervezési dokumentációja;

d) konzultáció az érintett felekkel;

e) a repülési eljárás földi hitelesítése, valamint adott esetben repülési hitelesítése;

f) eszközök azonosítása, szükség esetén ideértve a konfigurációkezelést és az eszközminősítést; és

g) a repülési eljárás(ok) fenntartása és időszakos felülvizsgálata.

FPD.OR.110 Nyilvántartás

A III. melléklet ATM/ANS.OR.B.030 pontjában meghatározottakon túlmenően, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató belefoglalja a nyilvántartásába az e melléklet FPD.OR.105. pontjában megjelölt elemeket.

FPD.OR.115 Technikai és működési képesség és alkalmasság

a) A III. melléklet ATM/ANS.OR.B.005 a) 6. pontjában meghatározottakon túlmenően, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató biztosítja, hogy a repülési eljárások tervezését végző tervezői:

(1) sikeresen elvégeztek egy olyan tanfolyamot, amely szakismereteket nyújt a repülési eljárások tervezése terén;

(2) kellő tapasztalattal rendelkeznek elméleti tudásuk hatékony alkalmazásához; és

(3) sikeresen vesznek részt továbbképzésben.

b) Amennyiben szükségesnek ítélik meg a repülés hitelesítését, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató biztosítja, hogy azt egy arra alkalmas légijármű-vezető végezze el.

c) A III. melléklet ATM/ANS.OR.B.030 pontjában meghatározottakon túlmenően, a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató nyilvántartást vezet az alkalmazott repülési eljárás tervezők által elvégzett összes képzésről és tervezési tevékenységről, és kérésre rendelkezésre bocsátja ezt a nyilvántartást:

(1) az érintett repülési eljárás tervezők részére; valamint

(2) a repülési eljárás tervezők beleegyezésével az új munkáltató részére, amennyiben a repülési eljárás tervezőt egy új szervezet alkalmazza.

FPD.OR.120 Kötelező kapcsolattartás

a) Légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások FPD.OR.100 ponttal összhangban történő megszerzése során a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató megköti a szükséges hivatalos megállapodásokat a következőkkel:

(1) légiforgalmi adatforrások;

(2) egyéb szolgáltatók;

(3) repülőtér üzembentartók; és

(4) légijármű-üzemeltetők.

b) A repülési eljárások tervezése iránti kérelmek egyértelmű meghatározásának és felülvizsgálatának biztosítása érdekében a repülési eljárások tervezését végző szolgáltató megköti a szükséges hivatalos megállapodásokat a következő tervezett felhasználóval.

B. ALRÉSZ – A REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK TERVEZÉSÉT VÉGZŐ SZOLGÁLTATÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI KÖVETELMÉNYEK (FPD.TR)

1. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

FPD.TR.100 A repülési eljárások tervezésére vonatkozó követelmények

A repülési eljárásokat repülési eljárások tervezését végző szolgáltatók tervezik az 1. függelékben foglalt követelményekkel, valamint az illetékes hatóság által meghatározott tervezési kritériumokkal összhangban, a légi járművek biztonságos üzemeltetésének biztosítása érdekében. Ahol szükséges, a tervezési kritériumoknak lehetővé kell tenniük a repülési eljárások megfelelő akadálymentesítését.

FPD.TR.105 Koordináták és légiforgalmi adatok

a) A III. melléklet ATM/ANS.OR.A.090 pontjában foglaltakon túlmenően, a földrajzi szélességet és hosszúságot jelölő koordinátákat a Világszintű Geodéziai Rendszer 1984-es kiadása (WGS-84) szerinti geodéziai referenciapont, vagy azzal egyenértékű pont alapján kell meghatározni és jelenteni a légiforgalmi tájékoztatást nyújtó szolgáltató(k)nak.

b) A terepmunka pontosságának olyannak kell lennie, hogy az abból származó meghatározások és számítások alapján kapott, a repülés szakaszaira vonatkozó operatív navigációs adatok egy megfelelő referenciakerethez képest a maximális eltéréseken belül legyenek, a III. melléklet (ATM/ANS.OR rész) 1. függelékében meghatározottak szerint.

1. függelék

A LÉGTÉRSZERKEZETEKRE ÉS AZ AZOKBAN FOGLALT REPÜLÉSI ELJÁRÁSOKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

I. SZAKASZ

A repüléstájékoztató körzetekre, irányítói területekre, irányítói körzetekre és repüléstájékoztató övezetekre vonatkozó előírások

a) REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ KÖRZETEK

Az 549/2004/EK rendelet 2. cikkének 23. pontjában foglalt meghatározás szerinti repüléstájékoztató körzetek:

(1) lefedik az ezen körzetek által kiszolgálandó légi útvonal struktúra egészét; és

(2) magukban foglalják a vízszintes határaikon belül lévő teljes légteret, kivéve, ha azt egy felsőbb repüléstájékoztató körzet határolja.

A tagállamok továbbra is megtartják illetékességüket az ICAO-val szemben e rendelet hatálybalépése napjától az ICAO által a részükre kijelölt repüléstájékoztató körzetek földrajzi határain belül.

b) IRÁNYÍTÓI TERÜLETEK

(1) Az irányítói területeket úgy kell kijelölni, hogy megfelelő kiterjedésű légteret foglaljanak magukban, amely tartalmazza azoknak a műszer szerint végrehajtott (IFR) repüléseknek a repülési útvonalait vagy azok részeit, amelyekre vonatkozóan a légiforgalmi irányítási szolgáltatás megfelelő részeit nyújtják, figyelembe véve az adott területen általában használt navigációs berendezések képességeit.

(2) Ha az illetékes hatóság másként nem rendelkezik, az irányítói terület alsó határát a föld vagy a víz felett legalább 200 m (700 láb) magasságban kell meghatározni.

(3) Az irányítói terület felső határát akkor kell meghatározni, ha:

i. nem nyújtanak légiforgalom-irányítási szolgáltatást e felett a felső határ felett; vagy

ii. az irányítói terület egy felsőbb irányítói terület alatt helyezkedik el, amely esetben a felső határ egybeesik a felsőbb irányítói terület alsó határával.

c) IRÁNYÍTÓI KÖRZETEK

(1) Az irányítói körzet vízszintes határai magukban foglalják a légtérnek legalább azokat a részeit, amelyek nem tartoznak semmilyen irányítói területhez, ami tartalmazza a műszeres időjárási körülmények (IMC) között használt repülőterekre érkező és onnan induló IFR repülések útvonalait.

(2) Amennyiben az irányítói körzet egy irányítói terület vízszintes határain belül helyezkedik el, annak a föld felszínétől felfelé, legalább az irányítói terület alsó határáig kell terjednie.

d) REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ ÖVEZETEK

(1) A repüléstájékoztató övezet vízszintes határai magukban foglalják a légtérnek legalább azokat a részeit, amelyek nem tartoznak semmilyen irányítói területhez vagy irányítói körzethez sem, ami tartalmazza a repülőterekre érkező és onnan induló IFR és/vagy VFR repülések útvonalait.

(2) Amennyiben a repüléstájékoztató övezet egy irányítói terület vízszintes határain belül helyezkedik el, annak a föld felszínétől felfelé, legalább az irányítói terület alsó határáig kell terjednie.

II. SZAKASZ

A szabványos indulási és érkezési útvonalaktól eltérő ATS-útvonalak azonosítása

a) ATS-útvonalak létrehozása esetében védett légteret kell biztosítani minden ATS-útvonal mentén, valamint biztonságos távolságot a szomszédos ATS-útvonalak között.

b) Az ATS-útvonalakat kódokkal kell azonosítani.

c) A szabványos indulási és érkezési útvonalaktól eltérő ATS-útvonalak azonosítása során használt kódolási rendszer:

(1) lehetővé teszi bármely ATS-útvonal egyszerű és egyedi módon történő azonosítását;

(2) elkerüli az ismétlődéseket;

(3) egyaránt használható földi és fedélzeti automatizálási rendszerek által;

(4) maximális tömörséget tesz lehetővé operatív felhasználás során; és

(5) biztosítja a bővítés megfelelő lehetőségét bármely jövőbeni követelménynek való megfelelés érdekében, anélkül, hogy alapvető változtatásokra lenne szükség;

d) Alapvető ATS-útvonal azonosítókat kell kijelölni az alábbi elvek alapján:

(1) ugyanazt az alapvető kódot kell hozzárendelni egy fő közlekedési útvonalhoz annak teljes hosszán, tekintet nélkül arra, hogy az mely közelkörzeti irányítói területeken, államokon vagy régiókon halad át;

(2) amennyiben kettő vagy több közlekedési útvonal közös szakasszal rendelkezik, az adott szakaszhoz hozzá kell rendelni az érintett útvonalak kódjainak mindegyikét, kivéve, ha ez nehézségekhez vezetne a légiforgalmi szolgáltatások nyújtása során, amely esetben közös megegyezéssel csak egy kódot kell hozzárendelni; és

(3) adott útvonalhoz rendelt alapvető kód nem rendelhető hozzá semmilyen más útvonalhoz.

III. SZAKASZ

Szabványos indulási és szabványos érkezési útvonalak, valamint a kapcsolódó eljárások azonosítása

a) Szabványos indulási és szabványos érkezési útvonalak, valamint a kapcsolódó eljárások azonosítása során biztosítani kell a következőket:

(1) a kódok rendszere tegye lehetővé az egyes útvonalak egyszerű és egyértelmű módon történő azonosítását;

(2) az egyes útvonalakat kódolatlan azonosítóval és annak megfelelő kódolt azonosítóval kell azonosítani; és

(3) beszédüzemű kommunikációban a kódoknak könnyen felismerhetőknek kell lenniük a tekintetben, hogy azok szabványos indulási vagy szabványos érkezési útvonalra vonatkoznak, és nem okozhatnak kiejtési nehézségeket sem a légijármű-vezetőknek, sem az ATS személyzetnek.

b) Kódok szabványos indulási és szabványos érkezési útvonalak, valamint kapcsolódó eljárások számára történő kialakítása során az alábbiakat kell használni:

(1) kódolatlan azonosító;

(2) alapvető mutató;

(3) érvényességi mutató, amely egy szám 1 és 9 között;

(4) útvonal mutató, amely az ábécé egyik betűje; az I és az O betű nem használható; és

(5) szabványos indulási vagy szabványos érkezési útvonal kódolt azonosítója, műszeres, vagy látás utáni.

c) A kódok kijelölése

(1) Minden útvonalhoz külön kódot kell hozzárendelni.

(2) Ugyanahhoz a mérvadó ponthoz tartozó kettő vagy több útvonal megkülönböztetése érdekében (amelyekhez következésképpen ugyanaz az alapvető mutató tartozik), külön útvonal mutatót kell rendelni minden útvonalhoz a b) 4. pontban leírtak szerint.

d) Érvényességi mutatók kijelölése

(1) Minden útvonalhoz érvényességi mutatót kell rendelni az aktuálisan érvényes útvonal azonosítása érdekében.

(2) Az első kiosztandó érvényességi mutató az 1-es szám.

(3) Valamely útvonal módosítása esetén új érvényességi mutatót kell hozzárendelni, amely a következő nagyobb szám. A 9-es számot az 1-es szám követi.

IV. SZAKASZ

Mérvadó pontok meghatározása és azonosítása

a) Mérvadó pontokat kell meghatározni adott ATS-útvonal vagy repülési eljárás meghatározása érdekében és/vagy a repülő légi járművek haladásával kapcsolatos tájékoztatásra vonatkozó ATS követelményekkel összefüggésben.

b) A mérvadó pontokat kódokkal kell azonosítani.

V. SZAKASZ

Minimális repülési magasságok

Minimális repülési magasságokat kell meghatározni minden ATS-útvonal és irányítói terület vonatkozásában, és azokat közzé kell tenni. Ezek a minimális repülési magasságok határozzák meg a legkisebb akadálymentes magasságot az érintett területeken.

VI. SZAKASZ

A védett, korlátozott és veszélyes légterek azonosítása és körülhatárolása

Védett, korlátozott és veszélyes légterek meghatározása során, a kezdeti létrehozás alkalmával azokat azonosító jelzéssel kell ellátni, és minden részletet rendelkezésre kell bocsátani közzététel érdekében.”