

**A KHVM Légügyi Főigazgató és az MH Repülő Szemlélő
20. sz. EGYÜTTES LÉGÜGYI ELŐÍRÁSA**

**A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG LÉGTERÉBEN TÖRTÉNŐ REPÜLÉSEK
VÉGREHAJTÁSÁNAK ÉS IRÁNYÍTÁSÁNAK SZAKMAI SZABÁLYAIRÓL**

TARTALOMJEGYZÉK

Oldal

I. Fejezet - ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. Az előírás tartalma 1.
2. Az előírás hatálya..... 1.

II. Fejezet - LÉGTÉR SZERKEZET

1. Ellenőrzött légtér..... 2.
2. Nem-ellenőrzött légtér..... 2.
3. ATS útvonalak..... 3.

III. Fejezet - REPÜLŐTEREK

1. A repülőterek osztályozása..... 4.
2. Ellenőrzött és nem-ellenőrzött repülőterek..... 4.

IV. Fejezet - LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK

1. Ellenőrzött és nem-ellenőrzött légterek..... 6.
2. Tiltott, veszélyes és korlátozott légterek..... 9.

V. Fejezet - LÉGIÚTVONALAK ÉS LÉGTEREK IGÉNYBEVÉTELÉNEK FELTÉTELEI

1. Általános rész..... 11.
2. Menetrendszerű repülések engedélyezése..... 11.
3. Légterek igénylése..... 12.
4. Mezőgazdasági munkarepülések..... 13.
5. Személyzet nélküli szabad ballonok..... 14.

VI. Fejezet - REPÜLÉSEK VÉGREHAJTÁSA

1. A repülési szabályok betartása..... 15.
2. Általános szabályok..... 16.
3. Egyéb előírások..... 20.

VII. Fejezet - A REPÜLÉSEK BIZTONSÁGOS VÉGREHAJTÁSÁHOZ SZÜKSÉGES METEOROLÓGIAI ÉS LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSOK

1. Meteorológiai tájékoztatások biztosítása..... 22.
2. Légiforgalmi tájékoztatások..... 24.

VIII. Fejezet - LEVEGŐ-FÖLD ÖSSZEKÖTTETÉSEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

1. Általános előírások..... 25.
2. Légijárművek felszereltsége..... 25.
3. Frekvenciák..... 25.
4. Hatótávolság..... 26.
5. Adatrögzítés..... 26.

IX. Fejezet - KUTATÁS ÉS MENTÉS

1. Általános előírások..... 27.

X. Fejezet - ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK..... 28.

MELLÉKLETEK:

"A" melléklet - Repülőterek adatai	37
"B" melléklet - Légterek, ATS útvonalak	43
B1 Tiltott, veszélyes és korlátozott légterek	59
B2 Repülőterek légterei	69
B3 Katonai repülőterek gyakorló légterei	77
B4 ATS útvonalak	
"C" melléklet - Repülési tervek benyújtásával kapcsolatos előírások	89
"D" melléklet - "Légterek igénylése	93
"E" melléklet - Személyzet nélküli szabad ballonok	97
"F" melléklet - Repülési magasságok lépcsőzése	103
"G" melléklet - Repülések végrehajtásának szabályai	105
"H" melléklet - Polgári légi járművek elfogásának szabályai.	113
"I" melléklet - Repülőtéri távközlési, légiforgalmi és egyéb szolgálatok, valamint körzeti ATS frekvenciák	123
"J" melléklet - Tájékoztatás rendje	127
"K" melléklet - Jelek és jelzések a polgári légi járművek számára	133
"L" melléklet - Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat	145
"M" melléklet - Kijelölt körzeti frekvenciák	150
"N" melléklet - VFR eljárások a ferihegyi repülőtéri irányító körzetben és Budapest TMA-ban	151
"O" melléklet - Napkelte-napnyugta táblázat	159
"P" melléklet - Mértékegységek	161
"R" melléklet - Meghatározások	
1 : 500 000 méretarányú Légiforgalmi térkép	

A KHVM Légügyi Főigazgató és az MH Repülő Szemlélő

20. sz. Együttes Légügyi Előírása

a Magyar Köztársaság légterében történő repülések végrehajtásának és irányításának szakmai szabályairól

I. Fejezet

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. Az előírás tartalma

Jelen előírás a 32/1992. (II. 14.) sz. kormányrendelettel módosított 17/1981. (VI. 9.) Mt. sz. rendelet (a továbbiakban Vhr.) 40. és 45. szakaszában kapott felhatalmazás alapján, a Magyar Köztársaság légterében folytatott repülések végrehajtásának szakmai szabályait, továbbá az ezek céljára szolgáló légiútvonalak és légterek kijelölését, valamint azok igénybevételének rendjét tartalmazza.

2. Az előírás hatálya

2.1 Az előírás hatálya a - 2.2. pontban foglalt kivétellel - kiterjed a Magyar Köztársaság légterének repülési és egyéb célú igénybevételére, valamint a repülések irányításával, összehangolásával és ellenőrzésével kapcsolatos tevékenységre.

2.2 Nem terjed ki az előírás hatálya a Magyar Honvédség légvédelmi készségi erői repülésére, valamint az elemi csapás vagy súlyos szerencsétlenség elhárítását szolgáló, továbbá a kutató-mentő repülésekre.

II. Fejezet

LÉGTÉR SZERKEZET

Megjegyzés: A légtér szerkezetet, valamint az egyes légtérek oldal- és magassági határait jelen előírás "B" melléklete tartalmazza.

1. Ellenőrzött légtér

1.1 Ellenőrzött légtérnek a légügyi hatóság és a katonai légügyi szerv által együttesen kijelölt:

- repülőtéri irányító körzetek (polgári: CTR, katonai: MCTR);
- közelségi irányító körzet(ek) (TMA);
- egyéb irányítói körzetek (CTA) minősülnek.

1.1.1 A katonai szervek által igénybe vett időszakosan korlátozott légtérek (TRA) üzemidejük alatt ugyancsak ellenőrzött légtérnek minősülnek.

1.2 A repülőtéri irányító körzetekben az ellenőrzött légtér közvetlenül a föld felszínétől egy meghatározott felső magasságig terjed, mely felső határ megegyezik az adott (M)CTR fölötti ellenőrzött légtér alsó határával.

1.3 A TMA(k) alsó határa(i) a földrajzi viszonyok és a légtérben folyó légiforgalom szükségletének megfelelően változnak, de sehol sincsenek 700 lábnál (200 m) alacsonyabban megállapítva a föld felszínhez képest.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben jelenleg egy TMA (Budapest TMA) került kijelölésre.

1.4 Az egyéb irányítói körzetek (CTA) alsó határa Budapest FIR-ben egységesen 7500 láb (2300 m) AMSL. Ennek megfelelően az M(CTR)k és a TMA(k)on kívül a légtér 7500 láb (2300 m) AMSL fölött ellenőrzött.

2. Nem-ellenőrzött légtér

2.1 Az irányítói körzeteken és repülőtéri irányító körzeteken kívüli légtérek nem-ellenőrzött légtérnek minősülnek.

2.2 A nem-ellenőrzött légtér által körülvett repülőtér légiforgalmának védelme érdekében, az ilyen repülőtér körül általában meghatározott kiterjedésű:

- repülőtéri forgalmi körzetek (ATZ);
- gyakorló légtérek (TAA); és
- forgalmi tájékoztató körzetek (TIZ) lettek kijelölve.

Ezek egyike sem minősül ellenőrzött légtérnek.

Megjegyzés:

Forgalmi tájékoztató körzet olyan repülőterek számára került kijelölésre, ahol repülőtéri repülés-tájékoztató szolgálatot (AFIS) biztosítanak.

3. ATS útvonalak

A repülések tervezhetőségének és ellenőrzésének biztosítására ATS útvonalak és jelentőpontok lettek kijelölve, melyek adatait a "B" melléklet tartalmazza.

- * -

Ellenőrzött légtér

1.1. Ellenőrzött légtérnek a légügyi hatóság és a katonai légügyi szerv által együttesen kijelölt:

- repülőtéri irányított körzetek (polgári: CTR, katonai: MCTR);
- közeli körzeti irányított körzetek (TMA);
- egyéb irányított körzetek (CTA) mindössen.

1.1.1. A katonai szervek által igénybe vett időszakosan korlátozott légtér (TRA) üzemidejük alatt ugyancsak ellenőrzött légtérnek minősülnek.

1.2. A repülőtéri irányított körzetekben az ellenőrzött légtér közvetlenül a föld felszínétől egy meghatározott felső magasságig terjed, mely felső határ megegyezik az adott (M)CTR fölötti ellenőrzött légtér alsó határával.

1.3. A TMA(k) alsó határa(i) a földrajzi viszonyok és a légtérben folyó légiforgalom szükségletének megfelelően változnak, de soha sincsenek 700 lábnál (200 m) alacsonyabban megállapítva a föld felszínhez képest.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben jelenleg egy TMA (Budapest TMA) került kijelölésre.

1.4. Az egyéb irányított körzetek (CTA) alsó határa Budapest FIR-ben egyenesen 7500 láb (2300 m) AMSL. Ennek megfelelően az M(CTR)k és a TMA(k)on kívüli a légtér 7500 láb (2300 m) AMSL fölött ellenőrzött.

Nem-ellenőrzött légtér

2.1. Az irányított körzetekben és repülőtéri irányított körzeteken kívüli légtér nem-ellenőrzött légtérnek minősülnek.

2.2. A nem-ellenőrzött légtér által körülvett repülőtéri légiforgalmának védelme érdekében, az ilyen repülőtér körüli állásban meghatározott kiterjedésű:

- repülőtéri forgalmi körzetek (ATZ);
- gyakorlati légtér (TAA); és
- forgalmi tájékoztató körzetek (TIZ) lettek kijelölve.

Ezek egyike sem minősül ellenőrzött légtérnek.

III. Fejezet

REPÜLŐTEREK

1. A repülőterek osztályozása

Megjegyzés.- A repülőterek adatait az "A" melléklet tartalmazza.

1.1 A Vhr. 22.§. (6) bekezdése alapján a repülőterek jelen előírás alkalmazásában nyilvános és nem-nyilvános osztályúak.

1.2 A közforgalmú repülőterek nyilvánosak, a nem-közforgalmú repülőterek - a légügyi hatóság által meghatározott feltételek szerint - a repülőtér üzemtartozójának kérésére, nyilvános és nem-nyilvános osztályokba sorolhatók.

1.3 A nyilvános repülőterek adatait a légügyi hatóság a nemzetközi egyezmények előírásai szerint közzé teszi.

1.4 A kizárólag katonai légi járművek által használt repülőterek nem-nyilvános osztályúak.

2. Ellenőrzött és nem-ellenőrzött repülőterek2.1 Ellenőrzött repülőterek

2.1.1 Ellenőrzött repülőtérnek minősülnek azok a repülőterek, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak a repülőtéri forgalom részére. Az ellenőrzött repülőtéren nyújtott légiforgalmi irányító és repüléstájékoztató szolgálat feladata irányítói engedélyek és tájékoztatások segítségével elkülönítést biztosítani:

- a repülőtér forgalmi körén működő légi járművek között;
- a le- és felszálló légi járművek között;
- a munkaterületen működő légi járművek között;
- a munkaterületen működő légi járművek és egyéb járművek között; valamint
- a munkaterületen a légi járművek és az ott lévő akadályok között.

2.1.2 Az ellenőrzött repülőtereket a légügyi hatóság és a katonai légügyi szerv vezetője - a légiforgalom jellegét és sűrűségét figyelembe véve - együttesen jelöli ki.

2.2 Nem-ellenőrzött repülőterek

2.2.1 Mindazon repülőterek, ahol légiforgalmi irányító szolgáltatást nem nyújtanak - függetlenül attól, hogy a repülőtéren repüléstájékoztató egység van, vagy nincs - nem-ellenőrzött repülőtereknek minősülnek.

2.2.2 A nem-ellenőrzött repülőtereken az illetékes légügyi hatóság, illetve a katonai légügyi szerv repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat biztosítását írhatja elő. Azokon a nyilvános repülőtereken, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nem biztosítanak, repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot kell nyújtani a repülőtér üzemideje alatt.

2.2.3 A repülőtéri repüléstájékoztató egységnek tájékoztatások adásával kell elősegítenie a légi járművek biztonságos közlekedését.

2.2.4 A repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat ellátásának részletes szabályait az "L" Melléklet tartalmazza.

- * -

IV. Fejezet

LÉGTEREK, LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK

1. Ellenőrzött és nem-ellenőrzött légterek

A repülések végrehajtására rendelkezésre álló légtér légiforgalmi szempontból ellenőrzött, vagy nem-ellenőrzött lehet.

Az ellenőrzött légterek jelen előírás "B" mellékletében leírt irányítói körzetek és repülőtéri irányító körzetek formájában kerültek kijelölésre.

1.1 Ellenőrzött légterek

1.1.1 Az ellenőrzött légterekben működő légi járművek részére az alábbi szolgáltatásokat kell nyújtani:

- a) légiforgalmi irányító szolgálat, melynek során irányítói engedélyek és utasítások adásával kell megelőzni az összeütközéseket a levegőben működő légi járművek között;
- b) repüléstájékoztató szolgálat, mely hasznos tájékoztatások adását jelenti a repülések biztonságos és hatékony lebonyolítása érdekében;
- c) riasztó szolgálat, amely az illetékes szerveknek a kutatási és mentési segítségre szoruló légi járművekről szóló értesítését és szükség szerinti segítségnyújtást jelent a kutatást és mentést szervező szervek számára.

1.1.2 A légiforgalmi irányító szolgálat feladatai nem terjednek ki a földdel való összeütközés megelőzésére. Ennek következtében jelen előírás rendelkezései nem mentesítik a légi jármű vezetőjét azon felelőssége alól, hogy meggyőződjön arról, hogy a légiforgalmi irányító egységek által kiadott valamennyi engedély biztonságos ebben a vonatkozásban, azt az esetet kivéve, amikor egy IFR repülés számára radar irányvezetést nyújtanak.

1.1.3 Az időszakosan korlátozott légterekben működő légi járművek számára a repülési feladatnak megfelelő szolgálatot kell nyújtani.

1.1.4 Elkülönítések

1.1.4.1 Az ellenőrzött légtereken belül nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat ellátása során légiforgalmi irányítói engedélyekkel az alábbi repülések között kell elkülönítést biztosítani:

- műszerrepülési szabályok (IFR) szerint működő légi járművek között;
- az IFR szerint működő légi járművek és a látva repülési szabályok (VFR) szerint működő légi járművek között, beleértve azokat a VFR repüléseket, melyek számára a légiforgalmi irányítás engedélyezte, hogy a repülőtéri irányító körzetben az előírt látási meteorológiai körülményeknél rosszabb meteorológiai körülmények között működjen (különleges VFR);
- a különleges VFR repülések között.

Megjegyzés. - A fenti előírásoktól függetlenül, az illetékes légiforgalmi irányító egység engedélyt adhat egy IFR repülés számára látási meteorológiai körülmények között, hogy saját elkülönítés tartásával repüljön az útvonal meghatározott szakaszán.

1.1.4.2 Az ellenőrzött légterekben működő VFR repülések részére irányítói engedélyek segítségével elkülönítést kell biztosítani az IFR repülésektől. Az egyéb VFR repülésekre vonatkozóan csak forgalmi tájékoztatást és a légi járművezetők kérésére az összeütközés elkerülésére vonatkozó tanácsot kell adniuk.

1.1.4.3 A légi járművek között az elkülönítést függőleges vagy vízszintes elkülönítések alkalmazásával kell biztosítani.

Megjegyzés. - A polgári légiforgalmi irányító egységek által használható elkülönítési minimumokat a 44. számú Légügyi Előírás tartalmazza.

1.1.5 A légiforgalmi irányító szolgálat megfelelő ellátásának biztosítása érdekében a légiforgalmi irányító egységeknek meg kell kapniuk az irányításuk alá kerülő egyes légi járművek tervezett mozgására vonatkozó repülési terv tájékoztatásokat, illetve azok esetleges módosításait, valamint az egyes légi járművek tényleges mozgására vonatkozó aktuális tájékoztatásokat. Több irányító egység, vagy szektor illetékességi területét érintő repülések esetén az irányítás átadását koordinációnak kell megelőznie.

1.1.6 Az ellenőrzött repülések számára kiadott légiforgalmi irányítói engedélyeknek, illetve utasításoknak biztosítaniuk kell, hogy az érintett légi járművek az ellenőrzött légterek határát, beleértve az időszakosan korlátozott légterek oldalhatárait is - az átadásra kerülő légi járműveket kivéve 5 km-nél (2,5 NM) jobban ne közelítsék meg, ha csak külön koordinációval nem biztosítható a szomszédos légterekben működő légi járművektől az elkülönítés.

1.1.7 Egy adott légtéren belül működő valamennyi légijármű irányításáért egyetlen légiforgalmi irányító egység felelős. Ennek ellenére valamely légijármű, vagy a légijárművek egy csoportjának irányítása más légiforgalmi irányító egységnek is átadható, azzal a feltétellel, hogy az érintett irányító egységek közötti koordináció biztosítva van.

1.1.8 A légvédelmi készségi erők repülései számára a légtér helyzet figyelembevételével, lehetőség szerint, szabad légteret kell biztosítani. Amennyiben ez forgalmi okból nem lehetséges, úgy a katonai irányító egységeknek biztosítaniuk kell, hogy az irányításuk alatt álló, határ- és szabálysértő légijárművek elleni tevékenységre riasztott légijárművek az egyéb polgári légijárműveket oldalirányban 10 km-nél, vagy egy magassági lépcsőnél jobban ne közelítsék meg. Ugyanilyen minimális elkülönítést kell biztosítani az időszakosan korlátozott légtereket, vagy a katonai repülőterek légtereit keresztező polgári légijárművek esetében.

1.2 Nem-ellenőrzött légterek

1.2.1 Budapest FIR-ben a TMA(k) és a CTA alatti légterek nem-ellenőrzöttek.

1.2.2 A nem-ellenőrzött légterekben működő légijárművek számára az 1.1.1. b) és c) alpontban meghatározott feladatkörrel repüléstájékoztató és riasztó szolgálatokat kell biztosítani.

1.2.2.1 A repüléstájékoztató szolgálat tevékenységi körének ki kell terjednie meteorológiai, forgalmi, navigációs berendezések működésére és repülőter állapotokra vonatkozó tájékoztatásokra.

1.2.2.2 A csak repüléstájékoztató és riasztó szolgálatban részesített légijárművek esetében a repüléstájékoztató szolgálat biztosítása nem mentesíti a légijármű vezetőjét semmilyen tekintetben sem saját felelőssége alól és a repülési terv bármilyen javasolt változtatására a végső döntést neki kell meghoznia.

1.3 Légiforgalmi szolgálati egységek

1.3.1 A légiforgalmi szolgálatokat technikailag megfelelően felszerelt és meghatározott képzettségű személyekből álló légiforgalmi szolgálati egységek látják el.

Megjegyzés: A polgári légiforgalmi szolgálati egységek személyzetének képzettségére vonatkozó előírásokat az 1. számú Légügyi Előírás tartalmazza.

1.3.2 A légiforgalmi szolgálati egységek rádió távbeszélő hívójele utal a nyújtott szolgálat jellegére.

Megjegyzés: A Magyar Köztársaság repülőterein nyújtott légiforgalmi szolgálatok felsorolását és az egyes repülőtereken használt rádiófrekvenciákat és hívójeleket az "I" melléklet tartalmazza.

2. Tiltott, veszélyes és korlátozott légterek

Megjegyzés: A tiltott, veszélyes és korlátozott légterek adatait a "B" melléklet tartalmazza.

2.1 Tiltott légterek

A Vhr. 39.§. (1) bekezdés alapján meghatározott tiltott légterekben repülések nem hajthatók végre.

2.2 Veszélyes légterek

2.2.1 Veszélyes légtereknek minősülnek azok a légterek, melyekben meghatározott időszakokban olyan tevékenység folyik, mely a repülésekre - azok jellegétől függetlenül - veszélyes.

2.2.2 A veszélyes légterek kijelölésére vonatkozó új igényeket a Vhr. 39.§. (3) bekezdés szerint, a katonai légügyi szervhez kell benyújtani.

2.2.3 Repülésre veszélyes tevékenység az érintett légtérben a légtér közzétett üzemidején kívül nem folytatható.

2.2.4 A veszélyes légterekben azok közzétett üzemidejére repüléseket tervezni - a tevékenységben résztvevő légijárművek repüléseit kivéve - tilos. A közzétett üzemidő alatt a veszélyes légtérre átrepülni csak az érintett légtérben illetékes légiforgalmi szolgálati egység kifejezett engedélyével lehet.

2.3 Korlátozott légterek

2.3.1 Időszakosan korlátozott légterek (TRA)

2.3.1.1 Azokat a repülési feladatokat, melyek a feladat jellege, vagy a benne résztvevő légijárművek száma miatt veszélyt jelenthetnek az adott repülési tevékenységben részt nem vevő egyéb repülések számára, időszakosan korlátozott légterekben kell végrehajtani.

2.3.1.2 Az időszakosan korlátozott légterekben, azok közzétett üzemidejére, az adott repülési tevékenységben részt nem vevő légijárműveknek repülést tervezni tilos.

2.3.1.3 Az időszakosan korlátozott légterekben a légiforgalmi szolgálatokat a légtér igénybe vevő szervnek kell biztosítani. Egyéb légijárművek az üzemidő alatt a légtérre csak a felelős légiforgalmi szolgálati egység kifejezett engedélye alapján keresztezhetik.

2.3.2 Egyéb korlátozott légterek (LH-R..)

A Vhr. 39.§. (2) bekezdése szerint kijelölt egyéb korlátozott légterekben csak olyan repülések tervezhetők, és hajthatók végre, melyek nem esnek az adott korlátozás alá.

2.4 Tiltott, veszélyes és korlátozott légterek adatainak közzététele

2.4.1 A tiltott, veszélyes és korlátozott légterek adatait légitájékoztatás formájában (AIP, NOTAM) teszik közzé.

2.4.1.1 A veszélyes légterek adatainak közzétételénél a tájékoztatás tartalmazza a veszélyes légtér üzemidejét és a repülésre veszélyes magasságot.

2.4.1.2 Az időszakosan korlátozott légterek esetében, ha ez lehetséges, az üzemidőt ugyancsak közzé teszik.

2.4.2 A NOTAM formájában közzétett tájékoztatásokat továbbítani kell a polgári légügyi hatóság által meghatározott külföldi AIS egységek, és külön megállapodás szerint az érintett belföldi repülőterek számára.

- * -

A repülésről repülési tervet kell benyújtani - megjelölve az időt, helyet polgári, vagy katonai légi járművel hajtjuk végre - az előírt útvonalon, az előírt feladatokról körül végrehajtására. A repülési tervet a légi jármű vezetőjének, vagy a járatot irányító repülőtereknek kell benyújtania.

A repülési terv a repülésben érintett valamennyi szerv tájékoztatását szolgálja és alapját képezi a légiforgalmi szolgálatok működésének. Bizonyos repülések megkezdéséhez a repülési terv benyújtása mellett a Vmr. 32.§. (3) bekezdésében meghatározott egyetemes repülési tervet (központtal (a továbbiakban EREF) történő) is egyetemes és szükséges (lásd a "6" mellékletet).

Megjegyzés: Jelen előírás szövegében - ha csak külön jelezve nincs - az "EREF" kifejezés alatt a központ katonai és polgári állománya együttesen értendő.

A repülések adatainak szükségszerű egyeztetése (menetrend, menetrendi kiszolgálás, stb.) az érintett repülőterekkel minden esetben a vezető feladata.

A repülési tervek benyújtásának szabályait a "C" melléklet, a légtér igénylésének rendjét a "D" melléklet tartalmazza.

Menetrendszerű repülések engedélyezése

2.5 A nemzetközi menetrendszerű repülések menetrendjét - amennyiben nemzetközi szerződés másként nem rendelkezik - 45 nappal a menetrendi időszak előtti kell benyújtani a légügyi hatósághoz.

2.6 A belföldi menetrendszerű repülésekről a menetrendet 15 nappal az első körutazási nap előtt kell a légügyi hatósághoz benyújtani.

V. Fejezet

LÉGIÚTVONALAK ÉS LÉGTEREK IGÉNYBEVÉTELÉNEK FELTÉTELEI

1. Általános rész

1.1 A légiútvonalak és légterek igénybevétele a légi tevékenységek eltérő jellemzőitől függően repülési tervek formájában benyújtott tájékoztatást, vagy légtér igénylést követően történhet.

1.2 Légtérrel kell igényelni, ha a repülési tevékenység jellege, vagy a repülésben résztvevő légijárművek száma külön légtér (például időszakosan korlátozott légtér) biztosítását kívánja.

1.3 Ugyancsak igénybevételi tervet kell benyújtani azokra a légterekre, melyekben repülésre veszélyes tevékenység folyik (veszélyes légterek). Az időszakosan korlátozott és veszélyes légterek felsorolását és adatait a "B" melléklet tartalmazza.

1.4 A repülésről repülési tervet kell benyújtani - függetlenül attól, hogy azt polgári, vagy katonai légijárművel hajtják végre - ha az meghatározott útvonalon, eseti feladatként kerül végrehajtásra. A repülési tervet a légijármű vezetőjének, vagy a járató kijelölt képviselőjének kell benyújtania.

1.5 A repülési terv a repülésben érintett valamennyi szerv tájékoztatását szolgálja és alapját képezi a légiforgalmi szolgálatok ellátásának. Bizonyos repülések megkezdéséhez a repülési terv benyújtásán kívül a Vhr. 32.§. (5) bekezdésében meghatározott Egyesített Repülésirányító Főközponttal (a továbbiakban EREF) történő külön egyeztetés is szükséges (lásd a "G" mellékletet).

Megjegyzés: Jelen előírás szövegében - hacsak külön jelezve nincs - az "EREF" kifejezés alatt a központ katonai és polgári állománya együttesen értendő.

1.6 A repülések adatainak szükségszerű egyeztetése (menetrend, földi kiszolgálás, stb.) az érintett repülőterekkel minden esetben a járató feladata.

1.7 A repülési tervek benyújtásának szabályait a "C" melléklet, a légterek igénylésének rendjét a "D" melléklet tartalmazza.

2. Menetrendszerű repülések engedélyezése

2.1 A nemzetközi menetrendszerű repülések menetrendjét - amennyiben nemzetközi szerződés másként nem rendelkezik - 45 nappal a menetrendi időszak előtt kell benyújtani a légügyi hatósághoz.

2.2 A belföldi menetrendszerű repülésekről a menetrendet 15 nappal az első közlekedési nap előtt kell a légügyi hatósághoz benyújtani.

2.2.1 A légügyi hatóság a belföldi menetrendszerű repüléseket a katonai légügyi szerv egyetértésével hagyja jóvá.

3. Légterek igénylése

Légtér igénybevételek esetén hatósági vagy különleges engedélyek beszerzése csak akkor szükséges, ha azt a Vhr. előírja.

3.1 Időszakosan korlátozott légterek (TRA)

Az időszakosan korlátozott légterek használatára vonatkozó igényeket az EREF katonai szolgálata részére előzetesen továbbítani kell. Az EREF feladata ezen légterek igénybevételének egyeztetése és jogosult az igénybevételek engedélyezésére, korlátozására és tiltására. Az időszakosan korlátozott légterek igénybevétele csak az EREF katonai szolgáltatának engedélyével és az abban foglaltak betartása mellett kezdhetők meg és hajthatók végre.

Megjegyzés: Az időszakosan korlátozott légterek tervezett használatára vonatkozó igények felterjesztésének módját a "D" melléklet tartalmazza.

3.2 Forgalmi tájékoztató körzetek, gyakorló légterek és repülőtéri forgalmi körzetek

3.2.1 Nem-ellenőrzött repülőterek körül kijelölt forgalmi tájékoztató körzetek (TIZ) és gyakorló légterek (TAA) tervezett igénybevételét engedélyeztetni kell az EREF-el. A légtér igénybevételét az EREF a légiforgalmi helyzet figyelembevételével engedélyezi, illetve szükség esetén korlátozza, vagy tiltja.

3.2.2 A nem-ellenőrzött repülőterek körül kijelölt repülőtéri forgalmi körzetek (ATZ) használatához légtér igénylést az EREF-hez benyújtani nem kell, de a működés kezdetéről és befejezéséről tájékoztatni kell a körzeti repüléstájékoztató központot.

3.2.2.1 Ha a repülőtéri forgalmi körzet részben vagy teljes egészében repülőtéri irányító körzeten belül helyezkedik el, a forgalmi körzetben repülések csak az érintett ellenőrzött repülőtér engedélye és feltételeinek betartása mellett végezhetők. Az előzetes egyeztetést az érintett repülőtereknek egymás között közvetlenül kell elvégezniük.

3.3 Veszélyes légterek

3.3.1 A kijelölt veszélyes légterek használatára vonatkozó ter-
veket az EREF katonai szolgálata részére előzetesen továbbítani kell.

3.3.2 Ha a kijelölt veszélyes légteret a közzétett veszélyes magasságnál nagyobb magasságig kívánják igénybe venni, ezt a légtér igénybevételi tervben külön jelezni kell.

3.3.3 Ha a repülésre veszélyes tevékenységet a közzétett üzemidő előtt befejezik, erről az EREF katonai szolgálatát tájékoztatni kell.

3.3.4 A veszélyes légterek tervezett működéséről szóló tájékoztatás rendjét a "D" melléklet tartalmazza.

3.4 Eseti légterek igénylése

3.4.1 Külön igényelni kell az EREF-től - a "D" mellékletben meghatározott rend betartásával - az alábbiakat:

- nem kijelölt veszélyes légterekben tervezett különböző lövedékek, rakéták fellövését, valamint olyan eszközök légtérbe juttatását, melyek tömegüknél, kisugárzott energiájuknál és egyéb tulajdonságaiknál fogva a repülés biztonságára, vagy az élet- és vagyonbiztonságra veszélyt jelenthetnek;
- nem kijelölt légtérben tervezett repülő sportrendezvényekhez, légi bemutatókhoz szükséges légtereket, valamint olyan légtér igénybevételeket, melyek külön légtér biztosítását igénylik;
- nem-ellenőrzött repülőterek légterein kívül tervezett hőlégballon, és az 50 m magasságnál nagyobb magasságban tervezett sárkányrepüléseket, ultrakönnyű légitáncokkal végzett repüléseket, repülőmodellek repültetését, valamint vitorlázó távrepüléseket.

3.4.2 A fenti igényeket benyújtó szerveket igénylésük elfogadásáról - azok feldolgozása után - az EREF értesíti.

4. Mezőgazdasági munkarepülések

4.1 Repülőtéri irányító körzetben tervezett mezőgazdasági munkarepülések megkezdéséhez az illetékes légiforgalmi irányító egység engedélye szükséges.

4.2 Repülőtéri forgalmi körzetekben, forgalmi tájékoztató körzetekben és gyakorló légterekben végzett mezőgazdasági munkarepülések megkezdéséről és befejezéséről tájékoztatni kell az érintett repülőtérét és az EREF-t.

4.3 Az államhatár menti sávban kijelölt munkakörzetekben tervezett mezőgazdasági munkarepüléseket a Vhr. 32.§. (1) bekezdésben meghatározott előzetes engedélyeztetésen túl, előzetesen igényelni kell az EREF katonai szolgálatától a "D" mellékletben előírtak szerint.

4.4 Az államhatár menti sávban kijelölt munkakörzetekben, valamint a repülőtéri irányító körzeteken kívül eső mezőgazdasági munkaterületeken folyó repülés kezdési és befejezési időpontjáról tájékoztatni kell az EREF-t.

5. Személyzet nélküli szabad ballonok

5.1 A repülésekre veszélyt jelentő személyzet nélküli szabad ballonok tervezett felbocsátásáról az EREF-et meghatározott rend betartásával előzetesen értesíteni kell.

5.2 A személyzet nélküli szabad ballonok felbocsátásának bejelentési rendjét, osztályozását és az üzemeltetésükkel kapcsolatos előírásokat az "E" melléklet tartalmazza.

VI. Fejezet

REPÜLÉSEK VÉGREHAJTÁSA1. A repülési szabályok betartása

1.1 A levegőben, valamint a repülőtér mozgási területén működő valamennyi légitársaságnak be kell tartania az általános szabályokat (lásd 2. pont), továbbá repülés közben alkalmaznia kell:

- a) a látvarepülési szabályokat (VFR), vagy
- b) a műszerrepülési szabályokat (IFR).

1.1.1 A légitársaságvezető látási meteorológiai körülmények között is választhatja a műszerrepülési szabályok alkalmazását, illetve őt erre az illetékes légiforgalmi irányító egység is felkérheti.

1.2 Felelősség a repülési szabályok betartásáért

1.2.1 A légitársaság parancsnoka a felelős a légitársaság repülési szabályok szerinti üzemeltetéséért, akár maga vezeti azt, akár nem. Ezekből a szabályokból csak akkor térhet el, ha a biztonság érdekében ez feltétlenül szükséges.

1.2.2 Valamely repülés megkezdése előtt a légitársaság parancsnokának meg kell ismernie a tervezett repülésre vonatkozó összes rendelkezésre álló tájékoztatást. A repülőtér körzetét elhagyó repülések esetén és minden IFR repülésre való felkészülés során gondosan tanulmányozni kell a rendelkezésre álló időjárásjelentéseket, valamint előrejelzéseket, meg kell határozni az üzemanyagszükségletet és megfelelő változatot kell kidolgozni arra az esetre, ha a repülés nem hajtható végre a terv szerint.

1.2.2.1 Látvarepülési szabályok szerinti repülés nem kezdhető meg mindaddig, míg a meteorológiai jelentések, vagy a meteorológiai jelentések és előrejelzések összessége azt nem mutatja, hogy a látvarepülési szabályok szerint végrehajtható repülési útvonalon, vagy annak érintett szakaszán a repülés időpontjában látvarepülési meteorológiai körülmények lesznek.

1.2.2.2 Műszerrepülési szabályok szerinti repülés nem kezdhető meg mindaddig, míg a rendelkezésre álló tájékoztatások azt nem mutatják, hogy a tervezett repülési repülőtérén és/vagy a kitérő repülőtérén az érkezés számított időpontjában a meteorológiai körülmények lehetővé teszik a műszeres megközelítési eljárás és leszállás végrehajtását.

1.3 A légitársaság parancsnokának joga

A légitársaság parancsnokának joga a légitársaság üzemeltetésével kapcsolatos minden kérdés végső eldöntése parancsnokságának időtartama alatt.

1.4 Szeszes ital, kábítószeres és gyógyszerek használata

Senki sem vezethet légitárművet, vagy nem tevékenykedhet valamely légitármű hajózási személyzetének tagjaként, aki szeszes ital, kábítószer vagy olyan gyógyszer hatása alatt áll, amely cselekvőképességét csökkenti.

2. Általános szabályok

2.1 Személy- és vagyonvédelem

2.1.1 Tilos légitárművet üzemeltetni úgy, hogy az veszélyeztessen mások életét, vagy vagyonát.

2.1.2 A személyzet nélküli szabad ballonokat olyan módon kell üzemeltetni, hogy az ne veszélyeztessen személyeket, vagyontárgyakat, vagy más légitárműveket. Az üzemeltetés feltételeit az "E" melléklet tartalmazza.

2.1.3 A fel- és leszállás eseteit kivéve, a légitármű városok, települések sűrűn lakott területei, vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett csak olyan magasságban repülhet, melyről kényszerhelyzet esetén a leszállás a földön lévő személyek és vagyontárgaik indokolatlan veszélyeztetése nélkül végrehajtható.

2.1.4 Az útvonalrepüléseket a repülés irányának és a repülési szabályoknak megfelelően, jelen rendelet "F" mellékletében szereplő magassági lépcsők igénybevételével kell tervezni.

2.1.5 Légitárműből repülés közben tárgyat kidobni vagy kiszórni, illetve ejtőernyős ugrást végrehajtani csak előzetes engedély birtokában és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység engedélye alapján, vagy annak előzetes tájékoztatása mellett lehet. Jelen előírás nem vonatkozik a kényszerhelyzetekben végzett ejtőernyős ugrásokra.

2.1.5.1 Kényszerhelyzetben szükségessé váló üzemanyag kibocsátást lehetőleg FL100 (3050 m STD) feletti magasságon kell végezni. Amennyiben lehetséges, üzemanyag kibocsátást ne végezzenek téli időszakban FL80 (2450 m STD), illetve nyári időszakban 5000 láb (1500 m) tengerszint feletti magasság alatt (az ATS egységeknek legalább 2000 láb (600 m) függőleges elkülönítést kell biztosítaniuk az üzemanyagot kibocsátó légitármű és az alatta repülő légitármű között, illetve az érintett légitárművet erről tájékoztatni kell).

2.1.6 Műrepülést végrehajtani csak az erre kijelölt légtérben, az illetékes légiforgalmi szolgálati egység engedélyével lehet.

2.2 Összeütközések megelőzése

2.2.1 A légitármű vezetőjének mind repülés közben - függetlenül az alkalmazott repülési szabályoktól és a légtér fajtájától -, mind a repülőtér mozgási területén történő működés közben, mindent el kell követnie az esetleges összeütközési veszélyek elkerülése érdekében.

2.2.2 Légitárművek kötelekben csak kijelölt kötelekparancsnok vezetésével repülhetnek, aki a kötelek tevékenységéért teljes felelősséggel tartozik.

2.2.3 Az elsőbbségi joggal rendelkező légitármű kötele irányát és sebességét tartani, de ezek a szabályok nem mentesítik a légitármű vezetőjét, hogy az összeütközés elkerülése érdekében mindent elkövetően.

2.2.4 Kitérés szabályok

2.2.4.1 Amikor két légitármű szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közeledik egymáshoz és összeütközési veszély áll fenn, mindkét kötele irányától jobbra kitérni.

2.2.4.2 Amikor két légitármű összetartó irányon és hozzávetőleg azonos magasságon repül, az a légitármű kötele kitérni, amelyik a másikat jobbról látja, kivéve a következőket:

a) a levegőnél nehezebb motormeghajtású légitármű kötele utat adni a léghajónak, vitorlázógépnek és a ballonnak;

b) a léghajó kötele kitérni a vitorlázógépnek és a ballonnak;

c) a vitorlázógép kötele kitérni a ballonnak,

d) a motormeghajtású légitármű kötele kitérni annak a légitárműnek, amely láthatólag más légitárművet, vagy tárgyat vontat.

2.2.4.3 Az előzés alatt álló légitármű jogosult a változatlan irányú repülésre, míg az előzést végző légitárműnek emelkedő, süllyedő, vagy vízszintes repülés alatt egyaránt jobbra történő kitéréssel kell biztosítani a másik légitármű útját. A két légitármű viszonylagos helyzetében a továbbiakban bekövetkező semmilyen változás sem mentesíti az előzést végző légitárművet ezen kötelezettsége alól, mindaddig, amíg a másik légitárművet teljesen meg nem előzte és útját szabaddá nem tette.

2.2.4.4 A levegőben lévő, vagy a földön üzemelő légitárműveknek utat kell adniuk a leszálló légitárműveknek.

2.2.4.5 Ha két, vagy több levegőnél nehezebb légitármű közeledik leszállás céljából valamelyik repülőtérhez, a nagyobb magasságon lévő légitármű kötele utat adni az alacsonyabb magasságon lévő légitárműnek. Egy leszállóban lévő légitármű elé vágni tilos.

2.2.4.6 Amennyiben valamely légitármű vezetőjének tudomására jut, hogy egy másik légitármű kényszerleszállást hajt végre, kötele annak utat engedni.

2.2.4.7 A munkaterületen guruló légitárműnek utat kell engednie a felszálló, vagy leszállni készülő légitárműnek.

2.2.4.8 Kitérés gurulás közben:

- a) amikor két légi jármű egymással szembe tartó irányon közeledik egymáshoz, kötelesek megállni, vagy ahol lehetséges, mindketten jobbra kitérni, kellő oldaltávolságot tartva,
- b) amikor két légi jármű összetartó irányon közeledik egymáshoz, annak kell elsőbbséget adnia, amelyik a másik légi járművet jobbról látja,
- c) az előzés alatt álló légi járműnek van elsőbbsége és az előzést végző légi járműnek kell kellő oldaltávolságot tartania a másik légi járműtől.

2.2.4.9 Tilos a légi járműnek a kikerülési, kitérés és előzési manőverek végrehajtása során olyan közel repülnie egy másik légi járműhöz, hogy abból összeütközési veszély származzon. A manőverek során figyelembe kell venni a légi jármű keltette turbulenciát is.

2.2.5 A munkaterületen guruló légi járműveknek meg kell állniuk valamennyi gurulási várópontra, hacsak a repülőtéri irányító torony mást nem engedélyez. Ugyancsak meg kell állniuk valamennyi kivilágított megállító keresztfény sornál. A fények kikapcsolására a légi jármű tovább gurulhat.

2.3 Légi járműveken alkalmazandó fények

2.3.1 Napnyugtától-napkeltéig - a légi jármű felszereltségét figyelembe véve - minden repülést végző légi járműnek működtetnie kell:

- a) összeütközési veszélyt jelző fényeket, a légi járműre való figyelemfelkeltés céljából; és
- b) navigációs fényeket, melyek arra szolgálnak, hogy a légi jármű viszonylagos haladási irányát jelezzék mások számára. Ezen kívül más fények nem működtethetők, ha azok az előbbi fényekkel összetéveszthetők.

2.3.1.1 A légi jármű láthatóságának növelése érdekében az összeütközési veszélyt jelző fényeken kívül egyéb fények, pl. leszálló fény szórók, és saját légi jármű megvilágító fények is működtethetők.

2.3.2 A repülőtér mozgási területén napnyugtától-napkeltéig - a légi jármű felszereltségét figyelembe véve - a légi járműveknek működtetniük kell:

- a) navigációs fényeket, ha a légi jármű a mozgási területen gurul;
- b) a légi jármű szerkezetének végpontjai jelzésére szolgáló fényeket, hacsak nem egy helyben áll, és a légi jármű más módon kellőképpen meg nincs világítva;

- c) figyelem felhívó fényeket, ha ilyenek vannak; és
- d) azon fényeket, melyek a hajtóművek üzemét jelzik, ha a légijármű hajtóműve üzemel.

2.3.2.1 A villogó fények intenzitásának csökkentése vagy kikapcsolása csak akkor engedélyezhető, ha azok ténylegesen vagy valószínűleg hátrányosan befolyásolják a légijármű vezetőjét feladatának végrehajtásában, vagy a légijárművön kívüli személyt elvakítanak.

2.4 Gyakorló műszerrepülések

2.4.1 Gyakorló műszerrepülés (függöny mögött) csak az alábbi feltételek mellett hajtható végre:

- a) ha a légijármű kifogástalanul működő kettős kormány berendezéssel van ellátva; és
- b) ha az ellenőrző ülésben megfelelő képzettségű és ellenőrzésre feljogosított oktató repülőgépvezető foglal helyet, amíg a másik repülőgépvezető a gyakorló műszerrepülést végzi. Az oktató repülőgépvezetőnek előre és mindkét oldalra megfelelő kilátással kell rendelkeznie, vagy összeköttetésben kell állnia egy olyan illetékes személlyel, aki figyelni tudja az oktató repülőgépvezető helyéről nem látható szektort.

2.4.2 MCTR-ekben a gyakorló műszerrepüléseket a katonai légügyi szerv külön előírásai szerint kell végrehajtani.

2.5 Repülések végrehajtása

2.5.1 A repülőtéren, vagy annak közelében működő légijármű köteles:

- a) figyelni a repülőtéri forgalmat a repülések biztonságának fenntartása érdekében;
- b) a többi működő légijármű által követett forgalmi eljáráshoz igazodni, ha le kíván szállni, ellenkező esetben azt kikerülni;
- c) a leszállásnál és a felszállás után minden fordulót balra végrehajtani, hacsak más utasítást nem kapott; és
- d) a fel- és leszállást széllal szemben végrehajtani, hacsak biztonsági, futópálya kialakítási, vagy légiforgalom megfontolási okokból eltérő irány nem előnyösebb.

2.5.2 A repülőtéri irányító körzetekben, forgalmi tájékoztató körzetekben és repülőtéri forgalmi körzetekben működő légijárművek kötelesek a kijelölt rádiófrekvencián állandóan figyelni, és rádióösszeköttetést létesíteni a repülőtérrel. Ha ez nem lehetséges, figyelniük kell látjelek útján adott utasításokra.

2.5.3 Az ellenőrzött repülőtereken és ellenőrzött légterekben, valamint a nem-ellenőrzött repülőtereken és nem-ellenőrzött légterekben történő működés részletes szabályait a "G" melléklet tartalmazza.

2.6 Jogellenes beavatkozás

A jogellenes beavatkozás alatt álló légijárműnek minden lehetséges módon meg kell kísérelnie értesíteni az illetékes ATS egységet erről a tényről, valamint az ezzel kapcsolatos lényeges körülményekről és a fenti körülmények miatt szükségessé vált, az érvényes repülési tervtől való bármilyen eltérésről annak érdekében, hogy az ATS egység a légijármű számára az elsőbbséget biztosítani tudja és a többi légijárművel való konfliktus lehetőségét a minimálisra csökkenthesse.

3. Egyéb előírások

3.1 Polgári légijárművek elfogása

Megjegyzés. - Az "elfogás" szó ebben az értelemben nem foglalja magába azt az esetet, amikor veszélyben lévő, vagy eltévedt légijármű kérésére kerül sor elfogásra és kíséret biztosítására.

3.1.1 Polgári légijárművek elfogására csak az alábbi esetekben kerülhet sor:

- a légijármű ellenséges tevékenységet folytat;
- a légijármű látással történő azonosítása válik szükségessé.

3.1.2 Polgári légijárművek elfogása esetén a "H" mellékletben szereplő eljárásokat alkalmazzák.

3.1.3 Szigorúan tilos a polgári légijárművekre gyakorló elfogásokat végrehajtani.

3.2 Hangsebesség feletti repülések

3.2.1 A Magyar Köztársaság légterében az államhatár védelmére emelt készségi repülések kivételével, 11000 méternél alacsonyabb magasságon tilos hangsebesség feletti repülést végrehajtani.

3.2.2 Budapest-Lánchíd-budai hídfőjétől mért 30 km sugarú körzetben a hangsebesség feletti repülés minden magasságon tilos.

3.3 Időjárási minimumok

3.3.1 Időjárási minimumok állapíthatók meg repülőterekre, légijárművekre, illetve légijárművezetőkre.

3.3.2 A légijármű parancsnoka felelős azért, hogy valamely repülőtéren történő le- és felszállás során az előírt időjárási minimumokat betartsa.

3.4 Jelek és jelzések

A repülések biztonságos végrehajtásának elősegítése érdekében - amennyire ez lehetséges - egységes jel- és jelzésrendszert kell alkalmazni.

Megjegyzés: A polgári repülésben alkalmazott nemzetközi jel- és jelzésrendszert a "K" melléklet tartalmazza.

3.5 Mértékegységek

A repülések végrehajtása és a légiforgalmi szolgálatok ellátása során a "P" mellékletben meghatározott mértékegység rendszert kell használni. A légiforgalmi szolgálati egységeknek feladataik ellátása során a légi-járművezető által kezdeményezett, vagy kívánt mértékegység rendszert kell alkalmazniuk.

3.6 Óra-idő

A légiforgalmi szolgálatok ellátása és a repülések végrehajtása során Egyeztetett Egyetemes Világidőt (UTC) kell alkalmazni és azt az éjféllal kezdődő 24-órás nap óráiban és perceiben kell kifejezni.

Megjegyzés: Helyi idő: télen UTC+1 óra,
nyáron UTC+2 óra.

(a nyári időszámítás minden év március hónap utolsó vasárnapján 0100 UTC-kor kezdődik, és szeptember hónap utolsó vasárnapján 0100 UTC-ig tart).

3.7 Együttműködés és tájékoztatás

3.7.1 A repülések végrehajtásához a légtér felhasználás tervezése, összehangolása és ellenőrzése az EREF feladata. E feladat ellátásához a légiforgalmi szolgálati egységeknek és üzemeltetőknak szorosan együtt kell működniük az EREF-el.

3.7.2 Az EREF-nek tájékoztatnia kell a légtér használóit az igénybevétel feltételeiről.

Megjegyzés: A kölcsönös tájékoztatás rendjét a "J" melléklet tartalmazza.

VII. Fejezet

A REPÜLÉSEK BIZTONSÁGOS VÉGREHAJTÁSÁHOZ SZÜKSÉGES METEOROLÓGIAI ÉS LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÁSOK

1. Meteorológiai tájékoztatások biztosítása

1.1 Általános szabályok

1.1.1 A repülések hatékony és biztonságos végrehajtásának elősegítése érdekében repülésmeteorológiai adatokat kell biztosítani a légijárművezetők repülésre történő felkészüléséhez, valamint a légiforgalmi szolgálati egységek, a levegőben lévő légijárművek, a repülőter üzemeltetők és a repülések tervezésében és végrehajtásában közreműködő szervek számára.

1.1.2 A meteorológiai szolgálat által biztosított információknak repülőterekre és meteorológiai körzetekre kell vonatkozniuk, és ki kell terjedniük aktuális időjárási jelentésekre, előrejelzésekre, valamint a repülésre veszélyes időjárási jelenségekről szóló figyelmeztetésekre.

1.1.3 A légijárművezetők számára biztosított meteorológiai tájékoztatás formájának és tartalmának könnyen érthetőnek és kiértékelhetőnek kell lennie.

1.1.4 A légijármű személyzetek a repülés végrehajtása közben kötelesek a repülésre veszélyes meteorológiai jelenségek észlelésekor az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet értesíteni.

1.2 Észlelések és előrejelzések

1.2.1 Az ellenőrzött repülőtereken és egyéb nyilvános repülőtereken - azok üzemideje alatt - rendszeres meteorológiai észleléseket kell végezni, melyet továbbítani kell az EREF részére is.

1.2.2 Azokon a repülőtereken, ahol a meteorológiai szolgálatot külön erre a célra szervezett egységek látják el, meteorológiai előrejelzéseket kell készíteni.

1.2.3 A VFR repülések számára biztosított meteorológiai tájékoztatásnak ki kell terjednie látástávolság/felhőalap információkra a Magyar Köztársaságban kijelölt és az AIP-ben közzéteendő alkörzetekre vonatkozóan.

1.3 Légiforgalmi szolgálati egységek meteorológiai tájékoztatásokkal történő ellátása

1.3.1 A légiforgalmi szolgálati egységeket feladataik ellátáshoz a szükséges mértékben időszerű tájékoztatással kell ellátni az aktuális és várható időjárásra vonatkozóan az érintett légiforgalmi szolgálati egység igényeit kielégítő gyakorisággal, formában és tartalommal.

1.3.2 Különös gondot kell fordítani arra, hogy a légiforgalmi szolgálati egységek a légijárművekre veszélyt jelentő meteorológiai jelenségek helyéről, függőleges kiterjedéséről, valamint mozgási irányáról, sebességéről részletes tájékoztatást kapjanak.

1.3.3 A körzeti repüléstájékoztató központot és körzeti irányító központot a Magyar Köztársaság területére vonatkozó repülésre veszélyes meteorológiai jelenségekről szóló tájékoztatásokkal (SIGMET), repülőtéri és körzeti meteorológiai jelentésekkel, valamint időjárási előrejelzésekkel kell ellátni, külön hangsúlyozva az időjárás romlás tényleges, vagy várható bekövetkezését, a lehető legrövidebb időn belül az észlelés után. A meteorológiai jelentéseknek tartalmazniuk kell a magasságmérő beállítására szolgáló légnyomási adatokat.

1.3.4 Az EREF katonai szolgálata köteles az ország katonai repülőtereinek időjárási helyzetét, időjárási szempontból történő fogadókésztségét, kiképzési repüléseknél kitérő (tartalék) repülőterként történő felhasználásuk lehetőségét folyamatosan figyelemmel kísérni.

1.3.5 A bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeket el kell látni az illetékességük alá tartozó légtérre és repülőterekre vonatkozó aktuális időjárásjelentésekkel és előrejelzésekkel.

1.3.6 Szükség esetén, ha az időjárás indokolja, soron kívüli jelentéseket és módosításokat kell továbbítani.

1.3.7 A bevezető és a repülőtéri irányító egységeket talajszél kijelző műszerekkel kell felszerelni. Azokon a repülőtereken, ahol a futópálya menti látástávolságot műszerekkel mérik, ezeket az egységeket olyan jelzőműszerekkel kell ellátni, melyek lehetővé teszik a futópálya menti látástávolság értékeinek leolvasását az érintett légiforgalmi egység számára.

1.3.8 A repülőtéri irányító tornyokat és azokat a repülőtéri repüléstájékoztató egységeket, melyek a meteorológiai észlelést nem maguk végzik, a repülőterükre vonatkozó érvényes időjárási jelentésekkel és előrejelzésekkel kell ellátni. Gondoskodni kell ezek módosításairól valahányszor azok a repülések jellegét figyelembe véve szükségessé válnak anélkül, hogy megvárják a soronkövetkező jelentés, vagy előrejelzés időpontját.

2. Légiforgalmi tájékoztatások

2.1 Annak érdekében, hogy a légijárművezetők számára megfelelő repülés előtti tájékoztatás legyen biztosítható, illetve a repülés közbeni tájékoztatási igény kielégíthető legyen, a nyilvános repülőterek üzemeltartóinak közölniük kell a légiforgalmi tájékoztatások közzétételére kijelölt AIS egységgel:

- ha a repülőterükre vonatkozóan közzétett adatokban, vagy szolgálatokban előre tervezhető változások lesznek; és
- a repülőtéri navigációs berendezések meghibásodásait, ha a meghibásodás időtartama várhatóan a 3 órát meghaladja, illetve a meghibásodott berendezés ismételten normális működését.

2.2 A repülőtéri irányító tornyokat, repülőtéri repüléstájékoztató egységeket és a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységeket a repülőter üzemeltartójának folyamatosan tájékoztatnia kell a repülőter munkaterületének állapotáról, beleértve az időszakos veszélyekre, valamint a repülőtéri berendezések működésére vonatkozó tájékoztatásokat is, az adott repülőterre kiterjedő érvénnyel.

2.3 A légiforgalmi szolgálati egységeket folyamatosan tájékoztatni kell az illetékességi területükön belül található nem-vizuális navigációs eszközök és azon vizuális eszközök üzemi állapotáról, melyek alapvetően szükségesek a földi mozgási, felszállási, indulási, megközelítési és leszállási eljárásokhoz. A vizuális és nem-vizuális berendezés(ek) üzemi állapotáról, illetve azok változásairól szóló tájékoztatást a légiforgalmi szolgálati egység(ek)nek olyan időszerepességgel kell megkapniuk, hogy az megfelelően az érintett berendezések alkalmazásának.

- * -

Frekvenciák

3.1 Légiforgalmi rádióösszeköttetési céljára a 118-136,75 MHz frekvencia sávot kell használni.

Az egyes ATS egységek frekvenciáit a vonatkozó külön előírásokat figyelembe véve, az illetékes hatóságok kölcsönös egyeztetés útján jelölik ki.

Valamennyi légiforgalmi irányító egységet és a repülőter központi fel kell szerelni a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián folyamatosan működő adó-vető berendezéssel.

VIII. Fejezet

LEVEGŐ-FÖLD ÖSSZEKÖTTETÉSEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

1. Általános előírások

1.1 A légitárművek részére nyújtandó szolgálatok biztosítása érdekében a légiforgalmi szolgálati egységeket megfelelő tartalékolásu, közlemények adására és vételére alkalmas rádió készülékekkel kell felszerelni.

1.2 A légiforgalmi szolgálatok ellátása során a levegő-föld összeköttetéseknel rádiótávbeszélőt, vagy digitális adatcsere átviteli módszerrel kombinált rádiótávbeszélőt kell alkalmazni.

1.3 A rádió berendezéseknek közvetlen, gyors, folyamatos és lehetőleg légköri zavaroktól mentes rádióösszeköttetést kell biztosítaniuk.

2. Légitárművek felszereltsége

2.1 Ellenőrzött légtérben rádió készülékkel fel nem szerelt légitárművel repülést tervezni és végrehajtani tilos. Ugyancsak tilos rádióval fel nem szerelt légitárművek számára az államhatár keresztezése.

2.2 A polgári irányító egységek által ellenőrzött légterekben működő légitárműveket 25 kHz frekvencia osztásu rádió készülékekkel kell felszerelni.

2.3 "A" vagy "C" módu 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező fedélzeti válaszadó nélkül a polgári légiforgalmi irányító egységek által ellenőrzött légtérben csak az illetékes légiforgalmi irányító egység külön engedélyével lehet üzemelni.

3. Frekvenciák

3.1 Légiforgalmi rádióösszeköttetési célokra a 118-136,975 MHz frekvencia sávot kell használni.

3.2 Az egyes ATS egységek frekvenciáit a vonatkozó külön előírásokat figyelembe véve, az illetékes hatóságok kölcsönös egyeztetés után jelölik ki.

3.3 Valamennyi légiforgalmi irányító egységet és a repüléstá-
jékoztató központot fel kell szerelni a 121,5 MHz kényszerhelyzeti
frekvencián folyamatosan működő adó-vevő berendezéssel.

3.4 Ballon repülések, mezőgazdasági munkarepülések, vitorlázó gépek egymás közötti összeköttetéseire, illetve levegő-föld rádió-összeköttetési célokra, a repülések végrehajtásának helyétől függően, külön frekvenciákat jelöltek ki. A kijelölt frekvenciákat az "M" melléklet tartalmazza.

4. Hatótávolság

4.1 A körzeti irányító központ és a repüléstájékoztató központ, valamint a bevezető irányító szolgálatot ellátó egységek rádióberendezéseinek alkalmasaknak kell lenniük a kétoldalú összeköttetésekre, az érintett egység és a körzetén belül bárhol repülő, megfelelően felszerelt légijárművek között.

4.2 A repülőtéri irányító tornyok és repülőtéri repüléstájékoztató egységek rádióberendezéseinek alkalmasaknak kell lenniük a kétoldalú rádióösszeköttetésekre az érintett egység és a repülőtér 45 km-es körzetén belül üzemelő, megfelelően felszerelt légijárművek között.

5. Adatrögzítés

5.1 A légiforgalmi szolgálati egységek levegő-föld összeköttetésen, valamint távbeszélő, illetve számítógépeken keresztül folytatott közleményváltását automatikusan rögzíteni kell.

5.2 Az elsődleges és másodlagos radar berendezésektől származó radar adatokat folyamatosan rögzíteni kell. Repülőbaleset és rendkívüli repülőesemény kivizsgálása során az ilyen adatok csak kiegészítő tájékoztatásul használhatók fel az eseményben érintett légijárművek mozgási adatainak rekonstruálása és a radar berendezések üzemi állapota paramétereinek vizsgálata céljából.

5.3 Hacsak az illetékes légügyi hatóság felmentést nem ad, valamennyi rögzített adatot legalább 30 napig meg kell őrizni az alábbiak kivételével:

Katonai repülő egységeknél:

- a katonai kiképzési repülések 72 óráig;

- gyakorlások, gyakorlatok, ellenőrző repülések anyagait az értékelés befejezéséig.

Amikor a rögzített adatok repülőbaleset, rendkívüli repülőesemény, vagy határ- és szabálysértő légijárművek elfogására emelt készenléti vadászrepülőgépek tevékenységének kivizsgálására vonatkoznak, azokat mindaddig meg kell őrizni, amíg a kivizsgálás érdekében azokra szükség lehet.

IX. Fejezet

KUTATÁS ÉS MENTÉS

1. Általános előírások

1.1 A Magyar Köztársaság légterében kényszerhelyzetbe került légijárműnek történő segítségnyújtás érdekében az MH repülő csapatainál légi és földi kutató-mentő egységeket kell szervezni és állandóan bevetésre kész állapotban tartani.

1.2 A kényszerhelyzetben lévő légijárművet minden más légijárművel szemben elsőbbségben kell részesíteni és részére valamennyi szükséges segítséget meg kell adni. Kényszerhelyzetben levőnek azt a légijárművet kell tekinteni, melynek repülése közben a fedélzetén tartózkodó személyek biztonságát veszély fenyegeti, vagy amely képtelen a repülés normális folytatására.

1.3 Kényszerhelyzet jelzése

1.3.1 A kényszerhelyzetbe kerülő légijármű személyzetének a kényszerhelyzetet jelentenie kell a repülés során használt ATS frekvencián. Ha ez gyakorlatilag nem lehetséges, a kényszerhelyzetről szóló jelentés a 121,5 MHz nemzetközi kényszerhelyzeti frekvencián is továbbítható.

1.3.2 A kényszerhelyzet jelzésére a fedélzeti válaszadó is felhasználható. A légijármű személyzete a kényszerhelyzet megszűnését köteles azonnal jelenteni.

1.4 Ha a légijármű eltűnt, azonnal meg kell kezdeni a légijármű felkutatását. A kutatásra és mentésre légijárműveket, valamint földi erőket és eszközöket egyaránt igénybe kell venni.

1.5 Valamennyi, repülés közben bekövetkezett, rendkívüli eseményt (katasztrófa, baleset, kényszerleszállás, törés, kétoldalú rádióösszeköttetés megszakadása, jogellenes beavatkozás, tájékozódás elvesztése) késedelem nélkül jelenteni kell az EREF-nek.

1.6 A kutatás és mentés érdekében szükséges, a polgári légi forgalmi szolgálati egységek által nyújtott riasztó szolgálat ellátásának részletes szabályait a 44.sz. Légügyi Előírás tartalmazza.

X. Fejezet

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

Jelen együttes légügyi előírás kötelező alapját képezi bármely szerv által kiadásra kerülő, részletes szabályozást tartalmazó okmányoknak. Valamennyi járató, repülőtér üzemeltető és légiforgalmi szolgálat illetékes vezetője a működési rendet szabályozó okmányokat és utasításokat jelen előírásnak megfelelően, a hatálybalépés időpontjához igazodóan dolgozza át.

Az alkalmazás időpontjával egyidejűleg hatályát veszti a KHVM Légügyi Főosztály által kiadott 2., és 11. számú Légügyi Előírás.

Jelen előírás hatálybalépésének időpontja 1992. április 2.

Budapest, 1992. február "19".

/ Skonda Ödön /
Légügyi Főigazgató

/ Urbán Gábor vörög. /
MH Repülő Szemlélő

REPÜLŐTEREK ADATAI

REPÜLŐTÉR NEVE	REPÜLŐTÉR KATEGÓRIA	VOHATKOZÁSI PONT KOORDINÁTAI (φ, λ)	MAGASSÁGA (m/láb AMSL)	IRÁNY (mágn.)	FUTÓPÁLYA MÉRET (m)	FELÜLET	POSTACÍM
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Balassagyarmat	nem nyilv.	480500É 0191900K	145m 476'	090°/270°	740x150	fű	
Berettyóújfalu	üzemen kívül	471412É 0212841K	98m 322'		-		
Békéscsaba	nem nyilv.	464000É 0210900K	90m 295'	095°/275° 175°/355°	1300x200 900x150	fű fű	5600 Békéscsaba reptér
Börgönd	üzemen kívül	470800É 0183000K	130m 427'				
Budapest-Ferihegy	nyilv. vám	472618É 0191548K	151m 495'	132°/312° 132°/312°	3700x45 3010x60	beton beton	1675 Budapest/Ferihegy Pf.53.
Budaörs	nem nyilv.	472700É 0185900K	125m 410'	095°/275°	1000x200	fű	1112 Kőérberki út 36. Pf.114.
Csákvár	üzemen kívül	472100É 0182600K	151m 495'				
Debrecen	nem nyilv.	472921É 0213701K	109m 358'	048°/228°	2500x40	beton	4024 Debrecen repülőtér Mikepércsi út
Dunakeszi	nem nyilv.	473700É 0190800K	126m 413'	120°/300°	700x400	fű	2121 Dunakeszi reptér Pf.12.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Dunaújváros	nem nyilv.	465400É 0185200K	123m 404'	105°/285° 150°/330° 035°/215°	1100x200 850x200 650x200	fű fű fű	2401 Dunaújváros Pf.161
Esztergom	nem nyilv.	474500É 0184400K	111m 364'	020°/200° 150°/330°	1000x100 700x100	fű fű	2501 Esztergom reptér Pf.66.
Érsekcsanád	nem nyilv.	461400É 0185700K	90m 295'	160°/140° 090°/270°	600x100 360x45	fű fű	
Farkashegy	nem nyilv.	472910É 0185400K	215m 705'	150°/330° 050°/230°	1000x200 300x60	fű fű	2092 Budakeszi reptér Pf.23.
Földes	üzemen kívül	471722É 0212322K	93m 305'			-	
Gödöllő	nem nyilv.	473500É 0192000K	218m 715'	125°/305°	1000x100	fű	2100 Gödöllő reptér Pf.20.
Gyömrő	nem nyilv.	465742É 0205324K	90m 215'	140°/320°	400x20 600x120	aszfalt fű	
Gyöngyös	nem nyilv.	474900É 0195800K	389m 1276'	145°/325°	750x100	fű	3200 Gyöngyös Pf.28.
Hajdúszoboszló	nem nyilv.	472745É 0212330K	102m 334'	050°/230° 090°/270°	1200x280 900x300	fű fű	4200 Hajdúszoboszló reptér
Hármashatárhegy	nem nyilv.	473300É 0185900K	296m 971'	125°/305°	1000x100	fű	1023 Pesthidegkúti reptér
Jánoshalma	üzemen kívül	461600É 0192000K				-	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Kalocsa	üzemen kívül	463315É 0185636K	91m 299'	170°/350°	620x18 1200x150 800x200	beton fű fű	7400 Kaposvár reptér Pf.127
Kaposújlak	nyilv.	462400É 0174400K	156m 512'	100°/280°			
Kecskemét	nyilv.	465506É 0194515K	116m 381'	119°/299°	2560x60	beton	6004 Kecskemét Pf.320
Kecskéd	nyilv.	473100É 0181800K	172m 564'	150°/330°	1400x200	fű	2801 Tatabánya Pf.1267
Kenderes	nyilv.	471500É 0204000K	84m 276'	010°/190°	800x400	fű	5331 Kenderes, Vasút u. 3.
Kenyeri	üzemen kívül	472228É 0170845K	140m 460'				
Kisköre	nyilv.	472700É 0203100K	82m 269'	170°/350° 080°/260°	600x100 360x45	fű fű	
Kiskunfélegyháza	nyilv.	464400É 0195200K	97m 318'	100°/280° 150°/170°	800x160 550x140	fű fű	6100 Kiskunfélegyháza reptér
Kiskunlacháza	nyilv.	471042É 0190407K	98m 322'	137°/317°	2500x70	beton	Légiforgalmi és Repülőtéri Ig. 1675 Budapest Pf.53.
Kunmadaras	nyilv.	472344É 0204704K	88m 289'	055°/235°	2500x70	beton	Top Vision ltd. 2143 Kerepestarcsa Késmárki u.54.
Madocsa	üzemen kívül	461142É 0185820K	93m 305'				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Maklár	nem nyilv.	474700É 0202500K	165m 541'	170°/350°	800x80	fű	3397 Maklár reptér
Mátyásföld	üzemen kívül	473000É 0191202K	147m 482'			-	
Mezőkövesd	üzemen kívül	474858É 0203816K	111m 364'				
Miskolc	nem nyilv.	480800É 0204700K	119m 390'	135°/315° 180°/360°	800x200 720x200	fű fű	3501 Miskolc, Nógrádi u. 7. Pf.163
Nagykanizsa	nem nyilv.	462630É 0165654K	142m 466'	010°/190°	1300x100	fű	8800 Nagykanizsa reptér
Nyíregyháza	nem nyilv.	475800É 0214100K	105m 344'	180°/360° 180°/360°	1000x60 600x20	fű beton	4400 Nyíregyháza Repülőtér 1.
Orosháza	üzemen kívül	463210É 0203946K	89m 292'			-	
Ücsény	nem nyilv.	461800É 0184600K	90m 295'	175°/355°	1600x300	fű	7143 Ücsény reptér
Pápa	nem nyilv.	472145É 0173023K	145m 476'	160°/340°	2400x80	beton	
Pécs/Pogány	nem nyilv.	455900É 0181400K	201m 659'	160°/340°	1530x200	fű	7666 Pécs/Pogány reptér
Pér	nem nyilv.	473800É 0174900K	130m 426'	120°/300° 030°/210°	2900x400 900x800	fű fű	9099 Pér reptér

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Sármellék	nyilv.	464110É 0170950K	124m 408'	167°/347°	2500x60	beton	8391 Sármellék reptér
Siófok/Kiliti	nyilv. vám	465126É 0180549K	127m 416'	151°/331°	2500x150	fű	8600 Siófok/Kiliti reptér
Szeged	nem nyilv.	461500É 0200600K	85m 279'	180°/360° 090°/270°	1200x180 900x300	fű fű	6728 Szeged reptér
Szentkirályszabadja	nem nyilv.	470441É 0175812K	280m 919'	158°/338°	2000x60 2000x100	aszfalt fű	8201 Szentkirályszabadja Pf.16.
Székesfehérvár	nem nyilv.	470847É 0182455K	119m 390'	helikopter	repülőtér	fű	
Szolnok	nem nyilv.	470727É 0201413K	98m 322'	022°/202°	1980x70 2000x100	beton fű	5800 Szolnok Pf.5.
Szolnok-Szandaszőlős	nem nyilv.	470700É 0201300K	87m 287'	010°/190°	1050x200	fű	5001 Szolnok-Szandaszőlős reptér Pf.70.
Szombathely	nem nyilv.	471700É 0163800K	226m 741'	160°/340°	1600x300	fű	9700 Szombathely reptér Pf.25
Tapolca	üzemen kívül	465153É 0172437K	112m 368'				
Taszár	nem nyilv.	462335É 0175500K	150m 492'	2x165°/345° 165°/345°	2500x70 2500x80	beton fű	7261 Taszár Pf.3.
Tápiószentmárton	üzemen kívül	471838É 0194653K	104m 341'				

TILTOTT (P), KORLÁTOZOTT (R) ÉS VESZÉLYES (D) LÉGTEREK

Megjegyzés.- Valamennyi földrajzi koordináta fok/perc/másodpercben szerepel.
A légijárművek sebessége műszer szerinti sebességben (IAS) értendő.

AZONOSÍTÓJA ÉS NEVE C/DALHATÁIRAI	FELSŐ HATÁR ALSÓ HATÁR	KORLÁTOZÁS/VESZÉLY TIPUSA	MEGJEGYZÉS
1.	2.	3.	4.
TILTOTT LÉGTER			
LH-P1	Paks 3 km sugaru kör a 463500É 0185000K középpont körül		
KORLÁTOZOTT LÉGTEREK			
Megjegyzés: A sebességi korlátozás hatálya alá nem tartozó (370 km/h-nál nagyobb sebességű) katonai repülések			
korlátozott légtérben történő működéséhez az MH repülőfőnök engedélye szükséges.			
LH-R1	Budapest 5 km sugaru kör a 473000É 0190200K középpont körül	6000 m STD (FL195) GND	Csak az MH repülőfőnök engedélyével vehető igénybe.
LH-R2	Berhida 2 km sugaru kör a 470700É 0180600K középpont körül	1650 m (5500') AMSL GND 2300 m (7500') AMSL GND	
LH-R3	Balatonfüzfő 2 km sugaru kör a 470500É 0180300K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	Zajérzékeny

4.

3.

2.

LH-R4	Zalaegerszeg 1 km sugaru kör a középpont körül	464850É 0165100K	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R5	Répcelak 2 km sugaru kör a középpont körül	472505É 0170100K	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R6	Százhalombatta 2 km sugaru kör a középpont körül	471800É 0185300K	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R7	Budaörs 0,6 km sugaru kör a középpont körül	472600É 0185750K	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R8	Kazincbarcika 2 km sugaru kör a középpont körül	481400É 0204100K	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R9	Tiszaújváros 3 km sugaru kör a középpont körül	475600É 0210000K	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R10	Hajdusoboszló 5 km sugaru kör a középpont körül	473150É 0212300K	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R11	Tiszavasvári 1,5 km sugaru kör a középpont körül	475700É 0212200K	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára

Zajérzékeny

1.	2.	3.	4.
LH-R12	Sajóbábony 1,5 km sugaru kör a 481000É 0204300K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R13	Nyergesujfalu 2,5 km sugaru kör a 474550É 0183350K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R14	Algyő 3 km sugaru kör a 462000É 0201300K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R15	Dunaujváros 2 km sugaru kör a 465700É 0185600K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R16	Szolnok-Tószeg 2 km sugaru kör a 470800É 0200800K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R17	Debrecen 0,5 km sugaru kör a 473700É 0213700K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R18	Szank 0,3 km sugaru kör a 463300É 0194000K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R19	Tófej 0,2 km sugaru kör a 464000É 0164750K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára

4.

2.

3.

LH-R20	Hort-Csány 0,5 km sugarú kör a 474100É 0194750K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R21	Nyíregyháza 0,5 km sugarú kör a 475650É 0214400K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R22	Pét 2 km sugarú kör a 471000É 0180830K középpont körül	2300 m (7500') AMSL GND	370 km/h-nál (200 kts) kisebb sebességű légi- járművek számára
LH-R23	Devecser 2 km sugarú kör a 470430É 0172300K középpont körül	750 m (2500') AMSL GND	Polgári légijárművek számára
LH-R24	Kaposvár 2 km sugarú kör a 462400É 0174500K középpont körül	750 m (2500') AMSL GND	Polgári légijárművek számára
LH-R25	Ságváriliget 500 m sugarú kör a 473100É 0185740K középpont körül	900 m (3000') AMSL GND	Polgári légijárművek számára
LH-R26	Tatárszentgyörgy 2 km sugarú kör a 470500É 0192700K középpont körül	750 m (2500') AMSL GND	Polgári légijárművek számára
LH-R27	Hernád 2 km sugarú kör a 471000É 0192800K középpont körül	750 m (2500') AMSL GND	Polgári légijárművek számára

	2.	3.	4.
LH-R28	1.1. Recsk 2 km sugarú kör a középpont körül 475630É 0200630K	900 m (3000') AMSL GND Polgári légi járművek számára	
LH-R29	Nyírtelek 2,5 km sugarú kör a középpont körül 480100É 0213800K	750 m (2500') AMSL GND Polgári légi járművek számára	
LH-R30	Hajdúsámson 2 km sugarú kör a középpont körül 473830É 0214530K	750 m (2500') AMSL GND Polgári légi járművek számára	
LH-R31	Budapest 30 km sugarú kör a középpont körül 473000É 0190200K	UNL GND Hangsebesség feletti repülések számára	
Államhatár menti sáv			
	Az államhatár mentén - a Duna magyar-cseh szlovák határszakasza kivételével - 10 km széles sáv a Magyar Köztársaság területén.		

Azonosítója és neve	Felső/alsó határ	Veszélyeztetés	Üzemidő
VESZÉLYES LÉGTEREK			
LH-D1 Ujdörögd	4400 m STD (FL145) GND	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 470000É 0172800K - 465630É 0172500K 465540É 0172530K - 465600É 0172830K 470000É 0173230K - 470000É 0172800K			
LH-D2A Hajmáskér	7450 m STD (FL245) GND	Lőtér	NOTAM szerint
A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 470900É 0175630K - 470900É 0180100K 471000É 0180400K - 471230É 0180700K 471500É 0180200K - 471130É 0175600K 470900É 0175630K			
LH-D2B Várpalota	9150 m STD (FL300) GND	Lőtér	NOTAM szerint
A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 471620É 0181300K - 471530É 0180330K 471230É 0180700K - 471230É 0181500K 471500É 0181700K - 471620É 0181300K			
LH-D3 Tatárszentgyörgy	9150 m STD (FL300) GND	Lőtér	NOTAM szerint
A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 470930É 0190900K - 470520É 0192600K 470640É 0192700K - 471300É 0191240K 470930É 0190900K			

1.	2.	3.	4.
LH-D4	Rezi A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 465240É 0171240 - 465100É 0171300K 465100É 0171430K - 465240É 0171430K 465240É 0171240K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D5	Nagykanizsa A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 462800É 0165400K - 462800É 0165700K 463100É 0165800K - 463100É 0165600K 462800É 0165400K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D6	Pécsvár A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 461300É 0182200K - 461000É 0182300K 461040É 0182530K - 461330É 0182340K 461300É 0182200K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D7	Sükösd 3 km sugarú kör a 461500É 0190300K középpont körül	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D8	Lenti A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 464420É 0163730K - 464200É 0163330K 463930É 0163440K - 463930É 0163700K 464200É 0164000K - 464420É 0163730K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint

1.	2.	3.	4.
LH-D9	1100 m (3800') AMSL GND Egervölgy A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 470900É 0170130K - 470730É 0165430K 470600É 0165330K - 470600É 0170130K 470900É 0170130K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D10	1100 m (3800') AMSL GND Kiskunhalas A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 463100É 0192900K - 462900É 0192900K 462840É 0193300K - 463100É 0193100K 463100É 0192900K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D11	2300 m (7500') AMSL GND Dóc A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 462800É 0200600K - 462700É 0200630K 462800É 0201030K - 462920É 0200940K 462800É 0200600K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D12	700 m (2300') AMSL GND Turkeve A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 470620É 0205000K - 470620É 0205500K 470900É 0205500K - 470800É 0205000K 470620É 0205000K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D13	700 m (2300') AMSL GND Ófehértó A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 475600É 0220300K - 475330É 0220600K 475600É 0220830K - 475600É 0220300K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint

1.	2.	3.	4.
LH-D14	Hajduhadház A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 474100É 0214100K - 474000É 0214630K 474300É 0214600K - 474300É 0214230K 474100É 0214100K	Lőtér 3200 m STD (FL105) GND	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D15	Egerbakta A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 475630É 0201800K - 475630É 0202000K 475900É 0201930K - 480000É 0201630K 475630É 0201800K	Lőtér 1100 m (3800') AMSL GND	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D16	Izbég A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 474230É 0190030K - 474230É 0185700K 474030É 0185830K - 474230É 0190030K	Lőtér 700 m (2300') AMSL GND	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D17	Győrszentiván A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 474300É 0174600K - 474100É 0174600K 474200É 0175200K - 474340É 0174900K 474300É 0174600K	Lőtér 1100 m (3800') AMSL GND	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D18	Csorna/Akasztó A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 464130É 0191200K - 464400É 0190830K 463630É 0190830K - 463400É 0191200K 464130É 0191200K	Lőtér 1100 m (3800') AMSL GND	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint

1.	2.	3.	4.
LH-D19A Diós, jenő	<u>2000 m (6500') AMSL</u> GND	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 475940É 0185400K - 475430É 0185200K 475330É 0185600K - 475500É 0190200K 475830É 0190000K - 475940É 0185400K			
LH-D19B Magyarorszi	<u>8100 m STD (FL265)</u> GND	Lőtér	NOTAM szerint
A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 480130É 0185300K - 475540É 0184630K 475300É 0185600K - 475500É 0190200K 480000É 0190500K - 480330É 0190300K 480130É 0185300K			
LH-D20 Abasár	<u>3200 m STD (FL105)</u> GND	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 475000É 0195700K - 474800É 0200000K 475000É 0200300K - 475130É 0200000K 475000É 0195700K			
LH-D21 Szomód	<u>3200 m STD (FL105)</u> GND	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 474100É 0182200K - 473800É 0182600K 474200É 0182630K - 474230É 0182300K 474100É 0182200K			

4.

3.

2.

1.

LH-D22A Nádudvar

A következő koordinátákat összekötő
vonalak által határolt terület:
473240É 0205600K - 472000É 0205600K
472200É 0211500K - 473500É 0210900K
473240É 0205600K

10300 m STD (FL340)

GND

Lőtér

NOTAM szerint

LH-D22B Nádudvar

A következő koordinátákat összekötő
vonalak által határolt terület:
472300É 0205000K - 472120É 0210250K
473500É 0210900K - 473240É 0205600K
472300É 0205000K

4400 m STD (FL145)

GND

Lőtér

hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC
valamint külön NOTAM szerint

LH-D23

Tapolca

A következő koordinátákat összekötő
vonalak által határolt terület:
465530É 0172200K - 465200É 0172130K
465330É 0172430K - 465530É 0172400K
465530É 0172200K

1100 m (3800') AMSL

GND

Lőtér

hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC
valamint külön NOTAM szerint

LH-D24

Sántos

A következő koordinátákat összekötő
vonalak által határolt terület:
462130É 0175100K - 461800É 0175000K
461830É 0175230K - 462030É 0175230K
462130É 0175100K

1100 m (3800') AMSL

GND

Lőtér

hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC
valamint külön NOTAM szerint

LH-D25	Marcali A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 463400É 0172230K - 463200É 0172000K 463130É 0172230K - 463400É 0172400K 463400É 0172230K	1100 m (3800') AMSL GND	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D26	Alsópáhok A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 464630É 0171100K - 464300É 0171200K 464430É 0171400K - 464630É 0171230K 464630É 0171100K	1100 m (3800') AMSL GND	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D27	Cserebökény 3 km sugarú kör a 464400É 0203000K középpont körül határolt terület:	1100 m (3800') AMSL GND	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D28	Kapoly 2 km sugarú kör a 464300É 0175700K középpont körül határolt terület:	1100 m (3800') AMSL GND	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D29	Püspökszilágy A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 474530É 0192100K - 474800É 0191500K 474700É 0191300K - 474530É 0192100K	1100 m (3800') AMSL GND	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D30	Érd A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 472630É 0184500K - 472400É 0184900K 472700É 0184800K - 472700É 0184630K 472630É 0184500K	1100 m (3800') AMSL GND	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint

1.	2.	3.	4.
LH-D31	Tótvázsony A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 470430É 0174400K - 470200É 0174430K 470330É 0174730K - 470430É 0174400K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D32	Kétegyháza A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 463430É 0210300K - 463300É 0210800K 463600É 0210600K - 463430É 0210300K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D33	Állampuszta A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 464200É 0190130K - 463900É 0190430K 464100É 0191000K - 464430É 0190630K 464200É 0190130K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D34	Márianosztra A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 475600É 0185000K - 475300É 0184600K 475200É 0185200K - 475300É 0185600K 475600É 0185400K - 475600É 0185000K	Lőtér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D35	Digép A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 475830É 0202530K - 475800É 0203000K 480100É 0204100K - 480430É 0204300K 480300É 0203130K - 475830É 0202530K	Lőtér	NOTAM szerint

1.	2.	3.	4.
LH-D36A Hajmáskér A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 470740É 0174830K - 470900É 0175630K 471100É 0180700K - 471500É 0180200K 471630É 0175800K - 471400É 0174700K 470740É 0174830K	<u>4400 m STD (FL145)</u> GND	Lótér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D36B Várpalota A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 471000É 0180400K - 470930É 0181930K 471930É 0181700K - 471830É 0180000K 471000É 0180400K	<u>4400 m STD (FL145)</u> GND	Lótér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D37 Simontornya A következő koordinátákat összekötő vonalak által határolt terület: 464500É 0183230K - 464200É 0183100K 464330É 0183400K - 464500É 0183230K	<u>1100 m (3800') AMSL</u> GND	Lótér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint
LH-D38 Pákozd 2 km sugarú kör a 471430É 0183120K középpont körül	<u>1100 m (3800') AMSL</u> GND	Lótér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC valamint külön NOTAM szerint

1.	2.	3.	4.
LH-D50 Harka 2 km sugaru kör a 473900É 0163400K középpont körül	$\frac{700 \text{ m (2300')} \text{ AMSL}}{\text{GND}}$	Lótér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC
LH-D51 Ujronafő 2 km sugaru kör a 474800É 0171300K középpont körül	$\frac{700 \text{ m (2300')} \text{ AMSL}}{\text{GND}}$	Lótér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC
LH-D52 Kőszeg 2 km sugaru kör a 472330É 0163500K középpont körül	$\frac{700 \text{ m (2300')} \text{ AMSL}}{\text{GND}}$	Lótér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC
LH-D53 Nádasd 2 km sugaru kör a 465900É 0163500K középpont körül	$\frac{700 \text{ m (2300')} \text{ AMSL}}{\text{GND}}$	Lótér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC
LH-D54 Siklós 2 km sugaru kör a 455000É 0181600K középpont körül	$\frac{700 \text{ m (2300')} \text{ AMSL}}{\text{GND}}$	Lótér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC
LH-D55 Szügy 2 km sugaru kör a 480400É 0192000K középpont körül	$\frac{700 \text{ m (2300')} \text{ AMSL}}{\text{GND}}$	Lótér	hétfő 0400 UTC - péntek 2200 UTC

REPÜLŐTEREK LÉGTEREI

Ha a repülőtérhez ATZ tartozik, és másképp nincs jelezve, az ATZ oldalhatára a repülőtér vonatkozási pont (ARP) körüli 5 km sugarú kör, magassága a földfelszíntől (GND) 1200 m (4000') közepes tengerszint (AMSL) feletti magasságig terjed. A megadott település nevek a földrajzi koordinátához legközelebbi, tájékoztató jellegű nevek.

- ATZ = Repülőtéri forgalmi körzet
- CTR = Repülőtéri irányító körzet (polgári repülőtér)
- MCTR = Repülőtéri irányító körzet (katonai repülőtér)
- TAA = Gyakorló légvár
- TIZ = Földrajzi tájékoztató körzet
- TMA = Közelkörzet

A földrajzi koordináták fok/perc/másodpercben kerültek feltüntetésre.

REPÜLŐTÉR NEVE ARP KOORDINÁTÁK	LÉGTÉR TÍPUSA	CTR, MCTR, TAA vagy TIZ OLDAL HATÁRAI	FELSŐ HATÁR ALSÓ HATÁR	MEGJEGYZÉS
1.	2.	3.	4.	5.
Balassagyarmat 480500É 0191900K	ATZ			
Békéscsaba 464000É 0210900K	ATZ +TIZ	464600É 0210150K - 464630É 0210720K - Muronys 464400É 0211400K - 463900É 0211700K - Doboz 463540É 0210100K - 464600É 0210150K Újkígyós Muronys	2300 m (7500') AMSL GND	

1.	2.	3.	4.	5.
Budaörs- 472700É 0185900K	TIZ	473530É 0184530K - 473300É 0184300K - Perbál Zsámbék	2300 m (7500') AMSL GND	A légtér igénybevétel koordinálni kell Budapest/Ferihegyvel és Tököllel
Farkashegy- 472910É 0185400K		473000É 0183730K - 472500É 0184900K - Bicske Sósút		
Hármashatárhegy 473300É 0185800K		472400É 0185800K - 472500É 0190100K - Nagytetény Budafoki temető		
csomópont		472700É 0190200K - 472730É 0185800K - Bfok-Albertfalva Budaörs		
		473100É 0185800K - 473336É 0190000K - Jánoshegy Hármashatárhegy		
		473442É 0185930K - 473500É 0185300K - Csúcshegy Nagykovácsi		
		473530É 0184530K Perbál		
Budapest-Ferihegy	CTR	473400É 0191000K - 472930É 0190300K - Sikátorpuszta Erzsébet-híd	600m (2000') AMSL GND	
472618É 0191548K		472700É 0190630K - 472400É 0190730K - Pesterzsébet Lebnyitő Soroksár		
		471500É 0192130K - 472400É 0193400K - Inárcs Tápióság		
		473230É 0191930K - 473200É 0191330K - Kerepestarcsa Rákosliget		
		473400É 0191000K Sikátorpuszta		

KEGYELOK FELTETEL

1.	2.	3.	4.	5.
	TMA	474600É 0182800K - Duna 472000É 0183700K - Vereb 470400É 0191630K - Kunpeszér 473030É 0195430K - Jászberény 480500É 0192400K FIR határ	- 473500É 0182800K - - 470900É 0184500K - - 471200É 0200000K - - 474500É 0194100K - - 475000É 0194100K - - 475400É 0194100K -	Az alsó határ földrajzi viszonyok függvényében változik.
	ATZ			
Debrecen 472921É 0213701K Dunakeszi 473700É 0190800K	TIIZ	473700É 0190500K - Lupa-sziget 475200É 0191100K - Ósagárd 473900É 0192900K - Aszód 473800É 0191300K - Csomád 473700É 0190500K Lupa-sziget	- 473930É 0190430K - Szentendre - 475000É 0193230K - Szirák - 474100É 0191830K - Bödökeres - 473430É 0191030K - M5 autópálya	A légtér igénybevételét koordinálni kell Budapest/Ferihegyvel
Dunaújváros 465400É 0185200K	ATZ + TIIZ	465400É 0185800K - Dunavecse 465700É 0184700K - Mezőfalva 465100É 0185700K - Dunaegyháza	- 465800É 0185100K - Hagyvenyim - 465000É 0184900K - Eőszállás - 465400É 0185800K - Dunavecse	

1.	2.	3.	4.	5.
Esztergom 474500É 0184400K	ATZ +TIZ	474730É 0184500K - Esztergom 474300É 0184700K - Keszthely 473700É 0183100K - Tarján 474520É 0183600K - Duna	ATZ: <u>900 m (3000') AMSL</u> GND TIZ: <u>2300 m (7500') AMSL</u> <u>900 m (3000') AMSL</u>	A 3. oszlop alatti oldalhatárok az ATZ-re és a TIZ-re egyaránt vonatkoznak. A légtér igénybevétel koordinálni kell Budapest/Ferihegygel.
Érsekcsanád 461400É 0185700K	ATZ			
Gödöllő 473500É 0192000K	ATZ	473200É 0192330K - Isaszeg 473800É 0191400K - Csomád 473900É 0192900K - Aszód	<u>450 m (1500') AMSL</u> GND	450 m AMSL feletti légtér igénybevétel csak Budapest Approach engedélyével lehetséges
Gyoma 465742É 0205324K	ATZ			
Gyöngyös 474900É 0195800K	ATZ +TIZ	475730É 0194200K - Mátraszőlős 475000É 0200700K - Domoszló 474930É 0193800K - Szarvasgede	<u>2300 m (7500') AMSL</u> GND	
	AMT			

1.	2.	3.	4.	5.
Hajdúszoboszló 472745É 0212330K	ATZ +TAA	472900É 0211800K - Hajdúszoboszló - 472200É 0211630K - Kaba - 472900É 0211800K - Hajdúszoboszló	2300 m (7500') AMSL GND	
Kaposújlak 462400É 0174400K	TAA	462800É 0174400K - Várda - 462200É 0173600K - Kiskorpad - 461900É 0174300K - Szenna	2300 m (7500') AMSL GND	A légtér igénybevétele koordinálni kell Taszárral.
Kecskéd 473100É 0181800K	ATZ +TIZ	473100É 0180900K - Császár - 472800É 0182400K - Várgesztes - 473900É 0181900K - Tata - 473100É 0180900K - Császár	2300 m (7500') AMSL GND	
Kecskemét 465506É 0194515K	MCTR	470400É 0191630K - Kunpeszér - 465630É 0200530K - Tiszakécske - 464100É 0202600K - Fábiánsebestyén - 464030É 0194100K - BUG - 470400É 0191300K - Kunpeszér	2300 m (7500') AMSL GND	

1.	2.	3.	4.	5.
Nagykanizsa 462630É 0165654K	ATZ +TAA	463240É 0165930K - 463130É 0170720K - Újudvar Galambok 462720É 0170730K - 462500É 0165900K - Mibáld Miklósfalva 462600É 0165350K - 463240É 0165930K Szepetnek Újudvar	2300 m (7500') AMSL GND	
Nyíregyháza 475800É 0214100K	ATZ +TIZ	475820É 0213300K - 475300É 0214200K - Nagycserkesz Császárszállás 475800É 0215600K - 480330É 0215540K - Apagy Székely 480500É 0214800K - 480330É 0214300K - Kemece Kótaj 480200É 0214200K - 475820É 0213300K Nyírszőlős Nagycserkesz	2300 m (7500') AMSL GND	
Öcsény 461800É 0184600K	ATZ +TAA	462400É 0184500K - 462400É 0185800K - Mőzs Dusnok 461500É 0185900K - 461500É 0184400K - Érsekcsanád Sárpilis 462400É 0184500K Mőzs	2300 m (7500') AMSL GND	
Pápa 472145É 0173023K	MCTR	474130É 0171500K - 474130É 0173200K - Bősárkány Abda 473130É 0174500K - 470830É 0174430K - Ravazd Herend 465730É 0174700K - 464900É 0173100K - Pécsely Badacsonytomaj 473630É 0171400K - 474130É 0171500K Csorna Bősárkány	2300 m (7500') AMSL GND	

1.	2.	3.	4.	5.
Pécs/Pogány 455900É 0181400K	ATZ +TIZ	460300É 0175900K - 455600É 0175700K - Szentlőrinc Gilvánfa 455500É 0182000K - 460300É 0182200K - Vokány Hásság 460300É 0175900K - Szentlőrinc	<u>2300 m (7500') AMSL</u> GND <u>2300 m (7500') AMSL</u> GND	
Pér 473800É 0174900K	ATZ +TIZ	474100É 0174100K - 473900É 0175900K - Győr-szabadhegy Bábolna 473300É 0175500K - 473400É 0164600K - Bársonyos Győrszentmárton 474100É 0174100K - Győr-szabadhegy	<u>2300 m (7500') AMSL</u> GND <u>2300 m (7500') AMSL</u> GND	
Sármellék 464110É 0170950K	ATZ +TIZ	464600É 0170000K - 464700É 0171300K - Radó Hévíz 462730É 0172300K - 462600É 0170300K - Szenyér Kislakos 474000É 0170000K Radó	<u>2300 m (7500') AMSL</u> GND <u>2300 m (7500') AMSL</u> GND	
Siófok/Kiliti 465126É 0180549K	ATZ +TIZ	465530É 0175200K - 465930É 0180730K - Tihany Balatonvilágos 464500É 0181700K - 464330É 0175830K - Füred Kapoly 465530É 0175200K Tihany	ATZ: <u>1200 m (4000') AMSL</u> GND TIZ: <u>2300 m (7500') AMSL</u> <u>1200 m (4000') AMSL</u>	A 3. oszlop alatti ol- dalthatárok az ATZ-re és TIZ-re egyaránt vonat- koznak.

1.	2.	3.	4.	5.
Szeged 461500É 0200600K	ATZ +TIZ	461800É 0194400K - 461230É 0200700K - Ruzsa Gyálarét 461700É 0202000K - 462745É 0200800K - Maroslele Dóc 462325É 0193930K - 461800É 0194400K Zsana Ruzsa	2300 m (7500') AMSL GND	
Szentkirályszabadja 470441É 0175812K	MCTR	470830É 0174430K - 470900É 0180100K - Herend Hajmáskér 465930É 0180730K - 465530É 0175200K - Balatonvilágos Tihany 470830É 0174430K Herend	2300 m (7500') AMSL GND	
Székesfehérvár 470847É 0182455K	ATZ			A légtér igénybevételét koordinálni kell Szentkirályszabadjával.
Szolnok 470727É 0201413K	MCTR	465630É 0200530K - 471800É 0201530K - Tiszakécske Besenyszög 471540É 0203130K - 465430É 0202330K - Fegyvernek Öcsöd 465630É 0200530K Tiszakécske	2300 m (7500') AMSL GND	
Szolnok- Szandaszőlős 470700É 0201300K	TAA +LIX VIX	471200É 0200000K - 471600É 0200730K - Abony Zagyvarékas 470800É 0201230K - 470400É 0200400K - Szandaszőlős Jászkarajenő 471200É 0200000K Abony	2300 m (7500') AMSL GND	A légtér igénybevételét koordinálni kell Szolnokkal.

1.	2.	3.	4.	5.
Szombathely 471700É 0163800K	ATZ +TIZ	472100É 0163400K - 472000É 0164500K - Lukácsháza 471600É 0164800K - 471130É 0164630K - Porpác 470900É 0163800K - 472100É 0163400K Kisunyom Lukácsháza	2300 m (7500') AMSL GND 2300 m (7500') AMSL	
Taszár 462335É 0175500K	MCTR	464530É 0175130K - 464330É 0175830K - Kötcese 460600É 0181200K - 460330É 0174800K - Pécs 464030É 0173430K - 464530É 0175130K Buzsák Kötcese	2300 m (7500') AMSL GND 2300 m (7500') AMSL	
Tököl 472114É 0185808K	MCTR	473000É 0183730K - 472800É 0185330K - Bicske 472400É 0185800K - 472500É 0190100K - Nagyfőtény 471200É 0191800K - 470630É 0190100K - Dabas 473000É 0183730K Bicske	1050 m (3500') AMSL GND 1050 m (3500') AMSL	
Zalaegerszeg- Andráshida 465248É 0164727K	ATZ +TAA	465830É 0163600K - 465700É 0165000K - Nádasd 465400É 0165400K - 465000É 0165000K - Zalaszentiván 464600É 0164100K - 465100É 0163600K - Becsőölgye 465830É 0163600K Nádasd	2300 m (7500') AMSL GND 2300 m (7500') AMSL	

KATONAI REPÜLŐTEREK GYAKORLÓ LÉGTEREI
(IDŐSZAKOSAN KORLÁTOZOTT LÉGTEREK - TRA)

A polgári légiforgalom a jelzett magasságtartományon kívüli első magassági lépcsőt használhatja!

A TRA-k kedd 0400 UTC-től péntek 2100 UTC-ig üzemelhetnek.

REPÜLŐTÉR NEVE	LÉGTÉR AZONOSÍTÓJA	OLDAL HATÁRAI	FELSŐ HATÁR ALSÓ HATÁR	MEGJEGYZÉS
1.	2.	3.	4.	5.
Kecskemét	TRA-50-22	465630É 0200530K - 464100É 0210400K - Tiszakécske Békéscsaba 462530É 0210130K - 461930É 0204400K - Kunágota Pitvaros 461700É 0194100K - 461200É 0191100K - Öttömös Felsőszentiván 464830É 0190000K - 470400É 0191630K - Solt Kunpeszér 471200É 0200000K - 465630É 0200530K Abony Tiszakécske	TRA-50=TRA-51+ TRA-52+ TRA-53+ TRA-54	
	TRA-51-24	470600É 0192600K - 464400É 0193300K - Táborfalva Jakabszállás 461500É 0192900K - 461200É 0191100K - Kisszállás Felsőszentiván 464830É 0190000K - 470400É 0191630K - Solt Kunpeszér 470600É 0192600K Táborfalva	6550 m STD (FL215) GND	
	TRA-52	470600É 0192600K - 464400É 0193300K - Táborfalva Jakabszállás 463730É 0194900K - 470830É 0194100K - Petőfiszállás Csemő 470600É 0192600K Táborfalva	4750 m STD (FL155) GND	2. MEGJEGYZÉS.

REPÜLŐTÉR NEVE	LÉGTÉR AZONOSÍTÓJA	OLDAL HATÁRAI	FELSŐ HATÁR ALSÓ HATÁR	MEGJEGYZÉS
1.	2.	3.	4.	5.
TRA-53	464400É 0193300K - Jakabszállás 461730É 0194530K - Ruzsa 461500É 0192900K - Kisszállás	463730É 0194900K - Petőfiszállás 461700É 0191400K - Óttömös 464400É 0193300K Jakabszállás	4750-6550 m STD (FL155-215) GND	
TRA-54	465630É 0200530K - Tiszakécske 462530É 0210130K - Kunágota 461730É 0194530K - Ruzsa 470830É 0194100K - Mikebuda 465630É 0200530K Tiszakécske	464100É 0210400K - Békéscsaba 461930É 0204400K - Pitvaros 463730É 0194900K - Petőfiszállás 471200É 0200000K - Abony	6550 m STD (FL215) GND	
TRA-55	465630É 0200530K - Tiszakécske 462530É 0210130K - Kunágota 464300É 0195000K - Kiskunfélegyháza	464100É 0210400K - Békéscsaba 462230É 0205200K - Végyegyháza 465630É 0200530K Tiszakécske	10350 m STD (FL340) 6550 m STD (FL215)	
TRA-56	464830É 0190000K - Solt 461500É 0192900K - Kisszállás 464830É 0190000K Solt	463800É 0193200K - Bózsza 461200É 0191100K - Felsőszentiván	10350 m STD (FL340) 6550 m STD (FL215)	

REPÜLTÉR NEVE	LÉGTÉR AZONOSÍTÓJA	OLDAL	HATÁRAI	FELSŐ HATÁR ALSÓ HATÁR	MEGJEGYZÉS
1.	2.	3.	4.	5.	
TRA-70					
		473030É 0195430K -	473700É 0200400K -	10350 m STD (FL340)	
		Jászberény	Tarnaörs	GND	
		480100É 0212300K -	473100É 0213700K -		
		Tiszalök	Debrecen		
		470630É 0212000K -	465700É 0211200K -		
		Darvas	Vésztö		
		473030É 0195430K			
		Jászberény			
TRA-71					
		473030É 0195430K -	473100É 0200830K -	3200 m STD (FL105)	
		Jászberény	Jászapáti	2000 m (6500') AMSL	
		471200É 0200000K -	470830É 0194100K -		
		Abony	Mikebuda		
		472200É 0194530K -	473030É 0195430K		
		Tápiószentmárton	Jászberény		
TRA-10					
		474130É 0171500K -	474130É 0173200K -	TRA-10=TRA-11+	
		Bősárkány	Abda	TRA-12+	
		473130É 0174500K -	473100É 0180800K -	TRA-13	
		Ravasz	Császár		
		471530É 0181130K -	471200É 0174830K -		
		Bakonykúti	Hárskút		
		470830É 0174430K -	465730É 0174700K -		
		Hérend	Pécsely		
		464900É 0173100K -	463130É 0164630K -		
		Badacsonytomaj	Borsfa		
		464400É 0163200K -	465100É 0163600K -		
		Páka	Zalalövö		
		471400É 0164300K -	473600É 0165200K -		
		Vép	Fertőszentmiklós		
		473630É 0171500K -	474130É 0171500K		
		Csorna	Bősárkány		

REPÜLŐTÉR NEVE	LÉGTÉR AZONOSÍTÓJA	OLDAL HATÁRAI	FELSŐ HATÁR ALSÓ HATÁR	MEGJEGYZÉS
1.	2.	3.	4.	5.
TRA-11		474130É 0171500K - 474130É 0173200K -	<u>3200 m STD (FL105)</u> GND	
		Bősárkány		
		473130É 0174500K - 473630É 0171500K -		
		Ravasz		
		474130É 0171500K		
TRA-12		Bősárkány	<u>5350 m STD (FL175)</u> GND	
		473130É 0174500K - 473030É 0180800K -		
		Ravasz		
		471530É 0181130K - 471200É 0174830K -		
		Bakonycsúti		
TRA-13		470830É 0174430K - 473630É 0171500K	<u>6550 m STD (FL215)</u> GND	
		Herend		
		473130É 0174500K		
		Ravasz		
		473630É 0171500K - 470830É 0174430K -		
		Csorna		
		465730É 0174700K - 464900É 0173100K -		
		Pécsely		
		463130É 0164630K - 464400É 0163200K -		
		Borsfa		
		465100É 0163600K - 471400É 0164300K -		
		Zalalövő		
		473600É 0165200K - 473630É 0171500K		
		Fertőszentmiklós		
		Csorna		

REPÜLTÉR NEVE	LÉGTÉR AZONOSÍTÓJA	OLDAL	HATÁRAI	FELSŐ HATÁR ALSO HATÁR	MEGJEGYZÉS
1.	2.			4.	5.
Szentkirályszabadja	TRA-14	472300É 0164700K	- 465700É 0174500K	10350 m STD (FL340)	
		Bő	Vászoly	6550 m STD (FL215)	
		464900É 0173100K	- 463130É 0164630K		
		Badacsonytomaj	Borsfa		
		464400É 0163200K	- 465100É 0163600K		
	TRA-30	Páka	Zalalövő		
		472300É 0164700K			
		Bő			
		472330É 0181000K	- 472000É 0183700K	4700 m STD (FL155)	
		Mór	Vereb	GND	
Szolnok	TRA-60	470900É 0184500K	- 464630É 0183800K		
		Pusztaszabolcs	Cece		
		464330É 0175830K	- 465730É 0174700K		
		Kapoly	Pécsely		
		470830É 0174430K	- 471200É 0174830K		
	TRA-41	Herend	Hárskút		
		471530É 0181130K	- 472230É 0181000K		
		Bakonykúti	Mór		
		465630É 0200530K	- 471200É 0200000K	4700 m STD (FL155)	
		Tiszakécske	Abony	GND	
T. 3.	TRA-41	473100É 0200830K	- 473400É 0203130K		
		Jászapáti	Tiszanána		
		472230É 0203730K	- 471300É 0204500K		
		Kunhegyes	Kisújszállás		
		470630É 0212000K	- 464800É 0210400K		
	TRA-41	Darvas	BKS		
		464100É 0210400K	- 465630É 0200530K		
		Békéscsaba	Tiszakécske		

REPÜLŐTÉR NEVE	LÉGTÉR AZONOSÍTÓJA	OLDAL HATÁRAI	FELSŐ HATÁR ALSO HATÁR	MEGJEGYZÉS
1.	2.	3.	4.	5.
Taszá	TRA-61	471900É 0200400K - Szászberek 473400É 0203130K - Tiszanána 471300É 0204500K - Kusújszállás	6550 m STD (FL215) 4700 m STD (FL155)	
	TRA-20	465730É 0174700K - Pécsely 464630É 0183800K - Cece 461200É 0191100K - Felsőszentiván 460300É 0173300K - Szulok 464900É 0173100K - Badacsonytomaj	6550 m STD (FL215) GND	
TRA-21	TRA-21	463900É 0180330K - Bedegkér 455130É 0181400K - Harkány 461500É 0171300K - Szentá	10350 m STD (FL340) 6550 m STD (FL215)	
	TRA-22	464830É 0190000K - Solt 460400É 0184830K - Dunafalva 464830É 0190000K - Solt	10350 m STD (FL340) 6550 m STD (FL215)	

REPÜLTŐTÉR NEVE	LÉGTÉR AZONOSÍTÓJA	OLDAL HATÁRAI	FELSŐ HATÁR ALSÓ HATÁR	MEGJEGYZÉS
1.	2.	3.	4.	5.
Tököl	TRA-40	473000É 0183730K - 472800É 0185330K - Bicske M1-M7 csomópont 472400É 0185900K - 472700É 0190100K - Nagyttény Budafoki temető 471200É 0191800K - 470400É 0191630K - Dabas Kunpeszér 464830É 0190000K - 464630É 0183800K - Solt Cece 470825É 0184548K - 472000É 0183700K - PTB Vereb 472630É 0183300K - 473000É 0183730K VERTA Bicske	3200m STD (FL105) GND	
	TRA-41	470740É 0185130K - 470400É 0191630K - Adony Kunpeszér 464830É 0190000K - 464630É 0183800K - Solt Cece 470740É 0185130K Adony	6550 m STD (FL215) 3200 m STD (FL105) GND	
	TRA-42	473500É 0182800K - 473700É 0185400K - TORNO Pilisvörösvár 472800É 0185330K - 473000É 0183730K - M1-M7 csomópont Bicske 472630É 0183300K - 473500É 0182800K VERTA TORNO	3200 m STD (FL105) GND	

ATS ÚTVONALAK

Budapest FIR egész területe 2300 m (7500') AMSL felett ellenőrzött légtérnek minősül.

1. ÚTVONAL AZONOSÍTÓ	2. JELENTŐPONTOK	3. MÁGNESES ÚTIRÁNY	4. TÁVOLSÁG KM/NM	FELSŐ HATÁR ALSO HATÁR	6. MEGJEGYZÉSEK
A-4/UA-4				5000 m (16400') AMSL	
Bratislava FIR Budapest FIR	ERGOM (FIR határ) Esztergom DME NDB (BK2) 474830E 0184400K	122° 302°	65/35	14000 m STD (FL450) 2300 m (7500') AMSL	
	Tápióság DVOR/DME NDB (TPS) 472932E 0192651K		42/22,7	14000 m STD (FL460) 2300 m (7500') AMSL	
	BALVA Táborfalva 470730E 0193330K	167° 347°	50,5/27,3	5000 m (16400') AMSL	
	Bugac VOR/DME NDB (BUG) 464036E 0194059K	184° 004°	55,5/30	14000 m STD (FL460) 2300 m (7500') AMSL	
Budapest FIR Belgrád FIR	KELEB (FIR határ) Kelebia 461030E 0193630K			5000 m (16400') AMSL	

ÚTVONAL AZONOSÍTÓ 1.	JELENTŐPONTOK 2.	MÁGNESES ÚTIRÁNY 3.	TÁVOLSÁG KM/NM 4.	FELSŐ HATÁR ALSO HATÁR 5.	MEGJEGYZÉSEK 6.
A-17/UA-17	<u>Békés VOR/DME NDB (BKS)</u> 464756E 0210432K	171° 351°	55,5/30	14000 m STD (FL460) 2300 m (7500') AMSL	
<u>Budapest FIR</u> <u>Bukarest FIR</u>	<u>DOMBI (FIR határ)</u> <u>Dombegyháza</u> 461800E 0211000K				
A-39/UA-39	<u>Békés VOR/DME NDB (BKS)</u> 464756E 0210432K	061° 241°	52,5/28,5	14000 m STD (FL460) 2300 m (7500') AMSL	
<u>Budapest FIR</u> <u>Bukarest FIR</u>	<u>GARSI (FIR határ)</u> <u>Kőrösnagyharsány</u> 470100E 0214100K				

ÚTVONAL AZONOSÍTÓ 1.	JELENTŐPONTOK 2.	MÁGNESES ÚTIRÁNY 3.	TÁVOLSÁG KM/NM 4.	FELSŐ HATÁR ALSO HATÁR 5.	MEGJEGYZÉSEK 6.
B-7/UB-7 Bratislava FIR Budapest FIR	KEKED (FIR határ) Abaújvár 483100É 0211800K TIMOR Timár 480942É 0212730K NARKA (FIR határ) Kismarja 471530É 0215200K	160° 340°	43/23,5 104/56	14000 m STD (FL460) 2300 m (7500') AMSL	
ATS Bratislava FIR Budapest FIR	KEKED (FIR határ) Abaújvár 483100É 0211800K	019° 199°	61/33	14000 m STD (FL460) 2300 m (7500') AMSL	
	Sajóhídvég VOR/DME NDB (SAG) 480025É 0205953K				

ÚTVONAL AZONOSÍTÓ	JELENTŐPONTOK	MÁGNESES ÚTIRÁNY 3.	TÁVOLSÁG KM/NM 4.	FELSŐ HATÁR ALSO HATÁR 5.	MEGJEGYZÉSEK 6.
1.					
G-1/UG-1					
Wien Budapest FIR	KELAN (FIR határ) Hegyeshalom 475500É 0170600K	119° 299°	55,5/30		
	Győr DVOR/DME NDB (GYR) 473930É 0174332K		56/30		
	TORNO Tornyó 473500É 0182800K	097° 277°	75/40,5		
	Tápiósáp DVOR/DME NDB (TPS) 472932É 0192651K		50/27	14000 m STD (FL460) 2300 m (7500') AMSL	
	ABONY Abony 471530É 0200000K	119° 299°	95,5/51,5		
	Békes VOR/DME NDB (BKS) 464756É 0210432K	122° 302°	30,5/16,5		
Budapest FIR Bukarest FIR	JULIA (FIR határ) Gyula 463830É 0212430K				

ÚTVONAL AZONOSÍTÓ 1.	JELENTŐPONTOK 2.	MÁGNESES ÚTIRÁNY 3.	TÁVOLSÁG KM/NM 4.	FELSŐ HATÁR ALSÓ HATÁR 5.	MEGJEGYZÉSEK 6.
R-22/UR-22 Zágráb FIR Budapest FIR	KOPRY (FIR határ) Gyékényes 461436É 0165824K	052° 232°	110/59,5		
	Ságvár DVOR/DME NDB (SVR) 464938É 0180709K		60/32,5 60/35		
	PUSTA Pusztaszabolcs 470900É 0184500K	053° 233°		14000 m STD (FL460) 2300 m (7500') AMSL	
	Tápiósáp DVOR/DME NDB (TPS) 472932É 0192651K		30/16 100/54		
Budapest FIR Lvov FIR	NORAH Jászágó 473630É 0194900K	061° 241°			
	Sajóhídvég VOR/DME NDB (SAG) 480025É 0205953K		104,5/56,5		
	TARAS (FIR határ) Tiszaszentmárton 482330É 0221400K				

ÚTVONAL AZONOSÍTÓ	JELENTŐPONTOK	MÁGNESES ÚTIRÁNY	TÁVOLSÁG KM/NM	FELSŐ HATÁR ALSO HATÁR	MEGJEGYZÉSEK
1. FIR	2.	3.	4.	5.	6.
R-223	GOTAR (FIR határ) 470124E 0162730K	098° 279°	128/69	7450 m STD (FL245) 2300 m (7500') AMSL	
R-26	Ságvár DVOR/DME NDB (SVR) 464938E 0180709K				
R-26/UR-26	SOPRO (FIR határ) Sopron 474400E 0163230K				
Wien Budapest FIR	Ságvár DVOR/DME NDB (SVR) 464938E 0180709K	128° 308°	154,5/83,5	14000 m STD (FL460) 2300 m (7500') AMSL	
Hódun (FIR határ) Hóduna 455354E 0184836K		151° 331°	117/63		

ÚTVONAL AZONOSÍTÓ 1.	JELENTŐPONTOK 2.	MÁGNESES ÚTIRÁNY 3.	TÁVOLSÁG KM/NM 4.	FELSŐ HATÁR ALSO HATÁR 5.	MEGJEGYZÉSEK 6.
UB-45 Bratislava FIR Budapest FIR	BALAP (FIR határ) Balassagyarmat 480406É 0191506K Tápiósáp VOR/DME NDB (TPS) 472930É 0192654K	165° 345°	87/36	14000 m STD (FL460) 7450 m STD (FL245)	
UR-43/UL-52 Bratislava FIR Budapest FIR	FIR határ Kéked 483330É 0212100K KARIL (FIR határ) Nagykároly 474430É 0222500K	136° 318°	126/68	14000 m STD (FL460) 7450 m STD (FL245)	
UL-50	Békés VOR/DME NDB (BKS) 464756É 0210432K KOTEG (FIR határ) Kötegyán 464218É 0213142K	104° 284°	36/19,5	14000 m STD (FL460) 7450 m STD (FL245)	Területi navigációs (RNAV)

ÚTVONAL AZONOSÍTÓ 1.	JELENTŐPONTOK 2.	MÁGNESES ÚTIRÁNY 3.	TÁVOLSÁG KM/NM 4.	FELSŐ HATÁR ALSO HATÁR 5.	MEGJEGYZÉSEK 6.
UT-50 Wien Budapest FIR	BEFRE (FIR határ) 474818E 0170400K Békés VOR/DME (BKS) 464756E 0210432K JULIA (FIR határ) Gyula 463830E 0212430K	105° 287°	322/174 30,5/16,5	$14000 \text{ m STD (FL460)}$ $7450 \text{ m STD (FL245)}$	Területi navigációs (RNAV)
UT-51 Wien Budapest FIR	ARLIN (FIR határ) 473330E 0164000K BATOG (FIR határ) 461612E 0205512K	109° 291°	360/190	$14000 \text{ m STD (FL460)}$ $7450 \text{ m STD (FL245)}$	Területi navigációs (RNAV)
UT-52 Bratislava FIR Budapest FIR	ERIAS (FIR határ) 475700E 0184618K Békés VOR/DME (BKS) 464756E 0210432K	123° 305°	216/116	$14000 \text{ m STD (FL460)}$ $7450 \text{ m STD (FL245)}$	Területi navigációs (RNAV)

REPÜLÉSI TERVEK BENYUJTÁSÁVAL KAPCSOLATOS ELŐÍRÁSOK

1. Benyújtási kötelezettség

- 1.1 A légiforgalmi irányító, repüléstájékoztató és riasztó szolgálatok hatékony ellátásának és a katonai szervek megfelelő tájékoztatásának biztosítása érdekében a légijármű vezetőjének, vagy a járató kijelölt képviselőjének repülési tervet kell benyújtania valamennyi repülésre, a repülés teljes útvonalára vonatkozóan, az alábbi repülések kivételével:
- nem-ellenőrzött repülőterek légtereiben folytatott repülések;
 - mezőgazdasági munkarepülések;
 - 50 m magasságot meg nem haladó, ellenőrzött légtéren kívüli repülések (sárkányrepülés, repülő-modell);
 - katonai repülőterek légtereiben (MCTR) és előzetesen igényelt időszakosan korlátozott légterekben (TRA) tervezett katonai repülések;
 - minden olyan egyéb repülés (vitorlázó, ballon, sárkány, stb.), amelyre az EREF külön légteret biztosít;
 - határőrizeti és készségi repülések.

2. A repülési terv benyújtása

2.1 Polgári repülőtérről történő indulás

Az ismétlődő repülési tervvel (RPL) nem rendelkező repülésekről egyedi repülési tervet (FPL) kell benyújtani:

- az indulási repülőtéren a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájához (repülésbejelentő) írásban, vagy ha az indulási repülőtéren ilyen nincs:
a repülőtéren lévő egyéb ATS egységhez (repülőtéri irányító torony, vagy repülőtéri repüléstájékoztató egység) írásban;
- ha az indulási repülőtéren légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája vagy egyéb ATS egység nincs, az EREF Tervező Csoportjához a rendelkezésre álló összeköttetési eszközöknek megfelelően AFTN-en, telexen, telefonon vagy telefaxon;
- ha a légijármű terepről hajtja végre a felszállást, levegőből benyújtott repülési tervet (AFIL) kell továbbítani a felszállás területén repüléstájékoztató szolgálatot ellátó egységnek.

Az RPL-ek benyújtásának szabályait a 44. sz. Légügyi Előírás tartalmazza.

Ha a repülési tervet írásban nyújtják be, az erre szolgáló ICAO típusu formanyomtatványt kell alkalmazni. Szóban történő benyújtás esetén a tájékoztatásnak a repülési terv formanyomtatványon szereplő valamennyi adatot tartalmaznia kell, az "egyéb tájékoztatások" rovatig bezárólag. A kiegészítő repülési terv adatok ugyancsak megadhatók, vagy közölni kell, hogy szükség esetén azok honnan szerezhetők be.

2.2 Katonai légijárművek katonai repülőtérrel történő indulása

Katonai repülőtérrel, katonai légijárművel történő indulások esetén a repülési tervet (FPL) az alakulat erre kijelölt szerve készíti.

Az FPL elkészítésére az ICAO típusu, vagy azzal adattartalmában egyenértékű formanyomtatványt kell alkalmazni.

A betérjesztő alakulat parancsnokának jóváhagyása után az FPL-t az EREF katonai szolgálatához kell továbbítani.

2.3 A repülési terv kitöltése

2.3.1 A repülési terv kitöltését a 44. sz. Légügyi Előírás 2. függelékében előírtak szerint kell végezni, az alábbi kiegészítésekkel, illetve módosításokkal:

- ha a légijármű kereskedelmi repülést végez és a járatónak kiosztott hárombetűs kódja van, a "légijármű azonosító jele" rovatba járatszámot kell írni, és a későbbi rádióösszszeköttetések során ezt a járatszámot kell használni. Egyéb esetekben a légijármű lajstromjelét kell használni;
- taxi repülés esetén a "repülés típusa" rovatba "G"-t kell írni;
- a légijármű sebességét kilométer/óránban vagy csomóban fel lehet tüntetni;
- a tervezett utazómagasságot minden esetben fel kell tüntetni az alábbiak szerint:
 - (i) 2150 m (7000 láb) QNH feletti magasságokon tervezett repülések esetén repülési szintekben kifejezve (FL);
 - (ii) 2150 m-en (7000 láb) és alatta tervezett repülések esetén az utazómagasságot tengerszint feletti magasságban kell kifejezni (méterben és lábban egyaránt ki lehet fejezni);
- nem kijelölt ATS útvonalakon tervezett repülések esetén a repülés útvonalát az alábbiak szerint kell megadni:

A repülés útvonalát az érintett navigációs berendezések azonosító jelének, a fontos pontok nevének felsorolásával és/vagy az útvonal töréspontok földrajzi, vagy EREF koordinátájának felsorolásával kell megadni. Levegőből benyújtott repülési terv esetén a repülés útvonalát az érintett települések nevének felsorolásával is meg lehet adni.

Különös gondot kell fordítani arra, hogy ha a repülés ellenőrzött légtérre érint, a kijelölt belépési pont feltüntetésére kerüljön;

370 km/óra (200 csomó) IAS sebességet meghaladó katonai repülések esetén meg kell adni a bedöntés szögét és a fordulópontok átrepülési magasságát, ha az az előző ponthoz képest megváltozik;

- ha a repülési tervet nem a közlekedés napján nyújtják be, az "egyéb tájékoztatások" rovatban fel kell tüntetni a közlekedés tervezett napját. Ehhez a "DOF/" megjelölést kell használni (pl.: DOF/910615);
- a különleges engedélyhez kötött katonai és polgári repülések esetén az "egyéb tájékoztatások" rovatban fel kell tüntetni az engedélyezési okirat számát;
- valamennyi idő adatot UTC-ben kell feltüntetni!

2.3.2 A FPL-t a tervezett repülés megkezdése előtt, a repülés jellegetől függően, legkésőbb az alábbi időpontban kell benyújtani:

a) belföldi repülések

- (i) különleges engedélyhez kötött repülések esetén EOBT-3 óra;
- (ii) az MH Repülő Szemlélő által külön feljogosított üzemtartók repülései esetén; valamint 900 m (3000 láb) AMSL alatt tervezett repülések esetén, ha a repülés nem érint MCTR-t, vagy működő TRA-t: EOBT-30 perc;
- (iii) baleseti helyszínelés, kutatási és mentési célú, vagy speciális légirendészeti feladatokat végző repülések, valamint terepről történő felszállás esetén a felszállás időpontjában (AFIL);
- (iv) egyéb esetekben: EOBT-2 óra.

b) nemzetközi repülések

- (i) ha a légijármű indulási vagy rendeltetési repülőtér Budapest/Ferihegy és/vagy a repülést Budapest FIR-ben teljes egészében ellenőrzött légtéren keresztül tervezik végrehajtani: EOBT-30 perc;
- (ii) a fenti (i) pontba nem tartozó repülések esetén EOBT-2 óra; vagy
- (iii) a rendeltetési repülőtér által megkívánt korábbi időpont, ha a rendeltetési repülőtér ilyen külön meghatároz.

2.4 Repülési tervek módosításai

2.4.1 Ha egy légitármű, melyről korábban repülési tervet nyújtottak be:

- nem fog közlekedni, a repülési tervet törölni kell annál az egységnél, ahol korábban a repülési tervet benyújtották;
- várhatóan 30 percet, vagy ezt meghaladóan késni fog az indulással, az új EOBT-t közölni kell azzal az egységgel, amelynek részére korábban a repülési tervet benyújtották;
- típusa (és esetleg sebessége, turbulencia kategóriája) megváltozik, erről tájékoztatni kell azt az egységet, amelynek részére korábban a repülési tervet benyújtották.

2.4.2 Ha egy légitármű parancsnoka a tervezett útvonalat, rendeltetési repülőteret, azonosító jelet (járatszámot, vagy lajstromjelet), vagy indulási repülőterét megváltoztatni kívánja, a korábban benyújtott repülési tervet törölni kell. Annál az egységnél, ahova korábban a repülési tervet benyújtotta és új repülési tervet kell benyújtania.

3. Címek és telefonszámok

3.1 EREF Tervező Csoport

Postacím : Budapest 1502 Pf. 40
 Telefon : (36)4-166-6431
 (36)4-166-7233/264 v. 159 v. 255 mellék
 Telefax : (36)4-166-4068
 " HM : 34-49
 Telex : 225424/Rex 4/188 v. 199 mellék

3.2 Repüléstájékoztató Központ

Telefon : (36)4-166-4246
 (36)4-166-4995
 " HM : 19-83
 Telefax : (36)4-186-8304
 (36)4-166-4995
 " HM : 19-83

- * -

LÉGTÉREK IGÉNYLÉSE

1. Időszakosan korlátozott légterek (TRA) igénylése
 - 1.1 Az időszakosan korlátozott légterek igénybevételére vonatkozó következő napi terveket a katonai repülőtereknek az EREF katonai szolgálata számára legkésőbb naponta 15 óráig (helyi idő) továbbítani kell. Az EREF a beérkező igények összehangolása után az igények elfogadásáról, illetve korlátozásáról az igénylőt értesíti.
A "B" mellékletben felsorolt időszakosan korlátozott légterek kívüli légtér igényeket (pl. katonai gyakorlat) legalább 10 nappal a tervezett igénybevétel előtt külön kell kérni az MH Repülő Szemléltősegtől az alábbi 4.2. pontban felsorolt adatok megadásával, valamint kiegészítve a légtér igénybevétel minimális magasságával.
 - 1.2 Az időszakosan korlátozott légterekre vonatkozó igénylésnek az alábbiakat kell tartalmaznia:
 - a légtér azonosító jele;
 - az igénybevétel kezdési és befejezési időpontjai UTC-ben;
 - az igényelt légtér alsó és felső tengerszint feletti magassága;
 - a légtérben tervezett feladat jellege.
 - 1.3 A légtér igényt törölni kell, ha a tervezett feladat végrehajtására előreláthatólag nem kerül sor.
 - 1.4 Az időszakosan korlátozott légtér tényleges igénybevételének megkezdése előtt legalább 45 perccel az igénybe vevő köteles a kezdés időpontját az EREF katonai szolgálatával egyeztetni. Az EREF váltásparancsnoka a légi helyzet függvényében az igénybevételt korlátozhatja, módosíthatja vagy tilthatja. A légi helyzet értékelését az EREF váltásparancsnoka a körzeti irányító központ illetékes csoportvezetőjének bevonásával köteles végrehajtani.
Ha az EREF által engedélyezett kezdési időponthoz képest a légtér igénybevételt 30 percen belül nem kezdik meg, az EREF katonai szolgálatától új kezdési időpontot kell kérni.
 - 1.5 Az igénybe vevő köteles továbbítani az EREF katonai szolgálata számára az alábbiakat:
 - ha az igénybevétel legalább 30 percig szünetel, megadva az újrakezdés tervezett időpontját; és
 - a légtér igénybevételének befejezését.
Az időszakosan korlátozott légtér igénybevételét az engedélyezett kezdési időpont előtt megkezdni, illetve az engedélyezett befejezési időn túl folytatni tilos.

2. Forgalmi tájékoztató körzetek (TIZ) és gyakorló légterek (TAA) igénylése

2.1 Az EREF engedélyét kell kérniük a repülőtereknek a forgalmi tájékoztató körzetek (TIZ) és gyakorló légterek (TAA) igénybevételéhez.

2.2 A légterek használatára vonatkozó igényeket legkésőbb 1 órával, de nem korábban, mint 2 órával a tervezett igénybevétel előtt telefonon kell megkérni, megadva a kezdés tervezett időpontját. Az EREF az engedélyt a légi helyzet függvényében, az érintett ATS egységekkel történő egyeztetés után adja ki.

2.3 Az igénybe vevő repülőtér haladéktalanul továbbítani köteles az EREF felé a légtér igénybevétel befejezését.

3. Veszélyes légterek (LH-D) igénylése

3.1 A katonai szervek, fegyveres testületek, a lőterek igénybevétele tervező seregtest parancsnokságok, kijelölt főnökségek útján, a "B" mellékletben felsorolt lőterek alárendeltjeik által történő felhasználásának következő havi összesített tervét minden hó 20-ig meg kell küldeni az EREF katonai szolgálatának, amely a NOTAM-ban közzekeendő adatokat a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat (AIS) részére továbbítja.

3.2 Az összesített tervnek az alábbi adatokat kell tartalmaznia:

- lőtér azonosító jele;
- a működés dátumai;
- a működés kezdési és befejezési időpontjai (helyi időben);
- a repülésre veszélyes tengerszint feletti magasság, ha az a közzétettnél alacsonyabb;
- a végrehajtandó feladat megnevezése.

3.3 A havi összesített terv következő hétre vonatkozó pontosított tervét minden hét péntekén 12 óráig meg kell küldeni az EREF katonai szolgálatának. A havi összesített tervhez képest újabb igényvel fellelni nem lehet.

3.4 A tervben szereplő lőtér igényt törölni kell, ha a tervezett feladat végrehajtására előreláthatólag nem kerül sor. A törölést a lehető legrövidebb időn belül közölni kell az EREF katonai szolgálatával.

3.5 A lőtér tényleges üzemének kezdetét és végét külön jelezni nem kell, ha az üzemelés az igényelt kezdési időponttól számított 30 percen belül megkezdődik, illetve a feladat végrehajtása nem több, mint fél órával hamarabb fejeződik be. A lőtér üzemét az igényelt kezdési időpont előtt megkezdni, illetve az igényelt befejezési időponton túl az üzemet folytatni tilos!

Ha a lövészetet az igényelt befejezési időpont előtt több mint 30 perccel előbb befejezik, erről azonnal tájékoztatni kell az EREF katonai szolgálatát.

4. Eseti légtér igénylések

4.1 Eseti légtérigénylést kell benyújtani az MH Repülő Szemlélő-séghez:

5 munkanappal a tervezett légtérigénybevétel előtt:

- a) a nem kijelölt veszélyes légterekben tervezett különböző lövedékek, rakéták fellövésére, valamint olyan eszközök légtérbe juttatására vonatkozó igényeket, melyek tömegük-nél, kisugárzott energiájuknál és egyéb tulajdonságaiknál fogva a repülés biztonságára, vagy az élet- és vagyonbiztonságra veszélyt jelenthetnek;
- b) nem kijelölt légtérben tervezett sportrendezvényekhez, légi bemutatókhoz, valamint olyan légtér igénybevételekhez, melyek külön légtér biztosítását igénylik.

Megjegyzés.- Az MH Repülő Szemlélőség az igénybevételi engedélyt a Légügyi Hatósággal egyeztetve adja ki.

2 órával a tervezett légtérigénybevétel előtt eseti légtér igénylést kell benyújtani az EREF katonai szolgálatához:

- nem-ellenőrzött repülőterek légterein kívül tervezett gáz- és hőlégballon, az 50 m magasságnál nagyobb magasságban tervezett sárkányrepülésekhez, repülőmodellek repültetéséhez és vi-torlázó távrepülésekhez.

4.2 Az igénylésnek az alábbiakat kell tartalmaznia:

- az igényelt légtér oldalhatárai földrajzi, vagy EREF koor-dináták szerint;
- a működés dátuma;
- a légtér igénybevétel kezdési és befejezési időpontjai UTC-ben;
- a légtér igénybevétel maximális magassága;
- a tevékenység megnevezése (az EREF katonai szolgálatához benyújtott légijárművek repülésének igénylése esetén, a lé-gijárművek lajstrom- vagy azonosító jelének feltüntetésé-vel).

4.3 A légtér igénybevételt az EREF-től kapott engedély nélkül meg-kezdeni tilos.

4.4 Az igénybevétel kezdetét és végét külön jelezni nem kell, ha a tevékenység az EREF által jóváhagyott kezdési időponttól szá-mított 30 percen belül megkezdődik, illetve a feladat végre-hajtása nem több, mint fél órával az engedélyezett befejezési idő előtt fejeződik be.

A légtér igénybevételt az engedélyezett időpont előtt megkez-denii, illetve az engedélyezett időponton túl tovább folytatni tilos.

Ha a tevékenységet az engedélyezett befejezési időpont előtt több, mint 30 perccel előbb befejezik, erről azonnal tájékoz-tatni kell az EREF katonai szolgálatát.

5. Államhatár menti sávban kijelölt mezőgazdasági munkakörzetek igénylése

- 5.1 Az államhatár menti sávban kijelölt mezőgazdasági munkakörzetek tervezett működéséről tájékoztatni kell az EREF katonai szolgálatát a repülést megelőző nap 15.00 óráig (UTC). A tájékoztatásnak a munkakörzet azonosító jelét, valamint a tervezett kezdési és befejezési időpontot kell tartalmaznia.
- 5.2 A munkakörzetben folyó repülés megkezdéséről és befejezéséről tájékoztatni kell a körzeti repüléstájékoztató központot.

SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLONOK

1. Személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása

1.1 A személyzet nélküli szabad ballonok az alábbi kategóriákba sorolandók:

a) könnyű:

az a személyzet nélküli szabad ballon, amely egy, vagy több darabból álló 4 kg össztömeget meg nem haladó terhet szállít, hacsak az alábbi c) 2, 3. vagy 4. pontoknak megfelelően "nehéz"-nek nem minősül;

b) közepes:

az a személyzet nélküli szabad ballon, amely egy vagy több darabból álló 4 kg vagy több, de 6 kg össztömeget meg nem haladó terhet szállít, hacsak az alábbi c) 2, 3. vagy 4. pontoknak megfelelően "nehéz"-nek nem minősül;

c) nehéz:

az a személyzet nélküli szabad ballon, amelynek:

1. össztömege 6 kg vagy több, vagy
2. egy darab 3 kg-os vagy nagyobb tömegű terhet is szállít;
3. egy darab 2 kg-os vagy nagyobb tömegű terhet szállít, melynek területi sűrűsége nagyobb, mint 13 gr/cm^2 ; vagy
4. a teher felfüggesztésére olyan kötelek, vagy egyéb eszközt használnak, amelynél 230 N, vagy nagyobb erőre van szükség ahhoz, hogy a teher leváljon a ballonnalról.

(A c/3 pontban szereplő területi sűrűség a szállított teher grammal kifejezett össztömege osztva a teher legkisebb felületének négyzetcentiméterben kifejezett nagyságával (gr/cm^2)).

2. Általános üzemeltetési szabályok

2.1 Személyzet nélküli szabad ballont felbocsátani az EREF részére előzetesen megküldött felbocsátási terv, vagy az EREF visszaigazolt engedélye alapján szabad.

- 2.2 A kizárólag meteorológiai célokra használt és az előírásoknak megfelelően üzemeltetett "könnyű" ballon kivételével, személyzet nélküli szabad ballonnal más állam területére átrepülni, az érintett állam megfelelő tájékoztatása nélkül tilos.
- 2.3 Amennyiben a felbocsátás tervezésekor okkal feltételezhető, hogy a ballon egy másik állam légterébe sodródhat, ezt az EREF részére külön jelezni kell, az érintett állam tájékoztatása céljából.
- 2.4 A személyzet nélküli szabad ballonokat a Magyar Köztársaság, valamint a várhatóan átrepült állam(ok) előírásaiban meghatározott feltételeknek megfelelően kell üzemeltetni.
- 2.5 Személyzet nélküli szabad ballont tilos úgy üzemeltetni, hogy a ballon vagy annak bármely része - a terhet beleértve - földnek ütközése veszélyeztesse a műveletben részt nem vevő személyeket vagy vagyontárgyakat.

3. Üzemeltetési korlátozások és felszerelésekkel kapcsolatos követelmények

- 3.1 A "nehéz" kategóriájú szabad ballon felbocsátásának megkezdéséhez a körzeti repüléstájékoztató központ engedélyét kell kérni, ha:
- a felhőzet mennyisége 4 okta vagy több, vagy
 - a vízszintes látás 8 km-nél kevesebb.
- 3.2 "Nehéz" és "közepes" kategóriájú személyzet nélküli szabad ballonokat tilos úgy felbocsátani, hogy az városok, települések sűrűn lakott területei és a felbocsátási műveletben részt nem vevő, szabadban lévő embercsoportok felett 1000 lábnál (300 m) alacsonyabban repüljön.
- 3.3 "Nehéz" kategóriájú személyzet nélküli szabad ballon csak az alábbi feltételekkel üzemeltethető:
- a) a ballon legalább 2 db egymástól függetlenül működő automatikus, vagy távirányítású teher leválasztó berendezéssel, vagy rendszerrel van felszerelve;
 - b) túlnyomás nélküli polietilén ballon esetén legalább két, egymástól független módszerrel, rendszerrel, berendezéssel vagy ezek kombinációjával van felszerelve, amellyel a ballon burkolat további repülése megakadályozható.

Megjegyzés.- Ezen berendezések használata a túlnyomásos ballonoknál nem szükséges, mivel azok a teher elengedése után gyorsan felemelkednek és a ballon burkolata így, a kilyukasztásra szolgáló berendezés, vagy rendszer nélkül is széthasad.

c) a ballon burkolata olyan radarjel visszaverő berendezéssel vagy radarjel visszaverő anyaggal van felszerelve, amely a 140 MHz és a 3200 MHz frekvencia tartományok között működő földi radar berendezéseknek visszavert jelet ad és/vagy a ballon olyan egyéb berendezéssel van felszerelve, amely a földi radar berendezés hatótávolságán kívül, a kezelő számára folyamatos követésre ad lehetőséget.

3.4 A "nehéz" kategóriájú szabad ballonokat fel kell szerelni A7000 kódot folyamatosan sugárzó "C" módu transzponderrel.

3.5 Ha a "nehéz" kategóriájú személyzet nélküli szabad ballon olyan függő antennával van felszerelve, melynek bármely pontján történő letöréséhez 230 Newtonnál nagyobb erőre van szükség, az antennán legalább 15 méterenként színes jelzőzászlót, vagy jelzőcsíkot kell elhelyezni.

3.6 A napnyugta és napkelte között üzemeltetett "nehéz" kategóriájú személyzet nélküli szabad ballonokat, azok tartozékait és terheit - függetlenül attól, hogy ezek a repülés során a ballonról leválnak-e vagy sem - jelzőfényekkel kell ellátni.

3.7 A 15 méternél hosszabb felfüggesztő szerkezettel ellátott (a nagyon feltűnő, színes, nyitott ejtőernyő kivételével) "nehéz" kategóriájú személyzet nélküli szabad ballon felfüggesztő szerkezetét feltűnő színes csíkokkal kell befesteni, vagy színes jelzőzászlókkal kell ellátni.

4. A repülés befejezése

4.1 A "nehéz" kategóriájú személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetője köteles működésbe hozni a fenti 3.3. a) és b) pontokban előírt továbbrepülést megakadályozó berendezést, ha:

- a) ismeretté válik, hogy az időjárási feltételek az üzemeltetésre előírt minimumoknál rosszabbak;
- b) meghibásodás vagy bármely egyéb ok miatt a további üzemeltetés veszélyes lehet a légiforgalomra, vagy a földön lévő személyekre vagy vagyontárgyakra; vagy
- c) mielőtt a ballon engedély nélkül berepül egy másik állam légterébe.

5. Személyzet nélküli szabad ballonok felbocsátásának előzetes bejelentési rendje

5.1 "Könnyű" kategóriájú ballonok

5.1.1 A "könnyű" kategóriájú személyzet nélküli szabad ballonokat - amennyiben lehetséges - előzetes felbocsátási tervnek megfelelően kell felbocsátani.

5.1.2 A felbocsátási tervet a polgári és katonai légügyi hatóságok részére egyaránt meg kell küldeni.

A felbocsátási tervnek az alábbi adatokat kell tartalmaznia:

- a felbocsátás helye, földrajzi és EREF koordinátában;
- a felbocsátás ideje (napok, időpontok UTC-ben);
- a ballon jellemzői (kategória, tömeg, szín, méret);
- maximális üzemelési magasság.

A felbocsátási terv nemzetközi közzétételéről a polgári légügyi hatóság gondoskodik.

5.1.3 A megküldött tervet írásban módosítani kell, ha a megküldött adatokat megváltoztatni kívánják.

5.2 "Közepes" és "nehéz" kategóriájú ballonok

5.2.1 A "közepes" és "nehéz" kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballonok tervezett repüléséről a repülés megkezdése előtt legalább 7 nappal az EREF katonai szolgálata részére az alábbi adatokat kell megküldeni:

- a) a ballon azonosító jelzése (ha van), a felbocsátás célja;
- b) a ballon kategóriája és jellemzői;
- c) SSR kód (ha van);
- d) az üzemeltető neve és telefonszáma;
- e) a felbocsátás földrajzi helye;
- f) a felbocsátás tervezett ideje UTC-ben (vagy több ballon felbocsátása esetén a felbocsátások kezdetének és befejezésének időpontja);
- g) több ballon felbocsátása esetén a ballonok száma, valamint a felbocsátások közötti időköz;
- h) a felemelkedés tervezett iránya;
- i) üzemelési (nyomás)magasság;
- j) 18.000 m STD (FL600) magasság keresztezéséig, vagy ha az üzemelési magasság 18.000 méternél kevesebb, az üzemelési magasság elérésének várható időtartama; valamint a keresztezés, vagy az üzemelési magasság elérésének számított helye;
- k) a repülés befejezésének várható dátuma és időpontja, valamint a várható földetérés helye.

Megjegyzés.- Ha a ballonokat sorozatosan bocsátják fel, azokat az időket kell feltüntetni, amikor az első és utolsó ballon eléri a megfelelő magasságot (pl.: 122136 UTC - 130330 UTC);

Ha a ballon repülése várhatóan hosszú ideig tart és ezért a repülés befejezésének idejét, valamint a várható földetérés helyét nem lehet előre meghatározni, a "hosszú időtartam" kifejezést kell használni.

Megjegyzés.- Amennyiben egynél több földetérési helyet állapítanak meg, minden egyes helyszínt a várható földetérési idővel együtt kell feltüntetni. Amennyiben sorozatos földetérés várható, azokat az időpontokat kell feltüntetni, amikor a sorozat első és utolsó ballonja várhatóan földet ér (pl.: 070330-072300. UTC).

5.2.2 Az 5.2.1. pont alapján továbbított tájékoztatás bármely változását legalább 6 órával, kritikus időpontú zavarok vizsgálata céljából történő felbocsátások esetén legalább 30 perccel a tervezett felbocsátás előtt be kell jelenteni a körzeti repüléstájékoztató központ számára.

5.2.3 Az üzemeltetőnek azonnal értesítenie kell az EREF katonai szolgálatát, amint ismeretessé válik, hogy az 5.2.1. pontban előírtak alapján előzetesen bejelentett "közepes" vagy "nehéz" kategóriájú személyzet nélküli szabad ballon repülését törlik.

5.3 A felbocsátás bejelentése

5.3.1 "Közepes" vagy "nehéz" kategóriájú személyzet nélküli szabad ballon felbocsátása után az üzemeltetőnek azonnal értesítenie kell a körzeti repüléstájékoztató központot és a következőket kell megadnia:

- a) a ballon azonosító jelzése;
- b) a felbocsátás helye (földrajzi és EREF koordinátában);
- c) a felbocsátás tényleges ideje;
- d) a 18.000 m STD (FL600) magasság keresztezésének, vagy ha az üzemelési magasság 18.000 m vagy kevesebb, az üzemelési magasság elérésének várható ideje és helye; és
- e) az előzetes tájékoztatásban megadottól történő eltérések a g) és h) alpontok vonatkozásában.

6. A ballon repülésének követése és helyzetjelentések

6.1 A 18.000 m STD (FL600) magasságon, vagy ez alatt működő "nehéz" személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetőjének figyelemmel kell kísérnie a ballon repülési útját és a körzeti repüléstájékoztató központ kívánságának megfelelően, jelentenie kell a ballon helyzetét.

Amennyiben a körzeti repüléstájékoztató központ gyakoribb helyzetjelentést nem kér, az üzemeltetőnek 2 óránként jelentenie kell a ballon helyzetét.

6.2 A 18.000 m STD (FL600) magasság felett működő "nehéz" személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetőjének figyelemmel kell kísérnie a ballon repülési útját és a körzeti repüléstájékoztató központ kívánságának megfelelően, jelentenie kell a ballon helyzetét.

Amennyiben a körzeti repüléstájékoztató központ gyakoribb helyzetjelentést nem kér, az üzemeltetőnek 24 óránként jelentenie kell a ballon helyzetét.

6.3 Amennyiben a ballon helyzetét a 6.1. és 6.2. pontokban előírtak szerint nem lehet megállapítani, az üzemeltetőnek erről azonnal értesítenie kell a körzeti repüléstájékoztató központot. Ennek az értesítésnek tartalmaznia kell a ballon utolsó megállapított helyzetét. Amikor a ballon követését ismét végre tudják hajtani, erről azonnal értesíteni kell a körzeti repüléstájékoztató központot.

6.4 A "nehéz" személyzet nélküli szabad ballon tervezett süllyedésének megkezdése előtt egy órával az üzemeltetőnek értesíteni kell a körzeti repüléstájékoztató központot a ballonnal kapcsolatos következő adatokról:

- a) a jelenlegi földrajzi helyzet;
- b) a jelenlegi repülési magasság (nyomásmagasság);
- c) amennyiben lehetséges, a 18.000 m STD (FL600) magasság keresztezésének várható időpontja;
- d) a földetérés várható ideje és helye.

6.5 A "nehéz" vagy "közepes" személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetőjének értesítenie kell a körzeti repüléstájékoztató központot a repülési feladat befejezéséről.

- * -

REPÜLÉSI MAGASSÁGOK LÉPCSŐZÉSE

A Magyar Köztársaság feletti repülések tervezésekor és végrehajtásakor az alábbi magasság elosztási rendszert kell alkalmazni.

Megjegyzés.- A 14000 méter STD feletti repülések részére külön irány-magasságok nem kerültek kijelölésre.

A repülés útiránya (mágneses térképírása - MTI)		
000 ⁰ -179 ⁰		180 ⁰ -359 ⁰
	13700 m STD (F450)	13100 m STD (F430)
	12500 m STD (F410)	11900 m STD (F390)
	11300 m STD (F370)	10650 m STD (F350)
	10050 m STD (F330)	9450 m STD (F310)
IFR	8850 m STD (F290)	8550 m STD (F280)
	8250 m STD (F270)	7900 m STD (F260)
	7600 m STD (F250)	7300 m STD (F240)
	7000 m STD (F230)	6700 m STD (F220)
	6400 m STD (F210)	
		6100 m STD (F200)
	5800 m STD (F190)	5500 m STD (F180)
IFR	5200 m STD (F170)	4900 m STD (F160)
	4550 m STD (F150)	4250 m STD (F140)
és	3950 m STD (F130)	3650 m STD (F120)
VFR	3350 m STD (F110)	3050 m STD (F100)
	2750 m STD (F090)	2450 m STD (F080)
IFR	2150 m QNH (7000 láb)	
VFR		2000 m QNH (6500 láb)
IFR		1850 m QNH (6000 láb)
VFR	1700 m QNH (5500 láb)	
IFR	1500 m QNH (5000 láb)	
VFR		1350 m QNH (4500 láb)
IFR		1200 m QNH (4000 láb)
VFR	1050 m QNH (3500 láb)	
IFR	900 m QNH (3000 láb)	

Megjegyzés.- 900 m QNH (3000 láb) alatt tervezett és végrehajtott VFR repülések esetén külön magassági lépcsőzést nem kell alkalmazni.

"F" MELLÉKLET

A harci repülőgépeket a legkisebb repülési magasságtól (100 méter földfelszín felett) 8850 méter STD magasságig 600 méterrel, 8850 méter STD felett pedig 1200 méterrel kell egymástól és más légijárművektől elkülöníteni. A harci repülőgépek 900 méter QNH (3000 láb) magasság feletti repülése esetén a választott magasság feleljen meg a fenti táblázatban felsoroltak valamelyikének.

- * -

A repülés útján (magasság felkötés) - MII

11300 m STD (F370)	
11000 m STD (F350)	
10700 m STD (F330)	
10400 m STD (F310)	
10100 m STD (F290)	
9800 m STD (F270)	
9500 m STD (F250)	
9200 m STD (F230)	
8900 m STD (F210)	
8600 m STD (F190)	
8300 m STD (F170)	
8000 m STD (F150)	
7700 m STD (F130)	
7400 m STD (F110)	
7100 m STD (F090)	
6800 m STD (F080)	
6500 m STD (F070)	
6200 m STD (F060)	
5900 m STD (F050)	
5600 m STD (F040)	
5300 m STD (F030)	
5000 m STD (F020)	
4700 m STD (F010)	
4400 m STD (F000)	
4100 m STD (F000)	
3800 m STD (F000)	
3500 m STD (F000)	
3200 m STD (F000)	
2900 m STD (F000)	
2600 m STD (F000)	
2300 m STD (F000)	
2000 m STD (F000)	
1700 m STD (F000)	
1400 m STD (F000)	
1100 m STD (F000)	
800 m STD (F000)	
500 m STD (F000)	
200 m STD (F000)	
100 m STD (F000)	

2150 m QNH (7000 láb)	IFR
2000 m QNH (6500 láb)	VFR
1850 m QNH (6000 láb)	IFR
1700 m QNH (5500 láb)	VFR
1500 m QNH (5000 láb)	IFR
1350 m QNH (4500 láb)	VFR
1200 m QNH (4000 láb)	IFR
1050 m QNH (3500 láb)	VFR
900 m QNH (3000 láb)	IFR

Magasságok - 900 m QNH (3000 láb) alatt tervezett és végrehajtott VFR

REPÜLÉSEK VÉGREHAJTÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. Ellenőrzött repülőtereken és ellenőrzött légterekben történő működés szabályai

1.1 A repülés megkezdése

A repülés csak az EREF által visszaigazolt repülési terv birtokában kezdhető meg, az alábbi repülések kivételével:

- teljes egészében polgári légiforgalmi irányító egységek által ellenőrzött repülések;
- 750 m (2500') AMSL repülési magasság alatt tervezett belföldi útvonalrepülések, ha azok a repülőtér körül kijelölt ellenőrzött légtér(ek) elhagyása után teljes egészében ellenőrzött légtéren kívül, a tiltott, időszakosan korlátozott és veszélyes légterek elkerülésével kerülnek végrehajtásra.

1.2 Irányítói engedélyek

Az ellenőrzött repülőtereken történő működéshez, illetve az ellenőrzött légterekbe történő belépéshez, és az abban történő működéshez a légijárműnek irányítói engedélyt kell kérnie rádióan az illetékes légiforgalmi irányító egységtől. Irányítói engedély nélkül ellenőrzött légtérbe belépni, illetve ellenőrzött repülőtéren működést kezdeni szigorúan tilos.

Megjegyzés: A repülőtéri irányító körzeten (CTR) belüli terepről történő felszállás szabályait a 2.2.2. pont tartalmazza.

A repülés végrehajtása során a légijárműnek be kell tartania a légiforgalmi irányító egységek engedélyeit és utasításait, azoktól csak kényszerhelyzet vagy a biztonság érdekében térhet el, az érintett légiforgalmi irányító egység körülményeknek megfelelő azonnali tájékoztatása mellett.

Amennyiben egy kiadott légiforgalmi irányítói engedély nem felel meg a légijármű parancsnokának, módosított engedélyt kérhet.

1.3 Helyzetjelentések

Az ellenőrzött légtérben működő valamennyi repülésnek jelentenie kell minden egyes kijelölt kötelező jelentőpont átrepülésének időpontját és magasságát, hacsak az illetékes légiforgalmi irányító egység felmentést nem ad. Helyzetét jelentenie kell az illetékes légiforgalmi irányító egység által meghatározott egyéb jelentőpontoknál, vagy időközönként.

1.4 Útvonaltartás

Az ellenőrzött légtérben működő légijárműnek kijelölt ATS útvonalon történő repüléskor az útvonal meghatározott középvonalán kell repülnie, illetve más útvonalon történő repüléskor az illetékes légiforgalmi irányító egység által kijelölt útvonalat kövesse.

Az útvonaltól történő kényszerű eltérésekhez irányítói engedélyt kell kérni, illetve az eltéréseket be kell jelenteni.

1.5 Légiforgalmi irányító egységek tájékoztatása

Tájékoztatni kell az érintett légiforgalmi irányító egységet:

- ha a légijármű tényleges önsebessége az utazómagasságon a repülési tervben megadott sebességhez viszonyítva 5 %-al megváltozik, vagy várható, hogy meg fog változni;
- ha a következő jelentőpontra, repüléstájékoztató körzethatárra, vagy rendeltetési repülőtérre - amelyik következik - számított idő 3 perccel, vagy többel eltér attól, amit a légiforgalmi irányító egységgel korábban közöltek; és
- a repülési terv szükség szerinti megváltoztatásáról (utazómagasság, útvonal, rendeltetési repülőtér, repülési szabályok).

1.6 Időjárás romlás VMC értékek alá

Ha nyilvánvaló, hogy egy ellenőrzött légtérben működő VFR repülés VMC értékek mellett repülését folytatni nem tudja:

- a) kérjen magasságváltásra szóló engedélyt, mely lehetővé teszi számára, hogy repülését VMC-ben folytathassa a rendeltetési repülőtérig, vagy egy kitérő repülőtérig;
- b) ha az a) alatti engedély nem szerezhető be, működjön tovább VMC-ben és az illetékes légiforgalmi irányító egységet értesítve, szálljon le a legközelebbi alkalmas repülőtérre;
- c) repülőtéri irányító körzeten belüli működés esetén kérjen engedélyt különleges VFR repülésre; vagy
- d) kérjen engedélyt IFR szerinti működésre.

2. Nem-ellenőrzött repülőtereken és nem-ellenőrzött légterekben történő működés szabályai

2.1 Útvonalrepülés megkezdése

A nem-ellenőrzött repülőterekről útvonalrepülésre történő indulás csak az EREF által visszaigazolt repülési terv birtokában kezdhető meg, kivéve a 750 m (2500') AMSL repülési magasság alatt tervezett belföldi útvonalrepüléseket, ha azok teljes egészében ellenőrzött légtereken kívül a tiltott, veszélyes és időszakosan korlátozott légterek elkerülésével kerülnek végrehajtásra.

2.2 Nem-ellenőrzött repülőtérrel történő indulás, felszállás repülőtérrel kívüli területéről

2.2.1 Repülőtérrel történő indulás

Ha a repülőtér repülőtéri repüléstájékoztató (AFIS) egység működik, az induló légijárműnek az alábbiakról kell tájékoztatást adnia az AFIS egység számára:

- gurulási szándék,
- használandó futópálya,
- felszállás utáni repülési manőverek,
- készenlét jelzése a felszálláshoz a futópályára történő kigurulás előtt,
- kigurulás és felszállás,
- egyéb szándékok és manőverek, mely más légijárművek működését befolyásolhatják.

Az AFIS egységek meteorológiai, forgalmi, használatos futópályára és a futópálya foglaltságára vonatkozó tájékoztatásokat adnak. Ha a légijármű felszállás után ellenőrzött légtérbe fog lépni, az AFIS egység útvonal engedélyt is továbbít a légijármű részére a futópályára történő kigurulás előtt.

Nem-ellenőrzött repülőtérrel történő indulás esetén az indulási repülőtérnek tájékoztatnia kell a repüléstájékoztató központot (FIC) a felszállásról.

2.2.2 Nem repülőtérrel történő indulás

Ha a terepre szállt légijármű a felszállást repülőtéri irányító körzetben (CTR) kívül hajtja végre, a felszállás végrehajtása után a legrövidebb időn belül összeköttetést kell létesítenie a FIC-el és be kell jelentenie a felszállást.

Ha a felszállást CTR-en belül kívánják végrehajtani, a felszállás végrehajtásához - még a földön - irányítói engedélyt kell kérni. Ha ez gyakorlatilag nem lehetséges, a felszállás után azonnal fel kell venni az összeköttetést az illetékes repülőtéri irányító toronnyal. Irányítói engedély nélkül 50 m földfelszín feletti magasság fölé emelkedni tilos.

2.3 Rádióösszeköttetés a körzeti repüléstájékoztató központtal

Minden IFR szerint működő légijárműnek, mely a repülőtér kijelölt légtereit elhagyja, folyamatos rádióösszeköttetést kell fenntartania a körzeti repüléstájékoztató központtal (FIC). Ugyancsak folyamatos rádióösszeköttetést kell fenntartani a FIC-el a határsávban útvonalrepülést végző VFR repüléseknek, a mezőgazdasági munkarepülést végző légijárművek kivételével. A légijárműnek jelentenie kell helyzetét az egyes kijelölt jelentőpontok átrepülésekor (ha ilyenek vannak), és a FIC által meghatározott egyéb esetekben, de legalább 15 percenként.

A repülési szabályoktól függetlenül tájékoztatni kell a FIC-et:

- ha a légi jármű a kijelölt útvonaltól 5 km-nél nagyobb távolságra, vagy a tervezett magasságtól eltérni kényszerül;
- ha a következő jelentőpontra, repüléstájékoztató körzethatárra, vagy rendeltetési repülőtérre – amelyik következik – számított idő 5 perccel, vagy többel eltér attól, amit a FIC részére korábban közölték;
- a repülési szabályok megváltoztatásának szándékáról (áttérés IFR-re, vagy VFR-re);
- a leszállás megkezdéséről (repülési terv zárásáról), ha a légi jármű repülőtérén kívüli területen, vagy légiforgalmi szolgálati egység nélküli repülőtérén hajtja végre a leszállást.

A VFR szerint működő légi járműveknek a nem-ellenőrzött légtérben történő útvonal repülésük során folyamatos figyelést kell tartaniuk az illetékes FIC frekvencián, ahol tájékoztatást bármikor kérhetnek.

A repüléstájékoztató egységek elkülönítést nem biztosítanak a légi járművek között, fő feladatuk meteorológiai, forgalmi, navigációs berendezések működésére és repülőtér állapotokra vonatkozó tájékoztatások adása és riasztó szolgálat biztosítása.

2.4 Útvonaltartás

A nem-ellenőrzött légtérben működő légi járműveknek, amennyire gyakorlatilag lehetséges, az útvonalat kijelölő navigációs berendezések vagy pontok között közvetlenül (± 5 km) kell repülniük.

2.5 Leszállás nem-ellenőrzött repülőtérén

Ha a rendeltetési repülőtérén AFIS egység működik, a forgalmi tájékoztató körzet (TIZ), vagy a repülőtéri forgalmi körzet (ATZ) határának keresztezése előtt – attól függően, melyik a korábbi – valamennyi légi járműnek fel kell vennie a rádióösszeköttetést az AFIS egységgel.

Az AFIS egység belépés előtt szükség szerint várakoztathatja az érintett légi járművet (ha pl. egy IFR szerint működő légi jármű műszermegközelítést hajt végre).

A repülőtér megközelítését és a leszállást az AFIS egység tájékoztatásait figyelembe véve kell végrehajtani.

Ha a nem-ellenőrzött repülőtérén AFIS egység nincs, a megközelítést és leszállást az általános szabályok szerint (V. fejezet 2.5 pont) kell végrehajtani. Különös gonddal kell eljárni, ha a repülőtérre gyakorló légtér veszi körül, ahol vitorlázó repülésekre, műrepülésre, stb. lehet számítani. A gyakorló légterek működéséről a repülőtéri rádióátlomás adhat tájékoztatást.

A légi jármű leszállásáról a repülőtérnek leszállási jelentést kell továbbítani a FIC részére.

2.6 Terepre szállás

Kényszerhelyzet esetét kivéve, a légitárműveknek a le- és felszállásokat repülőtereken kell végrehajtaniuk. Terepre szállást csak az alábbi légitárművek végezhetnek:

- állami légitárművek;
- sürgős betegszállítást, vagy orvosi segítségnyújtást végző légitárművek;
- ballonok, sárkányrepülők; és
- terepre szállt vitorlázógépek hazavontatását végző repülőgépek.

3. Rádióösszeköttetés megszakadása

Ha egy légitárművel a rádióösszeköttetés megszakad, a légitárműnek - függetlenül a repülési szabályoktól - az alábbiak szerint kell eljárnia:

- a) ha látási meteorológiai körülmények vannak, a légitármű:
 - folytassa repülését látási meteorológiai körülmények között;
 - szálljon le a legközelebbi alkalmas repülőtérre; és
 - jelentse a leszállást a leggyorsabb módon az illetékes ATS egységnek.
- b) ha műszeres meteorológiai körülmények vannak, vagy nem látszik valószínűnek a fenti a) pontban szereplők végrehajtása:
 - folytassa tovább repülését az érvényes repülési terv szerint a rendeltetési repülőtérre kiszolgáló navigációs berendezésig;

Megjegyzés:

- (i) Ha az utazómagasságot tartó légitármű részére eltérő repülési magasságot határoznak meg engedélyhatár megjelölésével, a légitárműnek az újonnan engedélyezett magasságot kell tartania az engedélyhatárig, majd ezt követően a korábban engedélyezett utazómagasságon kell folytatnia repülését. Ha a magasságváltásra szóló engedélyben engedélyhatárt nem jelöltek meg, akkor az így kiadott magasságot utazómagasságnak kell tekinteni a repülés további szakaszára.
- (ii) Ha az induló légitármű részére az indulás előtt kiadott utvonali engedélyben a repülési tervben töltött magasságtól eltérő kezdeti, vagy közbeni magasságra szóló engedélyt adnak - időbeli, vagy földrajzi határ nélkül - akkor 3 percig kell tartania a részére engedélyezett magasságot, azután a be-nyújtott repülési tervben szereplő magasságra kell emelkednie, hacsak az utvonali engedélyben kifejezett utazómagasságot nem állapítottak meg.
- (iii) Az érkező légitárműnek az utoljára engedélyezett magasságot kell tartania a rendeltetési repülőtérre kiszolgáló rádió-navigációs berendezésig.
- (iv) Ha a légitárművet az engedélyezett repülési utvonaltól radar irányvezetéssel kitérítik, akkor a kétoldali rádióösszeköttetés megszakadása után a lehető leghamarabb vissza kell térnie a korábban engedélyezett utvonallára.

- a korábban megadott várható bevezetési időben (ha ilyet kapott) vagy a repülési tervből számított érkezési időben kezdje meg a navigációs berendezésre előírt szabvány műszermegközelítési eljárását;
- hajtsa végre a leszállást - ha lehetséges - a várható bevezetési időtől, vagy a számított érkezési időtől számított harminc percen belül, attól függően, melyik a későbbi.

Megjegyzés.- A légiforgalmi szolgálati egységeknek az érintett légtérben működő többi légijárműre vonatkozó intézkedései - ha az érintett légijármű repülése radarral nem követhető - azon a feltételezésen alapulnak, hogy a rádióösszeköttetést elvesztett légijármű a fentieknek megfelelően jár el.

4. Látvarepülési szabályok szerinti működés

4.1 Hacsak nem különleges VFR repülést hajtanak végre, VFR szerint üzemelő légijárműveknek az alábbi látástávolság és felhőktől való távolsági értékek, vagy azokat meghaladó értékek mellett kell repülniük:

Légtér	Ellenőrzött légterek	Nem-ellenőrzött légterek	
		900 m (3000 láb) AMSL felett vagy 300 m (1000 láb) földfelszín felett, attól függően, melyik a magasabb	900 m (3000 láb) AMSL-en v. alatta
Felhőktől való távolság	1500 m vízszintes 300 m függőleges talajlátással	Folyamatos talajlátással, felhőkön kívül	
Repülési látástávolság	FL100-n és felette: 8 km FL100 alatt:	5 km	5 km*

* a) 1500 m repülési látástávolságig lehet üzemelni:

- ha a repülést olyan sebességgel hajtják végre, ami lehetővé teszi az egyéb forgalom, vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését; vagy
- 50 m-es föld felszín feletti, vagy alacsonyabb magasságon végrehajtott munkarepülések esetén;

b) 750 m repülési látástávolságig lehet üzemeltetni:

helikoptereket, ha a repülést olyan sebességgel hajtják végre, ami lehetővé teszi az egyéb forgalom, vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését, valamint gáz- és hőlégballonokat.

4.2 Ha az illetékes légiforgalmi irányító egység külön nem engedélyezi, VFR szerint működő légi jármű nem szállhat fel, vagy nem szállhat le repülőtéri irányító körzettel rendelkező repülőtéren, illetve nem léphet be a forgalmi körbe:

- a) ha a felhőalap 450 m-nél (1500 láb) kevesebb, vagy
- b) ha a földi látástávolság kevesebb mint 5 km.

4.3 Napnyugta és napkelte között végrehajtott VFR repülésekhez a légi járműnek rendelkeznie kell az illetékes légügyi hatóság által meghatározott felszerelésekkel és műszerekkel.

Napnyugta és napkelte között ellenőrzött légtéren kívül VFR szabályok szerinti útvonal repülések nem hajthatók végre. Nem-ellenőrzött repülőterek légtereiben napnyugta és napkelte között VFR repülések csak akkor végezhetők, ha ezt a légügyi hatóság az érintett repülőtér számára külön engedélyezte. A apkeltét és napnyugtát az "0" mellékletben található táblázat alapján kell meghatározni.

4.4 VFR repülések nem hajthatók végre:

- 6100 m STD (FL200) felett;
- 3050 m STD (FL100) alatti repülések esetén 370 km/órát (200 csomó) meghaladó műszer szerinti sebességgel (IAS);
- zárt felhők felett.

4.5 VFR repülés nem végezhető:

- a) városok, települések sűrűn lakott területei és szabadban tartózkodó embercsoportok felett, a légi járműtől mint középponttól számított 600 m sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 300 m-nél (1000 láb) alacsonyabban;
- b) a fenti a) pontban nem meghatározott területek felett 150 m-nél (500 láb) alacsonyabban a föld vagy vízfelszín felett; kivéve a mezőgazdasági munkarepüléseket, a különleges engedélyhez kötött repüléseket, valamint a gáz- és hőlégballon repüléseket.

4.6 A 900 m (3000 láb) tengerszint feletti magasság felett a VFR szerint végrehajtott útvonal repüléseket az "F" mellékletben a VFR repülések számára kijelölt magasságokon kell végrehajtani, a repülés útirányát figyelembe véve.

4.7 Ellenőrzött légtérben - kivéve az e célra esetileg igényelt és engedélyezett légtereket - ballon, vitorlázó és sárkányrepülések végrehajtása tilos.

5. Műszerrepülési szabályok szerinti működés

5.1 Az IFR szerinti működéshez a légitárműnek rendelkeznie kell a repülési feladatnak megfelelő műszerekkel és navigációs berendezésekkel.

A légitárművek műszerezettségének mértékét az illetékes légügyi hatóság határozza meg.

5.2 A fel- és leszállás eseteit, valamint az illetékes hatóság egyedi engedélyét kivéve IFR repülések nem végezhetők alacsonyabban, mint:

- ATS útvonalon történő repülés esetén az útvonalra megállapított minimális tengerszint feletti magasság;

- ATS útvonalon kívüli repülés esetén:

- (i) magasszöld és hegyvidék felett legalább 600 m (2000 láb);

- (ii) sík terep felett legalább 300 m (1000 láb),

a légitármű számított helyzetétől 8 km sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett.

A repülési magasság meghatározásánál figyelembe kell venni az érintett útvonal szakaszon elérhető navigációs pontosságot, tekintettel a földön és a légitárművön rendelkezésre álló navigációs berendezésekre.

5.3 Az IFR repülés utazómagasságát - hacsak légiforgalmi irányítói engedélyben másképp nem határozzák meg - az "F" mellékletben az IFR repüléseknek és a repülés útirányának figyelembevételével kell meghatározni.

5.4 Ellenőrzött légtereken és időszakosan korlátozott légtereken kívül IFR repülést 370 km/óránál (200 csomó) nagyobb műszer szerinti sebességgel (IAS) végrehajtani tilos.

5.5 Amikor egy IFR szerint működő légitármű VFR szerinti működésre kíván áttérni, értesítse az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet, hogy törli IFR repülési tervét.

6. Az államhatár átrepülése

A Magyar Köztársaság államhatárát a nemzetközi repülést végző légitárművek csak erre kijelölt be- és kilépő ponton keresztül-
hetik.

POLGÁRI LÉGIJÁRMŰVEK ELFOGÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. A határ és szabálysertő légijárművek elfogásakor alkalmazandó jelzések (parancsok)

a) Az elfogó légijármű (vadászrepülőgép) által adott jelzések (parancsok) és az elfogott légijármű válasz jelzései

Sorozat	Az ELFOGÓ légijármű jelzései	Jelentése	Az ELFOGOTT légijármű válasza	Jelentése
1.	NAPPAL és ÉJSZAKA - A légijármű billegtetése és a navigációs fények (valamint helikopterek esetében a leszálló fényszórók) rendszerintelen villogtatása kíséretében az elfogott légijármű felett és attól rendes körülmények között balra (vagy jobbra, ha az elfogott légijármű helikopter) és nyugtázás után lassú színtrepülésben végrehajtott forduló rendes körülmények között balra (vagy helikopterek esetében jobbra) a kívánt irányra.	Önt elfogták, kövessen.	NAPPAL és ÉJSZAKA - A légijármű billegtetése, navigációs fények rendszerintelen villogtatása és követés. Megjegyzés.- Az elfogott légijármű további tennivalóit a 2. pont tartalmazza.	Értettem, végrehajtom.
1.	<u>Megjegyzés.-</u> Az időjárási körülmények, vagy a domborzat szükségessé teheti, hogy az elfogó légijármű a fenti 1. sorozatban megadottakkal ellentétes helyzetet és ellentétes irányú fordulót vegyen fel.			

Sorozat	Az ELFOGÓ légi jármű jelzései	Jelentése	Az ELFOGOTT légi jármű válasza	Jelentése
	2. Megjegyzés.- Ha az elfogott légi jármű nem képes az elfogó légi járművel együtt repülni (sebességet tartani) az elfogó légi járműtől elvárják, hogy várakozási köröket repüljön és a légi jármű billegtetésével jelezzen mindannyiszor, ahányszor elhalad az elfogott légi jármű mellett.			
2.	NAPPAL és ÉJSZAKA - Az elfogott légi jármű repülési útvonalának keresztvezése nélkül végrehajtott 90°-os, vagy annál nagyobb mértékű emelkedő fordulóból álló, hirtelen elrepülési manőver az elfogott légi járműtől.	Tovább haladhat.	NAPPAL és ÉJSZAKA - A légi jármű billegtetése.	Értettem, végrehajtom.
3.	NAPPAL és ÉJSZAKA - A futómű kiengedése (ha ilyen típusú), a leszálló fényoszórók folyamatos üzemeltetése és a használatos futópálya átrepülése, vagy ha az elfogott légi jármű helikopter, a leszállóhely átrepülése. Helikopterek esetében az elfogó helikopter leszálláshoz történő megközelítést hajt végre és függeszkedik a leszállóhely közelében.	Szálljon le ezen a repülőtéren	NAPPAL és ÉJSZAKA - A futómű kiengedése (ha ilyen típusú), a leszálló fényoszórók folyamatos üzemeltetése, az elfogó légi jármű követése és ha a használatos futópálya, vagy helikopter leszállóhely átrepülése után a leszállást biztonságosnak ítélik meg, a leszállás megkezdése.	Értettem, végrehajtom.

b) Az elfogott légijármű által adott jelzések és az elfogó légijármű válasz jelzései (parancsai)

Sorozat	Az ELFÖGŐ légijármű jelzései	Jelentése	Az ELFÖGÖTT légijármű válasza	Jelentése
4.	NAPPAL és ÉJSZAKA - A futómű behúzása (ha ilyen típusú), a leszálló fényoszorók villogtatása, mialatt átrepüli a használatos futópályát, vagy helikopter leszállóhelyet 1000 lábat (300 m) meghaladó, de 2000 láb-nál (600 m) nem nagyobb magasságon /helikopter esetében 170 lábat (50 m) meghaladó, de 300 lábnál (100 m) nem nagyobb magasságon/ és folytatja a körözést a futópályára, vagy helikopter leszállóhely felett. Ha a leszállófények nem villogtathatók, bármely rendelkezésre álló más fényt kell villogtatni.	Az Ön által kijelölt repülőtér nem felel meg.	NAPPAL és ÉJSZAKA - Ha azt kívánják, hogy az elfogott légijármű kövesse az elfogó légijárművet egy másik repülőtérre, úgy az elfogó légijármű behúzza futóművét (ha ilyen típusú) és a számára előírt 1. sorozatú jelzéseket alkalmazza.	Értettem, kövessen.
5.	NAPPAL és ÉJSZAKA - Valamennyi rendelkezésre álló fény rendszeres be- és kikapcsolása, de oly módon, hogy meg lehessen különböztetni a villogó fénytől.	Nem tudom végrehajtani.	NAPPAL és ÉJSZAKA - Alkalmazza az elfogó légijármű számára előírt 2. sorozatú jelzéseket.	Értettem
6.	NAPPAL és ÉJSZAKA - Valamennyi rendelkezésre álló fény rendszeresen villogtatása.	Veszélyben vagyok.	NAPPAL és ÉJSZAKA Alkalmazza az elfogó légijármű számára előírt 2. sorozatú jelzéseket.	Értettem

Értettem,
Ön tovább
haladhat.

2. Az elfogott légijármű eljárásai

Az elfogott légijármű személyzete azonnal köteles:

- a) végrehajtani az elfogó légijármű utasításait, a jelzéseket (látjeleket) az előzőekben meghatározottak szerint értelmezve és vizsgozva;
- b) értesíteni a vele rádióösszeköttetésben álló ATS egységet arról, hogy elfogták;
- c) megkísérelni a rádióösszeköttetés felvételét az elfogó légijárművel, vagy az elfogást irányító illetékes egységgel, általános hívással a 121,5 MHz kényszerhelyzeti frekvencián, megadva az elfogott légijármű azonosító jelét és a repülés körülményeit. /A rádióösszeköttetés felvételének megkísérlésénél az alábbi hívóneveket kell használni: "INTERCEPT CONTROL" (elfogást irányító egység), "INTERCEPTOR" (hívójel) (elfogó légijármű/hívójel), "INTERCEPTED AIRCRAFT" (elfogott légijármű)/.
- d) beállítani a "veszélyben vagyok" kódot ("A" mód 7700-as kód), ha a légijármű fel van szerelve másodlagos radar válaszjeladóval (SSR transzponderrel), és ha az illetékes légiforgalmi egységtől más utasítást nem kapott.

Amennyiben a bármilyen módon, bárkitől rádión kapott utasítás ellentétes azzal, amelyet az elfogó légijármű jelzésekkel adott, az elfogott légijármű személyzetének azonnal kérnie kell az ellentmondás tisztázását, mialatt azonban változatlanul köteles végrehajtani az elfogó légijármű jelzésekkel adott utasításait.

Amennyiben a bármilyen módon, bárkitől rádión kapott utasítás ellentétes azzal, amelyet az elfogó légijármű rádión adott az elfogott légijármű személyzetének azonnal kérnie kell az ellentmondás tisztázását, mialatt azonban változatlanul köteles végrehajtani az elfogó légijármű rádión adott utasításait.

3. Rádióösszeköttetési eljárások

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

A rádióösszeköttetés felvételekor használandó hívónevek:

<u>Kifejezés:</u>	<u>Kiejtés:</u>	<u>Jelentése:</u>
INTERCEPT CONTROL	INTÖRSZEPT KONTRÓL	ELFOGÁS IRÁNYÍTÓ
INTERCEPTOR (... hí-vójel)	INTÖRSZEPTOR	ELFOGÓ (VADÁSZREPÜLŐGÉP)
INTERCEPTED AIRCRAFT	INTÖRSZEPTID EERKRAFT	ELFOGOTT LÉGIJÁRMŰ

Az elfogó légi jármű személyzete által használandó kifejezések:

<u>Kifejezés:</u>	<u>Kiejtés:</u>	<u>Jelentése:</u>
CALL SIGN	KOLL-SZAIN	Mi a hívójele?
FOLLOW	FOL-LO	Kövessen
DESCEND	DI-SZEND	Süllyedjen leszálláshoz
YOU LAND	JÚ-LEEND	Szálljon le ezen a repülőtérén
PROCEED	PRO-SZID	Tovább haladhat

Az elfogott légi jármű személyzete által használandó kifejezések:

<u>Kifejezés:</u>	<u>Kiejtés:</u>	<u>Jelentése:</u>
CALL SIGN (hívójel)	<u>KOLL</u> -SZAIN	Hívójellem ...
WILCO	<u>VILL</u> -KO	Megértettem, végrehajtom
CAN NOT	<u>KAN</u> -NOT	Nem tudom teljesíteni
REPEAT	RI- <u>PIT</u>	Ismételje meg utasítását
AM LOST	<u>AM</u> -LOSZT	Eltévedtem
MAYDAY	<u>MÉJDÉJ</u>	Vészhelyzetben vagyok
HIJACK	<u>HÁJDZSEK</u>	Eltérítettek
LAND (...)	LEND (...)	Leszállást kérek helyen
DESCEND	DI- <u>SZEND</u>	Süllyedést kérek

Megjegyzés: - A második oszlopban a hangsúlyozandó szótag alá van húzva.

- A "HIJACK" kifejezés használatát a körülmények nem mindig teszik lehetővé, illetve kívánatossa.
- A megadandó hívójel az legyen, melyet a légiforgalmi szolgálattal tartott rádiótávbeszélő összeköttetés során használnak és amely megfelel a légi jármű repülési tervében szereplő azonosító jelnek.
- A hívójelek megadásával a nemzetközi betűző táblázatot és (szükség esetén) számok megadására a tőszámnevek angol nevét kell használni.

4. A polgári légi járművek elfogásakor betartandó legfontosabb nemzetközi irányelvek és eljárások

A polgári légi járművek elfogása minden esetben veszélyt hordoz magában az elfogott polgári légi járműre vonatkozóan, az elfogást mindenkor a nemzetközi ajánlásokban szereplő irányelvek betartásával kell végrehajtani.

4.1 Általános intézkedések

A Magyar Köztársaság elfogást irányító katonai szerveinek (a HM honi légvédelmi harcálláspontjainak) minden körülmények között tekintettel kell lenniük az elfogott légi járművek biztonságának biztosítására.

A polgári légi járművek elfogását kerülni kell és csak végső esetben szabad alkalmazni.

A polgári légi járművek részére szükséges utasításokat és intézkedéseket elsősorban az illetékes légiforgalmi szolgálati egységek útján kell kiadni. E célból az elfogást irányító szolgálatok és az illetékes ATS egység között azonnali, megbízható összeköttetést kell biztosítani és garantálni kell a polgári légi járművek repülésének tényleges adataira vonatkozó információk azonnali kicserélésének lehetőségét.

Feltétlenül szükséges, hogy szoros együttműködés legyen az elfogást irányító egység és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység között az elfogás minden mozzanata során, amikor az elfogott légi jármű polgári légi jármű, vagy feltételezhető, hogy az, abból a célból, hogy a légiforgalmi szolgálati egység és az EREF minden fejleményről és az elfogott légi járműtől megkövetelt cselekményről teljes tájékozottsággal rendelkezzen.

A végső eszközként alkalmazott elfogásokban rejlő veszélyek kiküszöbölése, vagy csökkentése érdekében minden eszközzel biztosítani kell a légi járművezetők és a földi (légiforgalom irányító) egységek közötti koordinált cselekvést.

Az elfogást végrehajtó repülőgépvezetőknek ismerniük kell az elfogott polgári légi járművek általános teljesítmény adatait és tudatában kell lenniük annak, hogy az elfogott polgári légi jármű műszaki hiba, vagy jogellenes beavatkozás (eltérítés) miatt veszélyhelyzetben is lehet.

4.2 Elfogási manőverek

Az elfogó légi járművek manőverezéséhez szabvány módszereket kell meghatározni abból a célból, hogy az elfogott légi jármű veszélyeztetettsége csökkenjen. A módszertani útmutatóban figyelembe kell venni a polgári légi járművek teljesítmény korlátozásait, az elfogott légi jármű olyan mértékű megközelítésének megelőzését, hogy abból összeütközési veszély keletkezhesen. Az elfogott légi jármű útját nem szabad oly módon keresztezni, hogy abból veszélyes turbulencia származhasson. Ez különösen fontos akkor, ha az elfogott légi jármű a "könnyű" kategóriába tartozik ("könnyű" kategóriába a 7000 kg-nál kisebb felszálló tömegű légi járműveket sorolják).

4.3 Látással történő azonosítási manőverek

Az elfogó légi jármű manőverezéséhez és a polgári légi jármű azonosításához az alábbi módszer ajánlott:

I. szakasz:

Az elfogó légi jármű az elfogott légi járművet a légi jármű hátsó része felől közelítse meg. Az elfogó kötelék vezére, vagy amennyiben egy elfogó légi jármű tevékenykedik, az elfogott légi jármű felett és előtte helyezkedjen el úgy, hogy az elfogott légi járműtől kezdetben legalább 300 m távolságra, az elfogott légi jármű vezetőjének látóterén belül legyen. Bármely más, az elfogásban résztvevő légi jármű maradjon biztonságos távolságban, lehetőleg az elfogott légi jármű felett és mögött. Amikor az elfogott légi járműhöz viszonyított megfelelő sebességet és repülési helyzetet felvették, az elfogó légi jármű szükség szerint hajtja végre a második szakaszban előírtakat.

II. szakasz:

Az elfogó kötelék vezére, vagy az elfogó légi jármű azonos magasságon repülve kezdje meg az elfogott légi jármű óvatos megközelítését. Az elfogó légi jármű ne repüljön az elfogott légi járműhöz közelebb, mint ahogy az a szükséges adatok megszerzése céljából feltétlenül szükséges. Az elfogó kötelék vezére, vagy az elfogó légi jármű legyen óvatos, nehogy megijessze az elfogott légi jármű személyzetét, vagy utasait. Az elfogó légi jármű vezetője mindig vegye figyelembe azt a tényt, hogy azok a manőverek, amelyek elfogó légi járművek számára természetesen, veszélyesek lehetnek a polgári légi járművek személyzetei vagy utasai számára. Az elfogásban résztvevő bármely légi jármű maradjon az elfogott légi járműtől biztonságos távolságban. Az azonosítás befejezése után az elfogó légi jármű a harmadik szakaszban körvonalazottak szerint távolodjon el az elfogott légi jármű közeléből.

III. szakasz:

Az elfogó kötelék vezére, vagy az elfogó légi jármű, óvatosan, enyhén süllyedő fordulóval repüljön el az elfogott légi járműtől. Az elfogásban résztvevő bármely más légi jármű maradjon az elfogott légi járműtől biztonságos távolságban és csatlakozzon a kötelék vezéréhez.

4.4 Navigációs vezetési manőverek

Amennyiben a fenti I. és II. szakaszban leírt azonosítási műveletek végrehajtása után úgy ítélik meg, hogy az elfogott légi jármű repülési útvonalának megváltoztatása szükséges, a kötelék vezérének, vagy az egyedül elfogó légi járműnek rendszerint az elfogott légi jármű bal oldalán, kissé felette és előtte kell elhelyezkednie, hogy annak parancsnoka láthassa a leadott látjeleket.

Nélkülözhetetlenül szükséges, hogy az elfogó légijármű parancsnoka meggyőződjön arról, hogy az elfogott légijármű parancsnoka az elfogást észlelte és nyugtázza a jelzéseket. Ha a jelzések ismétlésével sem sikerül az elfogott légijármű parancsnokának figyelmét felhívni, más jelzési módszerek is használhatók e célra, beleértve utolsó eszközként az utánégető keltette fényhatást, feltéve, ha ennek használata az elfogott légijárműre nem jelent veszélyt.

Elismert tény, hogy adódhatnak olyan esetek, amikor az időjárási körülmények vagy a domborzati viszonyok szükségessé tehetik, hogy a kötelék vezére, vagy az egyedül elfogó légijármű az elfogott légijármű jobb oldalán, kissé felette és előtte helyezkedjen el. Ilyen esetben az elfogó légijármű parancsnokának különös figyelmet kell fordítania arra, hogy légijárművét az elfogott légijármű parancsnoka folyamatosan, világosan láthassa.

4.5 Az elfogott légijármű vezetése az elfogó légijármű által

Amikor az elfogott légijárművel rádióösszeköttetés létesíthető, a navigációs segítség és a szükséges információk rádiótávbeszélőn adandók meg az elfogott légijármű számára.

Amikor navigációs vezetést adnak egy elfogott légijármű számára, úgy gondoskodni kell arról, hogy az elfogott légijárművet ne vezessék olyan körülmények közé, ahol a látástávolság a repülés látási körülmények közötti lebonyolításához szükséges minimum alá csökkenhet. Vigyázni kell arra is, hogy az elfogott légijárművektől megkövetelt manőverek ne növeljék az elfogott légijárműre háruló, már meglévő veszélyeket abban az esetben, ha a légijármű működési jellemzői korlátozottak.

Abban a kivételes esetben, ha az elfogott légijárművet az átrepült területen le kell szállítani, vigyázni kell arra is, hogy:

- a kijelölt repülőtér alkalmas legyen az érintett légijármű típus biztonságos leszállítására, különösen akkor, ha a repülőtér rendes körülmények között polgári légijármű forgalom céljaira nem használják;
- a repülőtér körülvő terep alkalmas legyen a körözés, megközelítés, valamint a megszakított megközelítés végrehajtására;
- az elfogott légijárműnek elegendő üzemanyaga legyen a repülőtér elérésére;
- amennyiben az elfogott légijármű polgári szállító légijármű, a kijelölt repülőtér olyan futópályával rendelkezzen, melynek hosszúsága megfelel egy közepes tengerszinten lévő, 2500 m hosszú pálya hosszának és a pálya teherbírása elegendő legyen a légijármű súlyának megtartására;
- amikor csak lehetséges, a kijelölt repülőtér olyan legyen, melynek részletes leírása a légiforgalmi tájékoztató kiadványban szerepel.

Amennyiben polgári légijárművet ismeretlen repülőtéren való leszállásra utasítanak, elegendő időt kell adni arra, hogy a polgári légijármű vezetője előkészülhessen a leszállás végrehajtására, figyelembe véve azt a tényt, hogy egyedül a polgári légijármű parancsnoka tudja megítélni azt, hogy adott időben a futópálya hosszát és a légijármű tömegét figyelembe véve, a leszállási manőver biztonságosan végrehajtható-e.

Különösen fontos, hogy rádiótávbeszélő segítségével adják meg az elfogott légijárműnek a biztonságos megközelítés és leszállás végrehajtásához szükséges összes tájékoztatást.

Megjegyzés: A Magyar Köztársaság légterében elfogott polgári légijárműveket az elfogó légijárműveknek normális körülmények között (amikor ehhez a feltételek adottak) Budapest/Ferihegy repülőtérre kell kísérni és leszállításukat elsősorban erre a repülőtérre kell végrehajtani.

4.6 Levegőben alkalmazott látjelek

Az elfogó és az elfogott légijárművek által alkalmazandó látjeleket az előző rész tartalmazza. Elengedhetetlenül fontos, hogy az elfogó és elfogott légijármű pontosan alkalmazza ezeket a látjeleket és helyesen értelmezze a másik légijármű által alkalmazott jelzéseket. Különösen fontos, hogy az elfogó légijármű figyeljen minden, az elfogott légijármű által adott olyan jelzésre, amely azt jelzi, hogy az elfogott légijármű veszélyben van, vagy segítségre szorul.

4.7 Tartózkodás a fegyverhasználatról

Az ENSz Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) közgyűlésének 1984. évi 25. rendkívüli ülésén a Szerződő Államok - a Magyar Köztársaság is - elfogadták, hogy "minden államnak tartózkodnia kell a fegyverhasználatról a repülést folytató polgári légijárművekkel szemben".

Nyomjelző lövedékek figyelem felkeltés céljából történő használata veszélyes, ezért használatukat kerülni kell, hogy a légijármű biztonságát és a fedélzetén lévő utasok életét ne veszélyeztessék.

4.8 Együttműködés az elfogást irányító egységek és a légiforgalmi szolgálatok között

Nélkülözhetetlenül fontos, hogy egy légijármű - amelyről tudott vagy lehet, hogy polgári légijármű - elfogásának minden szakaszában szoros együttműködést tartsanak fenn az elfogást irányító egység és az illetékes légiforgalmi szolgálat (EREF) között abból a célból, hogy a légiforgalmi szolgálat folyamatosan tájékoztatva legyen a fejleményekről, valamint az elfogott légijárműtől megkövetelt tevékenységről.

REPÜLŐTÉRI TÁVKÖZLÉSI, LÉGIFORGALMI ÉS EGYÉB SZOLGÁLATOK,
VALAMINT KÖRZETI ATS FREKVENCIÁK

1. Repülőterek

A *-gal jelölt repülőterek hívhatók a megadott frekvencián és/vagy a 129,000 MHz frekvencián is.

REPÜLŐTÉR NEVE ICAO HELYSÉG JELÖLÉS	S Z O L G Á L A T O K					EGYÉB		
	TÁVKÖZLÉSI FREKVENCIA	HÍVÓJEL	LÉGIFORGALMI ATC	AFIS	VÁM	HŐRS	EÜ.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
Balassagyarmat LHBA	134,800 MHz	BALASSA AERODROME/ REPÜLŐTÉR						
Békéscsaba LHBC	124,500	BÉKÉSCSABA INFO		X				
Budaörs LHBS	124,500	BUDAÖRS INFO		X				
Budapest-Ferihegy LHBP	118,100	FERIHEGY TOWER/TORONY	X		X	X	X	
Debrecen LHDC	125,500	DEBRECEN INFO		X				
Dunakeszi LHDK	129,800	DUNAKESZI INFO		X				
Dunaújváros LHDV	122,700	DUNAÚJVÁROS INFO		X				
Esztergom LHEM	127,600	ESZTERGOM INFO		X				
Érsekcsanád LHEC	119,350	CSANÁD AERODROME/ REPÜLŐTÉR						
Farkashegy LHFH	125,600	FARKASHEGY INFO		X				
Gödöllő LHGD	134,800	GÖDÖLLŐ AERODROME/ REPÜLŐTÉR						
Gyoma LHGM	119,350	GYOMA AERODROME/ REPÜLŐTÉR						

REPÜLŐTÉR NEVE ICAO HELYSÉG JELÖLÉS	SZOLGÁLTATOK		LÉGIFORGALMI		EGYÉB		
1.	TÁVKÖZLÉSI FREKVENCIA	HÍVÓJEL	ATC	AFIS	VÁM	HŐRS	EÜ.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Hajdúszoboszló LHHO	124,200	SZOBOSZLÓ AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Hármashatárhegy LHHH	121,700	HATÁRHEGY AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Kaposújlak LHKV	124,500	KAPOS AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Kecskéd LHKD	125,400	KECSKÉD INFO		X			
Kecskemét* LHKE	122,000	KECSKEMÉT TOWER/TORONY	X				
Kenderes LHKS	124,500	KENDERES AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Kisköre LHKR	134,300	KISKÖRE AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Kiskunfélegyháza LHKH	135,200	KISKUN INFO	X				
Kiskunlacháza LHKK	120,125	LACHÁZA INFO	X				
Kunmadaras LHKM	124,575	MADARAS AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Maklár LHMR	124,500	MAKLÁR AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Miskolc LHMC	132,200	MISKOLC INFO	X				
Nagykanizsa LHNK	135,700	KANIZSA AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Nyíregyháza LHNY	127,600	NYÍREGYHÁZA INFO	X				

REPÜLŐTÉR NEVE ICAO HELYSÉG JELÖLÉS	SZOLGÁLTATÓK						
	TÁVKÖZLÉSI		LÉGIFORGALMI		EGYÉB		
	FREKVENCIA	HÍVÓJEL	ATC	AFIS	VÁM	HŐRS EÜ.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Őcsény LHOY	127,900	ŐCSÉNY AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Pápa* LHPA	128,000	PÁPA TOWER/TORONY	X				
Pécs/Pogány LHPP	125,500	PÉCS INFO		X			
Pér LHPR	131,100	PÉR INFO		X			
Sármellék LHSM	127,600	BALATON INFO		X			
Siófok/Kiliti LHSK	125,800	SIÓFOK INFO		X	X	X	X
Szeged LHUD	122,700	SZEGED INFO		X			
Szentkirályszabadja* LHSA	123,500	SZENTKIRÁLY TOWER/TORONY	X				
Székesfehérvár LHSF	133,400	FEHÉRVÁR AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Szolnok* LHSN	123,300	SZOLNOK TOWER/TORONY	X				
Szolnok- Szandaszőlős LHSS	134,300	SZANDA AERODROME/ REPÜLŐTÉR					
Szombathely LHSY	119,700	SZOMBATHELY INFO		X			
Taszár* LHTA	123,000	TASZÁR TOWER/TORONY	X				
Tököl* LHTL	119,750	TÖKÖL TOWER/TORONY					
Zalaegerszeg- Andráshida LHZA	135,700	ANDRÁSHIDA AERODROME/ REPÜLŐTÉR					

2. Körzeti ATS frekvenciák

Állomás	Szolgálat	Hívójel	Frekvencia	Üzemidő	Megjegyzés
Budapest ACC	Körzeti irányító	Budapest	126,500 MHz	H24	Keleti szektor
		Control	128,100 MHz	"	Nyugati "
			133,200 MHz	"	Déli "
			135,550 MHz	"	Északi "
Budapest FIC	Körzeti Repüléstá- jékoztató	Budapest	125,900 MHz	H24	Dunától K-re
		Information	126,900 MHz	"	Dunától Ny-ra
Budapest Ferihegy	Közel- körzeti irányító	Budapest Approach	129,700 MHz	H24	
		Ferihegy Director	121,100 MHz	H24	
Kényszerhelyzeti frekvencia			121,500 MHz	H24	Budapest FIR

- * -

TÁJÉKOZTATÁS RENDJE

1. Tájékoztatás a légtér igénybevételről

1.1 Az időszakosan korlátozott légterek (TRA), gyakori légterek (TAA), forgalmi tájékoztató körzetek (TIZ), eseti légtér igénybevételek és a veszélyes légterek üzemének kezdetéről, befejezéséről, vagy törléséről az EREF tájékoztassa valamennyi érintett légiforgalmi szolgálati egységet.

1.2 A NOTAM-ban közléteendő veszélyes légterek adatait az EREF minden hó 23-ig továbbítja a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat (AIS) részére.

A veszélyes légterek heti pontosított működési tervét az EREF az érintett légiforgalmi szolgálati egységek felé minden hét péntekén 16.00 UTC-ig adja meg.

2. Tájékoztatás rendje repülések végrehajtásáról

2.1 Belföldi repülések

2.1.1 FPL-ek továbbítása

2.1.1.1 A belföldi repülések FPL adatait továbbítani kell az EREF számára. Ha a repülés megkezdéséhez az EREF engedélye szükséges, az EREF-nek a repülési tervet - amilyen hamar csak lehetséges, de nem később, mint a számított fékoldási idő előtt 30 perccel - vissza kell igazolnia a feladó részére, és továbbítani kell:

- a repülés jóváhagyott útvonala és magassága alapján érintett valamennyi légiforgalmi szolgálati egységnek (pl.: FIC, TRCC, ACC, katonai légiforgalmi irányító egység, stb.),
- a rendeltetési repülőtérnek, valamint
- a légvédelmi rendszer számára.

2.1.1.2 A polgári ATS egységek számára továbbított FPL adatok esetén:

- a légijármű sebességét csomókban kell kifejezni;
- a repülés útvonalát - ha a repülést nem kijelölt ATS útvonalon hajtják végre - az érintett navigációs berendezések azonosító jelének, a fontos pontok nevének, illetve, - ha más módon nem lehetséges - a töréspontokhoz legközelebb eső település nevének megadásával kell leírni. Különös gondot kell fordítani arra, hogy ha a repülés polgári ATC egységek által ellenőrzött légtérrel érint, a kijelölt belépési (és szükség szerinti kilépési) pont feltüntetésre kerüljön.

2.1.1.3 Ha a repülési tervet a feladó törli vagy módosítja, a törlésről, vagy a módosított adatokról valamennyi egységet értesíteni kell, melyek számára az eredeti repülési tervet továbbították.

2.1.2 Repülések tényleges adatainak továbbítása

Valamennyi repülésről, mely a repülőtér légtereit (ATZ/TIZ vagy TAA, illetve MCTR/CTR/TMA) elhagyja, vagy leszállási céllal oda belép, az indulási/rendeltetési repülőtérnek indulási/érkezési közleményt kell továbbítani:

- a EREF-nek,
- az illetékes légiforgalmi irányító egységnek, ha a légi jármű az indulási repülőtér körzetéből ellenőrzött légtérbe lép be.

2.2 Nemzetközi repülések

2.2.1 FPL-ek továbbítása

2.2.1.1 A nemzetközi átrepülő és magyarországi leszálló forgalom repülési tervadatainak továbbítása az EREF katonai szolgálata számára az alábbi esetekben szükséges:

- állami repülések esetén,
- amikor a repülést katonai ellenőrzött légtereken keresztül tervezik
- külön kérésre.

A továbbítandó repülési terv tájékoztatás formátuma és tartalma az alábbi:

- Azonosítójel,
- Útvonal kód, valamint az útvonal első és utolsó magyarországi pontja,
- Indulási/rendeltetési repülőtér,
- Típus,
- Tervezett magasság,
- Tervezett indulási idő.

2.2.1.2 A Magyarországról induló nemzetközi forgalom repülési tervadatait az alábbi esetekben kell továbbítani az EREF katonai szolgálata felé:

- induló forgalom esetén, ha a repülés katonai CTR/TMA-kat érint,
- állami repülés esetén.

Az EREF katonai szolgálata a fenti repülési tervekről tájékoztatassa valamennyi érintett katonai repülésirányító egységet.

2.2.1.3 Az EREF katonai szolgálata a katonai repülőterekről induló forgalom repülési terveit továbbítja:

- a Légiforgalmi Szolgálatok Bejelentő irodájának a ferihegyi repülőtérre,
- az érintett katonai repülésirányító egységeknek.

2.2.2 Nemzetközi repülések tényleges adatainak továbbítása

A légiforgalmi szolgálatok tájékoztassák az EREF katonai szolgálatát az alábbiakról:

- alapadatok
- induló forgalomról az induláskor,
 - érkező és átrepülő forgalomról minimum 10 perccel a belépés előtt és a Budapest FIR-en belüli leszállás tényéről,
 - a határhoz közel eső repülőtérrel (Bécs, Kassa, Arad, stb.) induló forgalom esetén a belépés előtt a lehető legkorábban,

- módosítások
- a belépés időpontjának változásáról, ha az 3 perc vagy több,
 - az ATS útvonaltól való eltérésről, ha az a 20 km-t meghaladja,
 - be és kilépő pont változásáról,
 - a járat törléséről.

Az alapadatok továbbításának adattartalma:

- Azonosító jel,
- Útvonal kód, valamint a be- és kilépési pont a magyarországi útvonal szakaszon,
- Indulási/rendeltetési repülőtér,
- SSR kódok,
- Típus,
- Magasság (m STD), idő (UTC).

Az EREF katonai szolgálata az alapadatokról és módosításokról tájékoztassa az érintett katonai repülésirányító egységeket.

2.3 A határőrség tájékoztatása

A Határőrség Országos Parancsnoksága Központi Hadművelési Ügyleti Szolgálata részére az EREF köteles megküldeni:

- a határsávban repülő és ott haszoncélú (munkarepülést) vagy egyéb feladatot végrehajtó,
- a határsávban le- és felszállást végrehajtó,
- a nem kijelölt pontokon ki-, illetve berepülő légi járművek repülési terveit.

3. Készültségi erők alkalmazása esetén végrehajtandó tájékoztatás

A készültségi erők alkalmazásáról az EREF-nek tájékoztatnia kell az érintett polgári légiforgalmi irányító egységeket. A tájékoztatás tartalmazza az érintett körzetet.

4. A nemzetközi repülések magyarországi útvonalának leírására alkalmazandó útvonalkódrendszer

4.1 A nemzetközi ATS útvonalak be- és kilépő pontjainak elnevezése és azonosító betűjele:

Nemzetközi légifolyosó	be-és kilépőpontok		
	azonosítója	neve	azonosító betűjele
	R22/UR22	Tiszaszentmárton (TARAS)	T
	B7/UB7	Kismarja (MARKA)	A
	A39/UA39	Körösnagyharsány (GARS)	B
	UL/50	Kötegyán (KOTEG)	C
	G1/UG1	Gyulavári (JULIA)	D
	A17/UA17	Dombegyháza (DOMBI)	E
	G4/UG4	Mezőhegyes (BATOG)	F
	A4/UA4	Kelebia (KELEB)	G
	R26/UR26	Hóduna (HODUN)	H
	R22/UR22	Gyékényes (KOPRY)	J
	UT/51	Nagylósz (ARLIN)	K
	R26/UR26	Sopron (SOPRO)	K
	G4/UG4	Apetion (APETI)	K
	G101/UG101	Jánossomorja (JONNI)	L
	UT50	Várbalog (BEFRE)	M
	G1/UG1	Hegyeshalom (KELAN)	M
	A4/UA4	Esztergom (OKI)	N
	UB/45	Balassagyarmat (BALAP)	P
	UT/52	Ipolytölgyes (ERTAS)	N
	UL52/B7/UB7	Abaujvár (KEKED)	S
	UL52	Vállaj (KARIL)	U
	R223	Vasalja (GOTAR)	Z

4.2 A magyar repülőterek azonosítása

neve	Repülőtér ICAO helység jele	azonosító száma
Budapest-Ferihegy	LHBP	01
Siófok-Kiliti	LHSK	02
Pécs-Pogány	LHPP	03
Nyíregyháza	LHNY	04
Békéscsaba	LHBC	05
Sármellék	LHSM	06
		07
		08
		09
		10
		11
		stb.

4.3 Az útvonalalkód felépítése

Az útvonalalkód 3 karakter hosszúságú.

1. karakter: belépőpont azonosítása betűvel, vagy az indulási repülőtér azonosítása számjeggyel;
2. karakter: a kilépőpont vagy a rendeltetési repülőtér azonosítása;
3. karakter: a területi navigációs útvonalat követő nemzetközi átrepülőknél R betű annak jelölésére, hogy a repülést a közzétett RNAV (területi navigációs) útvonalon tervezik végrehajtani, vagy D betű a közvetlen útvonal jelölésére.

Példák a jellemző útvonalakra:

- KF nemzetközi átrepülés, belépés a K, kilépés az F ponton;
 KFR nemzetközi átrepülés, belépés a K, kilépés az F ponton, az UT51-es területi navigációs útvonalat követve;
 M01 érkezés Ferihegyre az M belépőpontról;
 01M indulás Ferihegyről az M kilépőpontra;
 K02 érkezés Siófokra a K belépőpontról;
 F02 érkezés Siófokra az F belépőpontról;
 02K indulás Siófokról a K kilépőpontra.

- 4.4 Az útvonalkód rendszer formális jellemzői az alábbiak:
- nemzetközi átrepüléseknél a 2., 4. (és ha van), a 5. karakter mindig betű;
 - a nemzetközi érkezőknél a 2. karakter mindig betű, a 3. és 4. karakter pedig a rendeltetési repülőtér azonosító számjegye (pl.: M01, K02);
 - nemzetközi indulóknál az 1. és 2. karakter mindig az indulási repülőtér azonosító számjegye, a 3. pedig betű (pl.: 01M, 02K),
 - átrepülő forgalom esetén az 5. betű lehet R-betű, amely a területi navigációs útvonalat követő repüléseket jelöli (pl.: KFR-UT51, MER-UT50 és A17/UA17), vagy D-betű, direkt útvonal repülés jelzésére a be- és kilépő pontok között.

Az útvonalkód felhasználása

Az útvonalkód az MK államhatárát keresztező (átrepülő, Magyarországon leszálló vagy induló) légitjárművek útvonalának gyors azonosítására szolgál a polgári-katonai koordináció és számítógépes adatcsere elősegítése érdekében.

5. Az útvonalkódban szereplő betűket az egyértelműség érdekében az előszavas adatszolgáltatás és a koordináció során a nemzetközi betűzési szabályoknak megfelelően kell kimondani, az alábbiak szerint:

BETŰ	SZÓ	KIEJTÉSE
A	ALPHA	ALFA
B	BRAVO	BRAVO
C	CHARLIE	CSÁRLI
D	DELTA	DELTA
E	ECHO	EKŐ
F	FOXTROT	FOKSZTROT
G	GOLF	GOLF
H	HOTEL	HOTEL
I	INDIA	INDIA
J	JULIETT	DZSÚLIET
K	KILO	KILO
L	LIMA	LIMA
M	MIKE	MÁJK
N	NOVEMBER	NOVEMBER
O	OSCAR	OSZKÁR
P	PAPA	PAPA
Q	QUEBEC	KVEBEK
R	ROMEO	ROMEO
S	SIERRA	SZIÉRA
T	TANGO	TENGO
U	UNIFORM	JUNIFORM
V	VICTOR	VIKTOR
W	WHISKEY	WISZKI
X	X-RAJ	EKSZRÉJ
Y	YANKEE	JENKI
Z	ZULU	ZULU

JELEK ÉS JELZÉSEK A POLGÁRI LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMÁRA

1. Vész és sürgősségi jelzések

1. Megjegyzés.– Az alábbi előírások egyike sem gátolhatja meg egy veszélybe került légijárművet abban, hogy felhasználjon bármilyen rendelkezésre álló eszközt arra, hogy a figyelmet felhívja magára, helyzetét megjelölje és segítséget kérjen.

2. Megjegyzés.– A vész- és sürgősségi jelzésekkel kapcsolatos távközlési eljárások részleteit lásd a 10. sz. Légügyi Előírás II. kötet 5. fejezetében.

3. Megjegyzés.– A kutató és mentő látjeleket lásd a 12. sz. Légügyi Előírásban.

1.1 Vészjelzések

1.1.1 Az alábbi jelzések együttesen, vagy külön-külön alkalmazva azt jelentik, hogy a légijárművet súlyos és közvetlen veszély fenyegeti és azonnali segítségre van szüksége:

- 1) rádiótávíró, vagy bármely más jelzőeszközzel leadott SOS betűcsoportból álló jelzés (...---... Morse kód);
- 2) rádiótávbeszélőn leadott MAYDAY szó;
- 3) rövid időközökben kilőtt vörös színű rakéta, vagy világító lövedéksorozat;
- 4) ejtőernyővel kidobott vörös színű jelzőfény.

Megjegyzés.– Az ITU Rádiószabályzatának 41. cikkelye (3268, 3270 és 3271) adja meg a rádiótávíró és rádiótávbeszélő automatikus riasztó rendszereinek működtetéséhez szükséges riasztó jelekre vonatkozó tájékoztatást.

3268 A rádiótávíró üzemű riasztójelzés egy perc alatt továbbított 12 vonás sorozatából áll; az egyes vonásoknak 4 másodpercig, két egymás után következő vonás között pedig a szüneteknek 1 másodpercig kell tartaniuk. Továbbítható a riasztó jelzés kézzel, de ajánlatosabb azt önműködő készülékkel továbbítani.

3270. A rádiótávbeszélő üzemű riasztójelzés két, váltakozva adott, lényegileg szinuszos hangfrekvenciás jelből áll. Az egyik jel frekvenciája 2200 Hz, a másiké 1300 Hz. Mindkét jel időtartama egyenként 250 millisecondum.

3271. Ha a rádiótávbeszélő üzemű riasztójelzést önműködő hanggenerátor adja, azt legalább 30 másodpercig, de legfeljebb 1 percig állandóan sugározni kell; ha a hangfrekvenciás jel előállítása más módon történik, akkor a riasztójelzést a lehető legfolyamatosabb módon, kb. 1 percen át kell adni.

1.2 Sürgősségi jelzések

1.2.1 Az alábbi jelzések együttesen, vagy külön-külön alkalmazva azt jelentik, hogy valamely légitársaság olyan nehézségekről kíván közleményt adni, melyek leszállásra kényszerítik anélkül, hogy azonnali segítségre szorulna:

1. leszállófények ismételt be- és kikapcsolása;

2. a navigációs fények oly módon történő ismételt be- és kikapcsolása, hogy az megkülönböztethető legyen a villogó navigációs fényektől.

1.2.2 Az alábbi jelzések együttesen, vagy külön-külön alkalmazva azt jelentik, hogy valamely légitársaság sürgős közleménye van, amely egy hajó, légitársaság, más jármű, illetve a fedélzeten, vagy látókörén belül lévő személy biztonságával kapcsolatos:

1. rádiótávíron, vagy bármely más jelzőeszközzel leadott XXX betűcsoportból álló jelzés;

2. a rádiótávbeszélőn leadott PAN PAN szavak.

2. Korlátozott, tiltott, vagy veszélyes légtérben haladó, illetve oda belépni szándékozó és arra fel nem hatalmazott légitársaság figyelmeltetésére használt jelzések.

Nappal és éjjel 10 mp-kénti időközökben kilótt világító lövedéksorozat, mely szétrobbanásakor vörös és zöld fényt mutat, vagy csillagokat szór, azt jelzi az illetéktelen légitársaság, hogy korlátozott, tiltott, vagy veszélyes légtérben halad, vagy ahhoz közeledik és, hogy a légitársaság tegye meg a szükséges intézkedéseket.

Megjegyzés.- Ezek a jelzések a földről, vagy másik légitársaságról is kilóthatók.

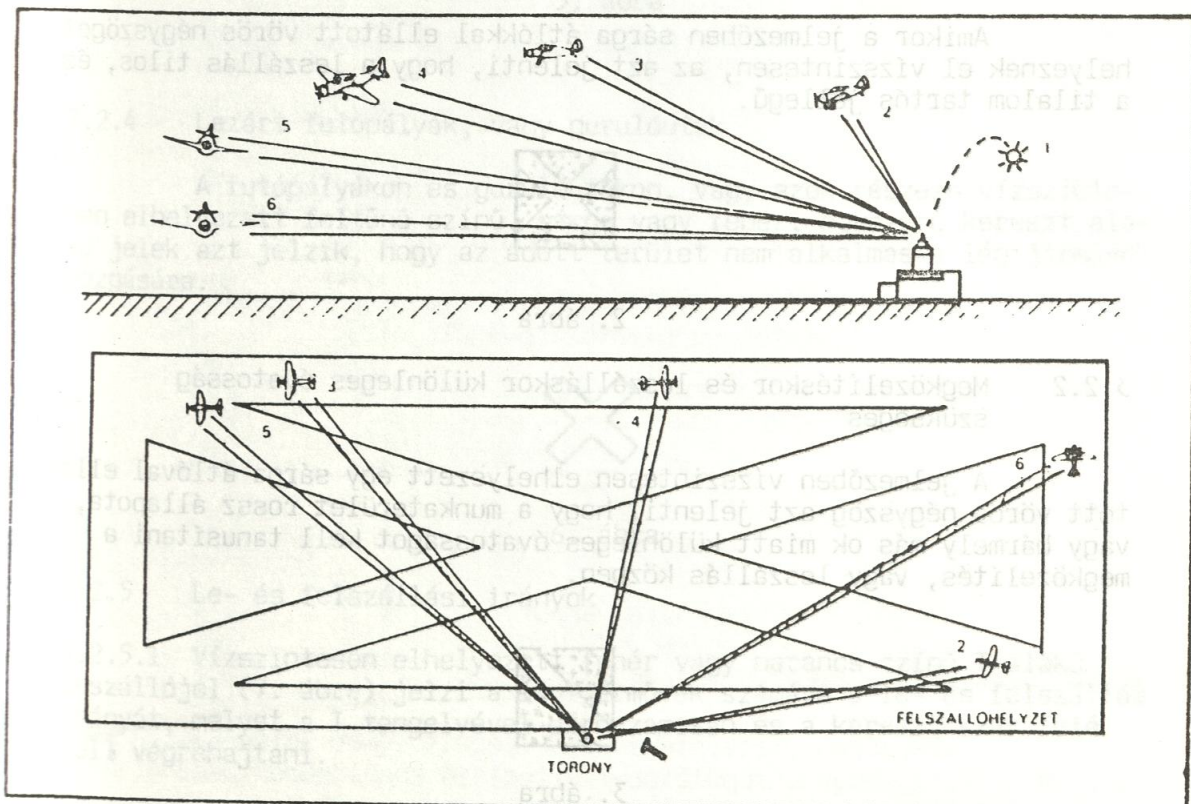
3. Jelzések a repülőtéri forgalom részére

3.1 Fény- és pirotechnikai jelzések

3.1.1 Utasítások (lásd a következőkben)

Fény		A repülőtéri irányítástól		
		levegőben levő légijárművek részére		földön levő légijárművek részére
Érintett légijármű felé irányítva (lásd 1.sz. ábra)	Folyamatos zöld	Leszállhat	2	Felszállhat
	Folyamatos vörös	Adjon utat más légijárműnek és folytassa a körözést	3	Állj
	Szagatott zöld	Forduljon vissza leszálláshoz*	4	Gurulhat
	Szagatott vörös	A repülőtér nem biztonságos, ne szálljon le	5	Hagyja el a használatos leszállási területet
	Szagatott fehér	Szálljon le ezen a repülőtéren és guruljon a forgalmi előtérre*	6	Térjen vissza a repülőtéri kiindulási pontjára
Vörös rakéta		Minden eddigi utasítás érvénytelen, egyelőre ne szálljon le	1	

* a leszállási és gurulási engedélyt időben megadják



1. ábra. Fényjelek a repülőtéri irányítástól a levegőben és a földön lévő légijárművek részére

3.1.2 Nyugtázás a légi jármű részéről

i) Repülés közben

a) nappal:

- szárnybillegtetéssel;

Megjegyzés. - Ez a jelzés nem várható a megközelítés alapfalán és a végső egyenesen.

b) éjszaka:

- a leszálló fények kétszeri felvillantása, vagy ha az nincs felszerelve, a navigációs fények kétszeri be- és kikapcsolása.

ii) földön

a) nappal:

- csűrő- vagy kormányozgatással;

b) éjszaka:

- a leszálló fények kétszeri felvillantása, vagy ha az nincs felszerelve, a navigációs fények kétszeri be- és kikapcsolása.

3.2 Földi látjelek

3.2.1 Leszállási tilalom

Amikor a jelmezőben sárga átlókkal ellátott vörös négyszöget helyeznek el vízszintesen, az azt jelenti, hogy a leszállás tilos, és a tilalom tartós jellegű.



2. ábra

3.2.2 Megközelítéskor és leszálláskor különleges óvatosság szükségessége

A jelmezőben vízszintesen elhelyezett egy sárga átlóval ellátott vörös négyszög azt jelenti, hogy a munkaterület rossz állapota, vagy bármely más ok miatt különleges óvatosságot kell tanúsítani a megközelítés, vagy leszállás közben.



3. ábra

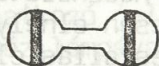
3.2.3 Futópályák és gurulóutak használata

3.2.3.1 A jelmezőben vízszintesen elhelyezett fehérszínű súlyzó alakú jel azt jelenti, hogy a légijárműveknek a fel- és leszállásra csak a futópályát, gurulásra csak a gurulóutakat lehet használni.



4. ábra

3.2.3.2 A jelmezőben vízszintesen elhelyezett, a 3.2.3.1 pontban leírttal azonos, azonban a köralakú részekben a tengelyre merőleges fekete sávokkal ellátott fehér súlyzó alakú jel azt jelenti, hogy csak a fel- és leszállásokat kell a futópályán végrehajtani, egyéb manőverek végrehajtására a futópályák és a gurulóutak használata nem kötelező.



5. ábra

3.2.4 Lezárt futópályák, vagy gurulóutak

A futópályákon és gurulóutakon, vagy azok részein vízszintesen elhelyezett feltűnő színű, sárga vagy fehér, egyszerű kereszt alakú jelek azt jelzik, hogy az adott terület nem alkalmas a légijárművek mozgására.

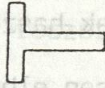


6. ábra

3.2.5 Le- és felszállási irányok

3.2.5.1 Vízszintesen elhelyezett fehér vagy narancs színű T alakú leszállójel (7. ábra) jelzi a légijárművek számára a le- és felszállás irányát, melyet a T tengelyével párhuzamosan és a kereszt szár felé kell végrehajtani.

Megjegyzés.– Éjszaka a T jelet teljesen, vagy körvonalaiban világítják meg fehér fénnel.



7. ábra

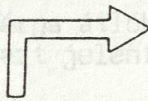
3.2.5.2 A repülőtéri irányító torony, vagy annak közelében függőlegesen elhelyezett két számjegy jelzi a munkaterületen levő légi járműveknek a felszállási irányt a mágneses iránytű közelebbi fokához kerekített 10^0 -os egységben kifejezve.

09

8. ábra

3.2.6 Jobb forgalmi kör

A jelmezőben, vagy a használatos futópálya, illetve a leszállási sáv végénél vízszintesen elhelyezett feltűnő színű, jobbra mutató nyíl azt jelzi, hogy leszállás előtt és felszállás után a forgódulókat jobbra kell végezni.



9. ábra

3.2.7 Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája

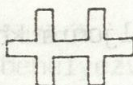
Függőlegesen elhelyezett táblán sárga alapon fekete "C" betű a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját jelzi.



10. ábra

3.2.8 Vitorlázó repülés folyik

A jelmezőben vízszintesen elhelyezett fehér színű kettős kereszt azt jelzi, hogy a repülőtérre vitorlázó repülőgépek használják és hogy vitorlázó repülés folyik.



11. ábra

4. Beállító jelzések

4.1 A beállító jelzései a légi jármű részére

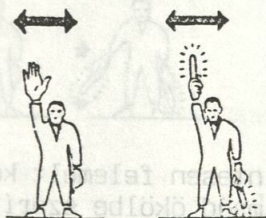
1. Megjegyzés.– A jelzéseket a légi járművekkel szembe forduló – és hogy a repülőgépvezető megfigyelését könnyítse, szükség szerint megvilágított (világító) kezű – beállító által történő használatra állapították meg, aki

- a) merevszárnyú légi járműveknél a bal szárnyvég előtt a repülőgépvezető látókörében áll és
- b) helikopternél olyan helyen, ahonnan a helikoptervezető a legjobban láthatja.

2. Megjegyzés.– A vonatkozó jelzések értelme azonos, akár tárcsával, beállító kézilámpával, vagy rúd alakú lámpával adják azokat.

3. Megjegyzés.– A légi jármű hajtóművei (motorjai) a légi járművel szemben álló beállító helyzetéből jobbról balra számoztak (azaz az 1.sz. hajtómű a légi jármű bal oldalán levő külső hajtómű).

4. Megjegyzés.– A csillaggal megjelölt jelzések lebegő helikopterre vonatkoznak.



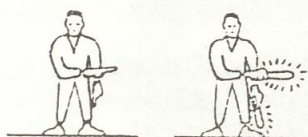
1. A továbbiakban a beállító jelzései szerint működjön.

A beállító irányítja a repülőgépvezetőt, ha a repülőtéri forgalmi viszonyok ezt megkívánják.

2. Ez a parkolóhely

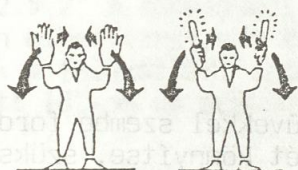


A karok függőlegesen a fej fölött, befelé fordított tenyérrel.



3. Guruljon a következő beállítóhoz

Bal, vagy jobb kar lefelé, a másik a törzs előtt keresztben és kinyújtva, a következő beállító irányába mutat.



4. Guruljon előre

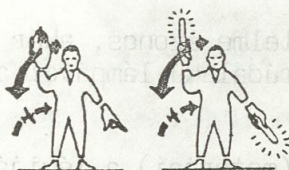
Karok egy kissé oldal, hátrafelé néző tenyérrel, fel- és lefelé ismétlődő mozgást végeznek vállmagasságban.

5. Forduljon:



a) saját helyzetéből balra: jobb kar lefelé, bal kar fel- és lefelé ismétlődő mozgást végez. A kar mozgatási sebessége jelzi a forduló mértékét;

b) saját helyzetétől jobbra:



bal kar lefelé, jobb kar fel- és lefelé ismétlődő mozgást végez. A kar mozgatási sebessége jelzi a forduló mértékét.

6. Álljon meg.



Karok ismételt keresztezése a fej felett (a karmozgatás gyorsasága jelentse a megállás sürgősségét, azaz minél gyorsabb a mozdítás, annál sürgősebb a megállás).

7. Fékek

a) fékezzen be:

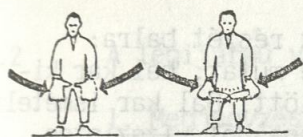


test előtt vízszintesen felemelt kéz és kar, kinyújtott, majd ökölbe szorított ujjakkal;

b) fékezzen ki:



test előtt vízszintesen felemelt kar, kéz ökölbe szorítva, majd az ujjakat kinyújtva.



8. Féktuskók

a) behelyezve:

karok lefelé nyújtva, befelé néző tenyérrel, széttartott helyzetből befelé mozognak;

b) eltávolítva:

kar lefelé nyújtva, kifelé néző tenyérrel, kifelé mozognak.



9. Indítsa meg a hajtóműveket



Bal kéz a fej fölött kinyújtott ujjakkal mutatja a megindítandó hajtómű számára, jobb kéz a fejmagasságban köröző mozgást végez.

10. Állítsa le a hajtóműveket



Egyik kar és kéz vállmagasságban vízszintesen, kézfej a torok előtt lefelé fordítva, kézmozgatás oldalirányban behajlított karral.

11. Lassítson



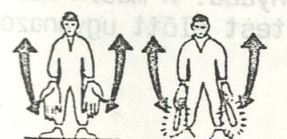
Leengedett karok, lefelé néző tenyérrel, majd többször fel- lefelé mozgatas.

12. Csökkentse a jelzett oldalon levő hajtóművek fordulatszámát.



Leengedett karok, lefelé néző tenyérrel. Ezután a jobb, vagy bal kéz fel- lefelé mozgatas jelzi a lelassítandó bal- vagy jobb oldali hajtóművet.

13. Guruljon hátrafelé

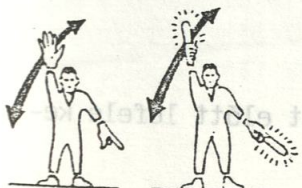


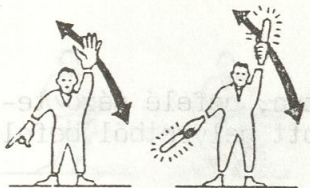
Karok oldalt leengedve, előre néző tenyérrel. Ismételt előre- lefelé mozgatas vál magasságig.

14. Forduljon hátrálás közben:

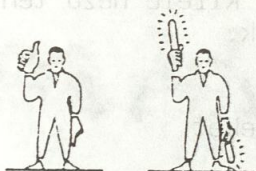
a) a légi jármű farokrészét jobbra:

a bal kar lefelé mutat, jobb kar kinyújtva a fej fölött. Jobb kar ismételt mozgatas függőleges vízszintes, előre mutató helyzetbe;



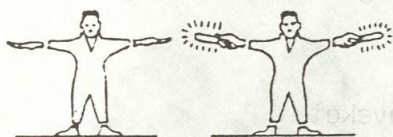


- b) a légijármű farok részét balra:
a jobb kar lefelé mutat, bal kar ki-
nyújtva a fej fölött. Bal kar ismételt
mozgatása függőlegesből vízszintes,
előre mutató helyzetbe.



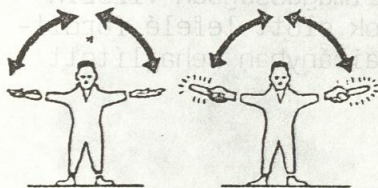
15. Minden rendben

Könyökben behajlított jobb kar felfelé
emelve, felfelé mutató hüvelykujjal.



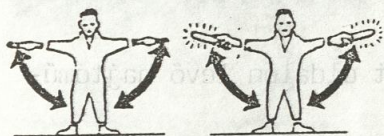
16. Lebegjen *

Karok oldalra, vízszintesen kinyújtva.



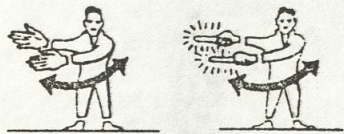
17. Emelkedjen fel *

Karok oldalra, vízszintesen kinyújtva,
felfelé néző tenyérrel. Karok ismételt
mozgatása felfelé. A karok mozgatási se-
besség mértékét.



18. Ereszkedjen le *

Karok oldalra, vízszintesen kinyújtva, le-
felé néző tenyérrel. Karok ismételt mozga-
tása lefelé. A karok mozgatási sebessége
határozza meg a leereszkedési sebesség
mértékét.



19. Repüljön vízszintesen *

A megfelelő kar oldalra vízszintesen ki-
nyújtva a repülés irányába. A másik kar
ismételt mozgatása a test előtt ugyanazon
irányba.



20. Szálljon le *

Kinyújtva karok a test előtt lefelé ke-
resztbe téve.



4.2 A légijármű vezetőjének jelzései a beállító részére

1. Megjegyzés.– A jelzéseket a vezetőfülkében lévő repülőgép-vezető részére állapították meg, aki a jelzéseit a beállító felé jól láthatóan, kézzel, vagy a beállító megfigyelésének megkönnyítése érdekében, megvilágított kézzel adja.

2. Megjegyzés.– A légijármű hajtóművei a légijárművel szemben álló beállító helyzetétől jobbról balra számozottak (azaz az 1. hajtómű a légijármű bal külső hajtóműve).

1. Fékek

Megjegyzés.– Az ököl összeszorítása, vagy az ujjak kinyújtása a be- vagy kifekezés pillanatát jelöli.

- a) befékezés: az arc előtt vízszintesen felemelt kéz- és kar, ujjak kinyújtva, majd ökölbe szorítva;
- b) kifekezés: az arc előtt vízszintesen felemelt kar, ökölbe szorított kéz, majd az ujjak kinyújtva.

2. Féktuskók

- a) behelyezni: kinyújtott karok kifelé néző tenyérrel, a kezek az arc elé befelé mozognak;
- b) eltávolítani: az arc előtt keresztben levő kezek kifelé néző tenyérrel, a karok kifelé mozognak.

3. Hajtómű(vek) indításra készen

Egyik kézen a megfelelő számú ujj felemelése jelzi az indítandó hajtómű számát.

REPÜLŐTÉRI REPÜLÉSTÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT

1. Általános rész

1.1 A Magyar Köztársaság egyes nem-ellenőrzött repülőterein repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot (Aerodrome Flight Information Service - AFIS) nyújtanak. A szolgálatot un. AFIS egységek nyújtják. Ezeket a repülőtereket "AFIS repülőtereknek" nevezik.

1.2 Az AFIS egységek a légijárművek számára ismert forgalomra, meteorológiai viszonyokra és repülőtéri állapotokra vonatkozó tájékoztatásokat adnak. Légiforgalmi irányítói engedélyeket nem adnak.

1.3 Az AFIS egységek rádiótávbeszélő hívójele a repülőtér nevéből és az ezt követő "INFO" szóból áll.

1.4 A repülések biztonságos és hatékony végrehajtása érdekében, az AFIS egységek tájékoztatásokat, és javaslatokat adnak:

- a repülőtéren működő légijárművek számára;
- műszermegközelítést végrehajtó légijárművek számára (azokon a repülőtereken, ahol műszermegközelítési eljárásokat kidolgoztak);
- a repülőtér légtereiben működő légijárművek számára.

1.5 Az AFIS egységek a fenti légijárművek számára riasztó szolgálatot is nyújtanak.

1.6 Az AFIS egységeknek ugyancsak feladatuk irányító egységtől származó ATC engedélyek beszerzése, és ezek továbbítása az érintett légijárművek számára, ha az induló légijármű felszállás után a repülőtér körzetét elhagyva, ellenőrzött légtérben tervezni repülését végrehajtani.

1.7 Azokon az AFIS repülőtereken, ahol műszermegközelítési eljárások végrehajtása is lehetséges, az AFIS egység az érkező VFR légijárművet a kijelölt belépési pontnál várakoztathatja, ha ez egy műszermegközelítést végrehajtó IFR légijármű biztonsága érdekében szükséges.

2. Javasolt futópálya

Az AFIS egységek a felszállni, vagy leszállni készülő légi járművek számára meghatározott futópályát javasolnak.

A "JAVASOLT FUTÓPÁLYA" (SUGGESTED RUNWAY) kifejezés azt a futópályát jelöli, melyet az AFIS egység a legmegfelelőbbnek tart az érintett légi jármű számára, figyelembe véve a talajszelet, a futópálya hosszát, a megközelítési navigációs berendezéseket, valamint a forgalmi helyzetet. Általában azt a futópályát javasolják, mely a széliránynak a legjobban megfelelő. Előfordulhat azonban, hogy a forgalmi helyzetet és a rendelkezésre álló megközelítési berendezéseket figyelembe véve, ettől eltérő pálya használatát javasolják. A légi jármű pilótája azonban nem mentesül azon felelőssége alól, hogy eldöntse, hogy a javasolt futópálya minden vonatkozásban megfelel-e a biztonságos üzemelés követelményeinek, figyelembe véve légi járművének technikai jellemzőit. Ha az érintett légi jármű vezetője a légi jármű jellemzői miatt a javasolt futópályát elfogadni nem tudja, erről - amilyen hamar csak lehetséges - tájékoztassa az AFIS egységet.

3. Induló légi járművek számára adandó tájékoztatások

Az előtérben: javasolt futópálya, talajszél, légnyomás, és lényeges helyi forgalomra vonatkozó tájékoztatást adnak.

A futópálya várópontján: A légi jármű "felszállásra kész" jelentését követően a légi jármű "ISMERT FORGALOM NINCS" (NO REPORTED TRAFFIC) tájékoztatást, vagy ismert forgalomra vonatkozó tájékoztatást kap. Ha a korábban ismertetett okok miatt a légi jármű részére ATC engedély közvetítésére van szükség, az ATC engedélyt legkésőbb ennél a pontnál továbbítják. Az ATC engedély továbbítására az "ATC ENGEDÉLYEZI ÖNNEK ..." (ATC CLEARS YOU TO ...) kifejezést használják.

A futópályára történő kiguruláskor: a "PÁLYA SZABAD" (RUNWAY FREE), kifejezéssel tájékoztatja az AFIS egység a légi járművet a felszállás végrehajthatóságáról, vagy ismert forgalomra vonatkozó tájékoztatást ad, ha ez korábban nem volt lehetséges.

Felszállás után: Frekvencia váltásra történő felszólítás, ha ez szükséges.

4. Leszálló légi járművek számára adandó tájékoztatások

A rádióösszeköttetés első ízben történő felvételekor: Javasolt futópálya, forgalmi tájékoztatás, meteorológiai tájékoztatás és futópálya állapotok (az AFIS egység javasolhatja az érkező VFR légi járműnek, hogy kijelölt pont felett várakozzon).

A hosszúfalon, alapfalon vagy végső egyenesen: "PÁLYA SZABAD" (RUNWAY FREE), vagy a futópályán, vagy annak közelében mozgó egyéb légitárművekről, akadályokról, stb. szoló tájékoztatás.

Leszállás után a futópályán: ha szükséges, gurulással kapcsolatos információk megadása.

Begurulás közben: Parkolásra vonatkozó információk, ha szükséges.

5. Induló, illetve érkező légitárművektől megkíránt jelentések

Annak érdekében, hogy az AFIS egység folyamatosan ismerje a forgalmi helyzetet és, hogy korrekt és folyamatos tájékoztatást tudjon adni valamennyi légitármű számára, szükséges, hogy minden légitármű a szükséges mértékben jelentse szándékait és repülési manővereit, pl.:

Induló légitárművek:

- felszálláshoz történő gurulási szándék;
- használandó futópálya;
- felszállás utáni útvonal;
- felszállásra kész jelentés;
- kigurulás a futópályára;
- bármely egyéb szándék vagy manőver, amely egyéb légitárművek forgalmát befolyásolhatja.

Érkező légitárművek:

- helyzete, magassága és érkezésének számított időpontja a kijelölt belépőpontra, vagy a repülőtérre;
- IFR repülés esetén a kért futópálya és a megközelítési eljárás;
- jobb forgalmi körbe történő belépési szándék, ha a repülési szabályok szerint bal iskolakörrel kellene a megközelítést és leszállást végrehajtani;
- várakozás megkezdése vagy befejezése;
- műszermegközelítési eljárás megkezdése, vagy belépés a forgalmi körbe;
- fontos pontok keresztezése, pl. a távoli irányadó átrepülése a műszermegközelítés során;
- alapfalra, vagy végső egyenesre történő fordulás;
- gurulás az előtérre, vagy a parkolóhelyre leszállás után;
- megszakított megközelítés;
- egyéb, más szándék vagy manőver, mely más légitárművek működését befolyásolhatja.

6. A repülőtér légterét átrepülő légijárművek

Annak a légijárműnek, mely egy AFIS repülőtér körül kijelölt légteret leszállási szándék nélkül átrepülni kíván, az alábbiakat kell jelentenie a repülőtéri AFIS egységnek:

- helyzet és magasság;
- útvonal, illetve a légtér átrepülésének szándéka;
- számított belépési idő, illetve a repülőtér vagy kijelölt navigációs berendezés feletti átrepülés tényleges időpontja.

Az érintett légtér átrepülése során a jelentett magasságot, vagy útvonalat megváltoztatni csak az AFIS egység előzetes tájékoztatása és annak nyugtázása után szabad.

Az átrepülő légijármű számára az AFIS egység következő tájékoztatásokat nyújtja:

- forgalmi tájékoztatás, lényeges helyi forgalom;
- magasságmérő beállítás;
- bármely egyéb, a légijármű számára fontosnak ítélt tájékoztatás.

7. "PÁLYA SZABAD" kifejezés használata

A "PÁLYA SZABAD" kifejezést akkor továbbítják az induló vagy leszálló légijármű számára, ha más légijármű nem tartózkodik a futópályán, vagy nem várakozik, vagy gurul a futópálya szélétől számított 50 m távolságon belül (illetve 30 m távolságon belül, ha a futópálya hossza a 900 m-t nem haladja meg).

8. Légijárművek gurulása

Ha egy légijármű a repülőtér területén felszállással vagy leszállással kapcsolatban nem álló gurulást kíván végrehajtani, szándékát jelentse az AFIS egységnek, mely szükség szerint lényeges forgalomról szóló tájékoztatást ad.

9. Várakozás kigurulás előtt

A felszálláshoz történő kigurulás előtti várakozást a kijelölt váróponton kell végrehajtani, ha ilyen kijelöltek. Ha kijelölt várópont nincs, az AFIS egységtől információt kell kérni a várakozás helyére vonatkozóan.

10. Légijárművezetők közötti közleményváltások

Ha az AFIS egység előnyösnek ítéli, felkérheti az érintett légijárművek vezetőit, hogy közvetlenül tájékoztassák egymást, illetve egymás között koordinálják repülési műveleteiket az összeütközések megelőzése érdekében. Ilyen közvetlen rádióösszeköttetést a légijárművek vezetői is kezdeményezhetnek.

11. Fény- és pirotechnikai jelzések

Az AFIS egység, ha egyéb módon nem lehetséges, egy légijármű számára fény- vagy pirotechnikai eszközök segítségével is adhat tájékoztatást.

A szaggatott vörös fényjelek, vagy vörös rakéta valamilyen veszélyről történő figyelmeztetésül szolgálnak a légijármű vezetője számára.

Az ilyen jelzések egyike sem jelent irányítói engedélyt vagy utasítást.

Figyelmeztetés:

A CTR-ben a 44. §-t az alábbiak szerint módosítják:
A 44. §-ban a 4. pont a) alján különleges VFR repülések engedélyezhetők, amennyiben a látástávolság legalább 1,5 km.

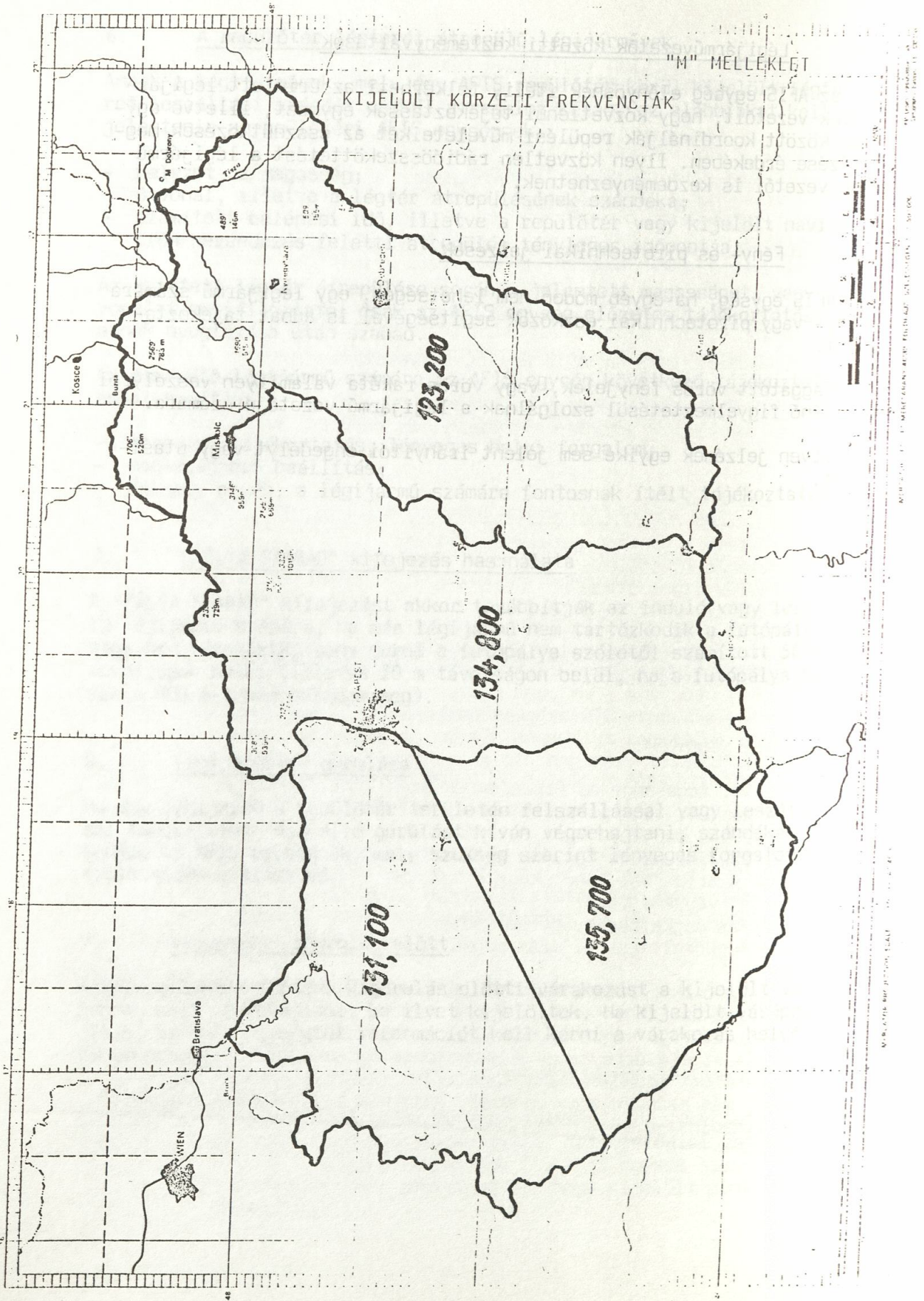
b) Helikopterek különleges VFR repülése engedélyezhető, amennyiben a vízszintes látás legalább 700 m, azaz a feltétellel, hogy azok olyan sebességgel repüljenek, amely lehetővé teszi, hogy az akadályokat kellő időben észleljék, az összeütközés elkerülése érdekében.

1.2. Előzetes engedély

1.2.1. A CTR-ben történő repülést csak a forgalmi repülőtereken történő leszállás, vagy speciális repülő felbontás végrehajtása céljából engedélyezik.

Figyelmeztetés: Speciális repülő felbontás az állam- és vagyonvédelemmel, illetve egészségügyi, katasztrófa-ellenes, oltárvetők elmozdításával, légi katasztrófákkal, navigációs berendezések karbantartásával kapcsolatos repülések, az AFIS-hoz nem tartozó repülések, valamint a gyakorló repülések.

1.2.2. Gyakorló repüléshez a forgalmi ügyletes repülőtereken a repülőtervezető (ATIS) hozzájárulása szükséges. Ha a repülő könnyebb és 250 kg tömegűnél kisebb légijármű, akkor a CTR-ben csak forgómozgásos időszakban engedélyezik.



VFR ELJÁRÁSOK A FERIHEGYI REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETBEN ÉS BUDAPEST TMA-BAN

Megjegyzés.- A ferihegyi repülőtéri irányító körzet és Budapest TMA leírását a "B2" melléklet és az 1 : 500 000 léptékű légiforgalmi térkép tartalmazza.

1. VFR eljárások a ferihegyi CTR-ben

1.1 Általános előírások

1.1.1 Időjárási minimum:

- látástávolság 5 km
- felhőalap 1500 láb (450 m)

Megjegyzés:

- a) A CTR-ben a 44. sz. Légügyi Előírás V. Rész 16. pontja alapján különleges VFR repülések engedélyezhetők, amennyiben a látástávolság legalább 1,5 km.
- b) Helikopterek különleges VFR repülése engedélyezhető, amennyiben a vízszintes látás legalább 750 m, azzal a feltétellel, hogy azok olyan sebességgel repülnek, amely lehetővé teszi, hogy az akadályokat kellő időben észleljék, az összeütközés elkerülése érdekében.

1.1.2 Előzetes engedély

- 1.1.2.1 A CTR-ben történő repülést csak a ferihegyi repülőtérre történő leszállás, vagy speciális repülő feladat végrehajtása céljából engedélyezik.

Megjegyzés.- Speciális repülő feladatnak minősülnek az állam- és vagyonvédelemmel, illetve emberi élet mentésével, betegszállítással, olajvezeték ellenőrzésével, légi fényképezéssel, navigációs berendezések légi ellenőrzésével kapcsolatos repülések, az MTV helikopterének repülése, valamint a gyakorló repülések.

- 1.1.2.2 Gyakorló repüléshez a ferihegyi ügyeletes repülés- és repülőtérvezető (ÜRV) hozzájárulása szükséges. Levegőnél könnyebb és 250 kg tömegűnél kisebb légijárművek működését a CTR-ben csak forgalommentes időszakban engedélyezik.

1.1.2.3 SSR válaszcélzóval fel nem szerelt légijárművek csak az ÜRV külön engedélyével üzemelhetnek.

1.1.3 Repülési terv benyújtási kötelezettség

A tervezett repülésről repülési terv adatokat kell továbbítani a ferihegyi repülőtéri irányító torony (TWR) részére a "C" mellékletben előírtak szerint.

1.1.4 Repülések mozgási adatainak továbbítása

A CTR-be belépő légijárművekről a belépőpont számított átrepülése előtt min. 10 perccel a körzeti repüléstájékoztató központnak (FIC) tájékoztatnia kell a ferihegyi bevezető irányítást (TRCC) a vele rádióösszeköttetést tartó belépő légijárműről.

1.2 A repülések végrehajtása

1.2.1 Ellenőrzött légtérből közeledő légijárműveket a TRCC radar vektorálással sorolja be leszálláshoz, vagy vezeti a várakozási légtérbe.

1.2.2 A nem-ellenőrzött légtérből belépni szándékozó légijárműveknek fel kell venniük a rádióösszeköttetést a TWR-rel (118,1 MHz) a CTR határ átrepülése előtt, és engedélyt kell kérniük a belépésre.

1.2.2.1 A belépést kijelölt belépőpontok felett kell végrehajtani.

1.2.2.2 Az összeköttetésnél az alábbiakat kell közölni:

- légijármű azonosító jel;
- a belépőpont megjelölése és az átrepülés számított ideje.
- tengerszint feletti magasság lábban vagy méterben kifejezve;
- a repülés célja.

1.3 Megközelítési eljárás a ferihegyi repülőtéren

1.3.1 A belépőpont engedélyezett átrepülése után közeledjen a TWR utasítása szerint és:

- lépjen be a kijelölt várakozási légtérbe, vagy
- hajtsa végre a megközelítést és leszállást.

Várakozás: Maximum 1500 láb (450 m) tengerszint feletti magasságon.

1.3.2 Leszállás

1.3.2.1 A leszállást a futópályákra, valamint 7000 kg-nál könnyebb repülőgépek esetében a B2, vagy az A3-A4 gurulót szakszokra is végre lehet hajtani.

1.3.2.2 A leszállás helyét a repülőtéri irányító torony a rádióösszeköttetés felvételek közli. A leszállás helyének kijelölésekor a TWR figyelembe veszi a futópályák kijelölésére vonatkozó előírásokat.

Megjegyzés.- A helikopter leszállóhely a 13R/31L futópályától DNY-ra, az "A" és "B" gurulótak között található.

1.3.3 Rádióösszeköttetés megszakadásakor követendő eljárás

Közeledjen az engedély szerint, és ha nem kapott leszállási engedélyt, a kijelölt várakozási légtérben várakozzon 5 percet és hajtsa végre a leszállást a használatos futópályára.

Megjegyzés.- Rádióösszeköttetés megszakadása esetén a TWR meg fogja kísérelni az engedélyek, illetve utasítások továbbítását a "K" mellékletben szereplő fényjelek segítségével.

1.3.4 Földi mozgás

Ha a TWR más utasítást nem ad, a gurulást a "FOLLOW ME" beállító gépkocsi utasítása szerint kell végrehajtani.

1.4 Induló légijárművek

1.4.1 Induló légijárművek a felszállást az 1.3.2. pontban megadott leszállóhelyekről hajthatják végre.

1.4.2 Indulási eljárások

Hagyja el a CTR-t a TWR által adott utvonal engedély szerint.

1.4.3 Rádióösszeköttetés megszakadásakor követendő eljárás

- ha a felszállás előtt szakad meg a rádióösszeköttetés felszállni tilos;
- ha felszállás után szakad meg a rádióösszeköttetés:
 - amennyiben a rendeltetési repülőtér Dunakeszi, Gödöllő Budaörs, Farkas-hegy, vagy Hármashatár-hegy, folytassa a repülést a TWR által adott engedély szerint a rendeltetési repülőtérre;
 - amennyiben egyéb, TMA-n kívüli repülőtér a rendeltetési hely, várakozzon a legközelebbi, ferihegyi repülőtérre kijelölt várakozási légtérben és járjon el az 1.3.3 pont szerint.

3.2 A TMA-ban lévő nem-ellenőrzött repülőterek légterei

3.2.1 A repülőterek légtereiben az igénybevételi magasság tengerszint feletti magassági értékekben (AMSL) szerepel.

1. Megjegyzés. - A feltüntetett magasságoknál az érintett légiforgalmi irányító egység - külön kérésre - nagyobb magasságot is engedélyezhet.

2. Megjegyzés. - Az érintett repülőterek tengerszinthez viszonyított magassága:

Budaörs	410 láb	(125 m)
Dunakeszi	413 láb	(126 m)
Esztergom	364 láb	(111 m)
Farkas-hegy	705 láb	(215 m)
Gödöllő	715 láb	(218 m)
Hármashatár-hegy	971 láb	(296 m)

3.3 Budaörs - Farkas-hegy - Hármashatár-hegy repülőtéri csomópont (TIZ)

3.3.1 Az egyes légterek határai:

I. légtér határai:

Hármashatár-hegy - Csúcs-hegy - Nagykovács -
- Pesthidegkút Ny - Hármashatár-hegy

II. légtér határai:

Hármashatár-hegy - Pesthidegkút Ny - János-hegy -
- Hármashatár-hegy

III. légtér határai:

Nagykovács - Perbál - Zsámbék - Bicske - Budaörs -
- János-hegy - Pesthidegkút Ny - Nagykovács

IV. légtér határai:

Budaörs - Bicske - Sóskút - Nagytétény - Budaörs

V. légtér határai:

Budaörs - Nagytétény - Budafoki temető - Budafok/Albertfalva vá. É 1 km - Budaörs

3.3.2 Szabvány igénybevételi magasságok ferihegyi 310 fokos le-fel-szállási irány használata esetén:

I. légtérben	3000 láb	(900 m)	AMSL
II. "	3300 láb	(1000 m)	"
III. "	7500 láb	(2300 m)	"
IV. "	7500 láb	(2300 m)	"
V. "	1500 láb	(450 m)	"

3.3.3 Szabvány igénybevételi magasságok ferihegyi 130 fokos le-fel-szállási irány használata esetén:

I. légtérben	2000 láb	(600 m)	AMSL
II. "	3300 láb	(1000 m)	"
III. "	6000 láb	(1800 m)	"
IV. "	7500 láb	(2300 m)	"
V. "	1500 láb	(450 m)	"

3.4 Dunakeszi forgalmi tájékoztató körzet (TIZ)

3.4.1 Az egyes légterek határai:

I. sz. légtér: M3 autópálya sikátorpusztai felüljáró -
- Lupa-sziget - Szentendre D - Csomád vá.

II. sz. légtér: Csomád vá. - Szentendre D - Surány -
- Erdőkertes - Csomád vá.

III. sz. légtér: Aszód - Erdőkertes - Surány - Vác -
Erdőtarcza Ny 2 km - Aszód

IV. sz. légtér: Erdőtarcza Ny 2 km - Vác - Ősagárd -
- Szirák - Erdőtarcza Ny 2 km

3.4.2 Szabvány igénybevételi magasságok ferihegyi 310 fokos le-fel-felszállási irány használata esetén:

I. légtérben	2500 láb	(750 m)	AMSL
II. "	4000 láb	(1200 m)	"
III. "	5000 láb	(1500 m)	"
IV. "	5500 láb	(1650 m)	"

3.4.3 Szabvány igénybevételi magasságok ferihegyi 130 fokos le-fel-szállási irány használata esetén:

I-II. légtérben	2000 láb	(600 m)	AMSL
III. "	4000 láb	(1200 m)	"
IV. "	5500 láb	(1650 m)	"

3.5 Gödöllő ATZ-ben történő repülés feltételei:

3.5.1 A légijárművek 1500 láb (450 m) tengerszint feletti magasság felett csak a TRCC-vel tartott folyamatos rádióösszeköttetés fenntartása mellett és rádión kapott egyedi engedélyeknek megfelelően üzemelhetnek.

3.5.2 1500 láb (450 m) tengerszint feletti magasság feletti repülés csak ejtőernyős ugrás céljából hajtható végre.

3.5.3 A repülések magasságának ellenőrzése a TRCC által tengerszint feletti magasságok, vagy repülési szintek szerint történik.

3.6 Esztergom repülőtér légterei

3.6.1 Szabvány légtérigénybevételi magasságok

- Ferihegyi 310 fokos le-felszállási irány használata esetén 7500 láb (2300 m) AMSL (TIZ);
- Ferihegyi 130 fokos le-felszállási irány használata esetén 3000 láb (900 m) AMSL (ATZ).

- * -

NAPKELTE-NAPNYUGTA TÁBLÁZAT

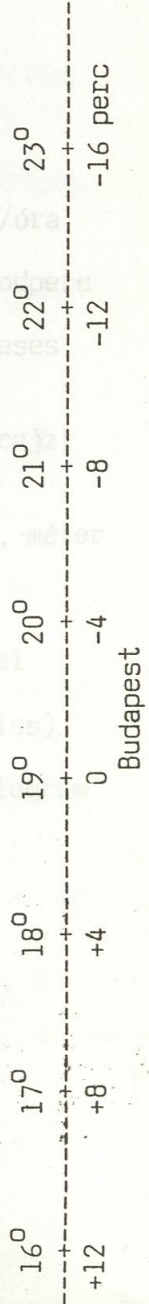
JANUÁR			FEBRUÁR			MÁRCIUS			ÁPRILIS			MÁJUS			JUNJUS		
SR	SS		SR	SS		SR	SS		SR	SS		SR	SS		SR	SS	
1	06.32	15.03	06.12	15.43	05.25	16.28	04.23	17.13	03.28	17.55	02.51	18.33					
5	06.32	15.07	06.07	15.50	05.17	16.34	04.15	17.19	03.21	18.01	02.49	18.37					
10	06.31	15.12	06.00	15.58	05.08	16.42	04.05	17.26	03.14	18.08	02.47	18.40					
15	06.28	15.19	05.52	16.05	04.58	16.49	03.56	17.33	03.07	18.14	02.46	18.43					
20	06.25	15.25	05.43	16.13	04.48	16.56	03.47	17.40	03.01	18.20	02.47	18.45					
25	06.20	15.33	05.34	16.21	04.37	17.03	03.38	17.47	02.56	18.26	02.48	18.46					

JULIUS			AUGUSZTUS			SZEPTEMBER			OKTÓBER			NOVEMBER			DECEMBER		
SR	SS		SR	SS		SR	SS		SR	SS		SR	SS		SR	SS	
1	02.51	18.45	03.22	18.19	04.03	17.26	04.43	16.25	05.28	15.28	06.11	14.56					
5	02.53	18.44	03.27	18.14	04.08	17.18	04.48	16.17	05.34	15.22	06.16	14.54					
10	02.57	18.42	03.33	18.06	04.15	17.08	04.55	16.07	05.41	15.15	06.21	14.53					
15	03.02	18.38	03.40	17.58	04.21	16.58	05.03	15.58	05.49	15.09	06.25	14.54					
20	03.07	18.34	03.47	17.49	04.28	16.48	05.10	15.48	05.56	15.04	06.29	14.55					
25	03.13	18.28	03.53	17.40	04.35	16.37	05.17	15.40	06.03	14.59	06.31	14.58					

Megjegyzés.- A fenti idő adatok UTC-ben vannak megadva. A téli időszámítás (UTC + 1 óra) és a nyári időszámítás (UTC + 2 óra) tartama és kezdő időpontja NOTAM-ban kerül közzétételre.

A fenti idő értékek Budapestre (472600É 0191400K) vonatkoznak.
Az ország északi és déli területei közötti különbséget nem kell figyelembe venni.
A keleti és nyugati területek között az idő különbségek az alábbi ábra alapján határozhatók meg:

Greenwich-től keletre



SR = napkelte
SS = napnyugta

MÉRTÉKEGYSÉGEK

Megnevezés	Mértékegység	
	nemzetközi	megengedett
Navigációs távolságokban, helyzetjelentésekben használt nagyobb távolságok	tengeri mérföld és tized	kilométer és tized
Rövidebb távolságok (mint pl. futópálya hosszúságok)	méter	méter
Magasságok	láb	méter
Hosszirányú sebesség, beleértve a szélsébséget	csomó	kilométer/óra
Függőleges irányú sebesség	láb/perc	méter/másodperc
Szélirány (le- és felszálláshoz)	fok (mágneses É-től)	fok (mágneses É-től)
Szélirány (általános)	fok (földrajzi É-től)	fok (földrajzi É-től)
Vízszintes látástávolság (beleértve a futópálya menti látástávolságot)	kilométer, méter	kilométer, méter
Magasságmérő beállítás	hektoPascal	hektoPascal
Hőmérséklet	fok (Celsius)	fok (Celsius)
Tömeg	tonna, kilogram	tonna, kilogram

MEGHATÁROZÁSOK

Megjegyzés.– Jelen kiadvány szövegében a "szolgálat" kifejezés mindig funkciók, vagy nyújtott szolgáltatás megjelölésére vonatkozó elvont fogalmat, míg az "egység" kifejezés egy szolgálatot ellátó kollektív testületet jelent.

Jelen kiadvány szövegében használt kifejezések jelentése a következő:

AFIL

Levegőből benyújtott repülési terv jelölésére használt rövidítés.

AIP

Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány jelölésére használt rövidítés.

AIS

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat jelölésére használt rövidítés.

AIS egység

Meghatározását lásd a "Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység" alatt.

AMSL

Közepes tengerszint feletti magasság jelölésére használatos rövidítés.

ATS egység

Meghatározását lásd a "Légiforgalmi szolgálati egység" alatt.

ATS útvonal

A forgalom lebonyolítására kijelölt útvonal, amit a légiforgalmi szolgálatok ellátása érdekében határoztak meg.

Az ATS útvonal kifejezés légifolyosó, ellenőrzött vagy nem-ellenőrzött útvonal, érkezési vagy indulási útvonal, stb. jelzésére felváltva használható.

Államhatár menti sáv

A Magyar Köztársaság határa mentén a katonai szervek által kijelölt sáv. A benne folyó repülésekre külön előírások vonatkoznak.

Állami légijármű

Katonai, rendőri, határőrizeti vagy vámszervek által üzemeltetett, vagy ezen szervek feladatának végrehajtása érdekében bérelt légijármű.

Általános célú repülés

A kereskedelmi és munkarepülések körébe nem tartozó valamennyi, polgári légijárművel végzett repülés (general aviation).

Belépési pont

Navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott első jelentőpont, amely fölött a légi jármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató körzet, vagy irányítói körzetbe történő belépésekor.

Belföldi repülés

Államhatárt nem keresztező repülés, függetlenül attól, hogy magyar, vagy idegen lajstromjelű légi járművel hajtják végre.

Benyújtott repülési terv

A repülési terv, ahogyan azt a légi jármű vezetője, vagy kijelölt képviselője benyújtotta egy ATS egységnél, minden esetleges későbbi módosítás nélkül.

Bevezető irányító egység

Olyan egység, melyet abból a célból hoztak létre, hogy légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtson egy, vagy több repülőtér ellenőrzött érkező, vagy induló forgalma részére.

Bevezető irányító szolgálat

Légiforgalmi irányító szolgálat érkező vagy induló forgalom részére.

Elkülönítés

Légi járművek, magasságok vagy repülési pályák közötti térköz.

Ellenőrzött légtér

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

Ellenőrzött repülés

Bármilyen repülés, mely számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

Ellenőrzött repülőtér

Olyan repülőtér, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak.

Ellenőrzött VFR repülés

A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott ellenőrzött repülés.

Előtér

Szárazföldi repülőtéren a légi járművek kiszolgálására, utasok ki- és beszállítására, posta vagy áru ki- és berakására, üzemanyag felvételre, parkolásra, vagy karbantartásra kijelölt terület.

Előtérügyeleti szolgálat

Szolgálat, melynek célja az előtéri tevékenység, valamint a légi járművek és járművek előtéri mozgásának szabályozása.

Elsődleges radar

Visszavert rádiójeleket használó radar rendszer.

Engedélyhatár

Az a pont, ameddig egy légi járműnek légiforgalmi irányítói engedélyt adtak.

EOBT

Számított fékoldási idő jelölésére használatos rövidítés.

Érvényes repülési terv

Az a repülési terv, amely a későbbi engedélyekből eredő módosításokat is magába foglalja - ha vannak ilyenek.

Fedélzeti válaszadó

Meghatározását lásd a "Transzponder" címszó alatt.

Felelős légiforgalmi szolgálati egység

Időszakosan korlátozott légtérben a légiforgalmi szolgálatok biztosításáért az üzemidő alatt átmenetileg felelős egység.

FL (F)

Repülési szint jelzésére használatos rövidítés.

Fontos pont

Meghatározott földrajzi hely, melyet valamely ATS útvonal, vagy egy légi jármű repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használnak.

Forgalmi tájékoztatás

Légiforgalmi szolgálati egység által a légijárművezető figyelmének felhívása céljából adott tájékoztatás egyéb olyan ismert, vagy észlelt légiforgalomról, mely a légijármű közelében, vagy annak tervezett útvonalán folyik és ezáltal segítse a légijármű vezetőjét az összeütközés elkerülésében.

Forgalmi tájékoztató körzet (TIZ)

Nem ellenőrzött repülőterek körül kijelölt, meghatározott méretű légtér, melyben a repülések számára a repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot az érintett repülőtér repülőtéri repüléstájékoztató egysége nyújtja.

Futópálya

Egy szárazföldi repülőtéren meghatározott derékszögű terület, amelyet légijárművek fel- és leszállása céljából készítettek.

Futópálya menti látástávolság

Az a távolság, ameddig a futópálya középvonalán álló légijármű vezetője a futópálya felületi jelöléseit, vagy a futópálya szélét kijelölő, vagy középvonalát azonosító fényeket látja.

Függőleges elkülönítés

Légijárművek közötti elkülönítés függőleges távolságban kifejezve.

GND

Földfelszín jelölésére használatos rövidítés.

Gurulás

Egy légijárműnek a repülőtér felszínén saját hajtóműve segítségével végzett mozgása, a fel- és leszállás eseteit kivéve. Helikopterek esetében beleértendő a repülőtér felszíne felett a földpárna hatás magassági sávjában gurulási sebességgel történő mozgás, azaz a légi gurulás.

Gurulóút

Szárazföldi repülőtéren a légijárművek gurulására kijelölt út, a repülőtér egyes területeinek összekapcsolása céljából, beleértve:

- a) Légijármű állóhely gurulási nyomvonal:
Az előtér azon része, melyet gurulóútként jelöltek ki, kizárólag a légijármű állóhelyek megközelítése céljából.
- b) Előtéri gurulóút:
A gurulóút rendszer azon része, mely az előtéren halad keresztül, hogy az előtéren való átgurulásokhoz útvonalat biztosítson.
- c) Gyors-legurulóút:
A futópályához hegyesszögben csatlakozó gurulóút, mely lehetővé teszi a leszálló repülőgépeknek nagyobb sebességgel való le-
legurulását, más leguruló utakkal ellentétben, ily módon csökkentve a futópálya foglaltsági időt.

Gyakorló légtér (TAA)

Nem-ellenőrzött repülőterek körül kijelölt, meghatározott méretű légtér speciális repülési feladatok végrehajtására.

Hajózó személyzet tagja

A személyzetnek érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkező olyan tagja akinek munkája nélkülözhetelen repülés közben a légijármű üzemeltetéséhez.

Határ- és szabálysértő légijármű

A Magyar Köztársaság államhatár menti sávjába előzetes tájékoztatás, vagy engedély nélkül belépő, illetve jelen rendeletben foglalt előírásokat megsértő légijármű.

Helység jelölés

Az ICAO által előírt szabályoknak megfelelően kialakított és valamely légiforgalmi állandóhelyű állomás helységére kijelölt négybetűs kód csoport.

Helyi kényszerhelyzeti szolgálatok

Repülőtéren nyújtott tűzoltó, mentő, műszaki mentő, stb. szolgálatok, amelyeket alapvetően a repülőtéren, illetve annak közelében bekövetkező repülő-balesetek következményeinek felszámolása érdekében biztosítanak.

Hosszirányú elkülönítés

Légijárművek közötti elkülönítés időben, vagy útirányon mért távolságban kifejezve.

Időjárási előrejelzés

Várható meteorológiai körülmények megállapítása meghatározott időpontra, vagy időtartamra és meghatározott területre, vagy légtér szakaszra.

Időszakosan korlátozott légtér (TRA)

Meghatározott kiterjedésű légtér, melyen belül időszakosan olyan repülés folyik, amely veszélyt jelent az adott repülési tevékenységben részt nem vevő más repülések számára.

IFR

A műszerrepülési szabályok jelölésére használt rövidítés.

IFR repülés

Műszerrepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

Illetékes légiforgalmi szolgálati egység

Kijelölt légtérben légiforgalmi szolgálatok biztosításáért felelős egység.

Illetékes légügyi hatóság

Az érintett légtérben a légiforgalmi szolgálatok biztosításáért felelős, állam által kijelölt megfelelő hatóság.

(A Magyar Köztársaságban a polgári repülésekkel kapcsolatban az illetékes légügyi hatóság a Légügyi Főigazgatóság, az állami repülésekkel kapcsolatban a légügyi hatósági feladatokat az MH Repülő-főnökség látja el.)

IMC

Műszeres meteorológiai körülmények jelölésére használt rövidítés.

Indulási repülőtér

Repülőtér, ahonnan a felszállás történt.

Irányítás átadás

A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával járó felelősség átadása.

Irányítás átadási pont

A légijármű repülési útvonalán lévő azon meghatározott pont, amelynél a légijárműnek nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat ellátásának felelősségét átadják az egyik irányító egységtől, vagy irányító munkahelytől a következőnek.

Irányítói körzet

A földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő, ellenőrzött légter.

Irányítói szektor

Kijelölt irányítói körzet része, amelyen belül a felelősséget egy irányítóra, vagy az irányítók kis csoportjára ruházzák.

Ismeretlen forgalom

A radarernyőn megjelenő minden olyan radar céljel, amely feltételezhetően légijárműtől ered, de nem vonatkoztatható ismert forgalomra.

Ismert forgalom

Adott légtérben működő forgalom, melynek tényleges repülési adatai, valamint szándéka az érintett légiforgalmi szolgálati egység számára ismert, közvetlen rádióösszeköttetés vagy koordináció révén.

Ismétlődő repülési terv (RPL)

Olyan repülési terv, amely olyan, gyakran ismétlődő és rendszeresen üzemeltetett egyedi repülések sorozatára vonatkozik, amely repülések azonos alapvető jellemzőkkel rendelkeznek. Az ismétlődő repülési tervet a járató nyújtja be az ATS egységeknél történő tárolásra és ismétlődő felhasználásra.

Járató

Az a személy, szervezet, vagy vállalat, aki/amely légijárművek üzemeltetésével foglalkozik, vagy ilyen tevékenység végzésére ajánlkozik.

Jelentőpont

Meghatározott földrajzi hely, amihez viszonyítva a légijármű helyzetét jelenteni lehet.

Kereskedelmi repülés

Anyagi ellenszolgáltatásért légijárművel végzett utas, áru vagy posta szállítása.

Kilépési pont

Navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott utolsó jelentőpont, amely fölött a légijármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató, vagy irányítói körzetből történő kilépésekor.

Kitérő repülőtér

A repülési tervben meghatározott olyan repülőtér, amelyet a légijármű a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén le szállásra igénybe vehet.

("Kitérő repülőtér" az indulási repülőtér is lehet.)

Koordináció

Engedélyekre, irányítás átadásra, valamint a légijárműveknek kiadandó és tájékoztatásokra vonatkozó megegyezési folyamat, amely légiforgalmi szolgálati egységek között, vagy ezen egységeken belül az irányítói munkahelyek között váltott tájékoztatások útján történik.

Korlátozott légtér

Egy állam területe, vagy felségvizei feletti meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légijárművek repülését bizonyos előírt feltételeknek megfelelően korlátozzák.

Környezetvédelmi körzet

A föld felszínétől felfelé terjedő, meghatározott méretű légtér, melyben a repüléseket környezetvédelmi indokok alapján korlátozzák.

Körözüvény összeköttetések

Távközlési berendezések, amelyek segítségével közvetlen beszélgetések három, vagy több hely között egyidejűleg folytathatók.

Körzeti irányító központ (ACC)

Az illetékessége alá tartozó irányítói körzetekben légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létesített egység.

Körzeti irányító szolgálat

Légiforgalmi irányító szolgálat irányítói körzeteken belüli repülések részére.

Közelkörzet (TMA)

Egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS útvonalak találkozásánál létesített irányítói körzet.

Közlemény

Egyik helyről a másikra küldött, és az adott közleményre előírt számú rovatot tartalmazó közlés.

Közzététel

Légiforgalmi tájékoztatások Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP), vagy NOTAM-okban történő kiadása.

Különleges VFR repülés

Ellenőrzött VFR repülés, melynek a légiforgalmi irányítás engedélyezte, hogy a repülőtéri irányító körzetben látási meteorológiai körülményeknél rosszabb meteorológiai körülmények között működjön.

Látási meteorológiai körülmények (VMC)

A látástávolság, a felhőzettől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, az előírt minimumokkal egyenlő, vagy azoknál jobb időjárási körülmények.

Látástávolság

Az a légköri viszonyoktól függő, és hossz mérték egységekben kifejezett távolság, amelyről nappal a ki nem világított, éjjel a ki-világított, kiemelkedő tárgyak láthatók és felismerhetők.

Leszállási terület

A mozgási területnek a légi járművek le-, vagy felszállása céljára kijelölt része.

Levegőből benyújtott repülési terv (AFIL)

A légi jármű által repülés közben valamely légiforgalmi szolgálati egységnek rádióon leadott repülési terv.

Levegő-föld összeköttetés

A légi járművek és a földön lévő állomások, vagy helyek közötti kétoldalú összeköttetés.

Légiforgalmi irányítás (ATC)

Gyűjtőfogalom, mely jelenthet légiforgalmi irányító szolgálatot, vagy légiforgalmi irányító egységet.

Légiforgalmi irányító

Légiforgalmi irányító szolgálat ellátására feljogosított személy.

Légiforgalmi irányító egység

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet körzeti irányító központot, bevezető irányító egységet, vagy repülőtéri irányító tornyot.

Légiforgalmi irányítói engedély

Légi járműnek szóló felhatalmazás, hogy az valamely légiforgalmi irányító egység által megszabott feltételek szerint működjék.

1. Megjegyzés:- A "légiforgalmi irányítói engedély" kifejezés az egyszerűsítés érdekében gyakran "engedélyre" rövidíthető, amikor ilyen értelemben használják.
2. Megjegyzés:- Az "engedély" rövidített kifejezést megelőzhetik a "gurulási", "felszállási", "indulási", "útvonal", "megközelítési", vagy "leszállási" szavak a repülés azon szakaszának jelzésére, amelyre a légiforgalmi irányítói engedély vonatkozik.

Légiforgalmi irányító szolgálat

A következő célok érdekében nyújtott szolgálat:

1. Az összeütközések megelőzésére:

a) légi járművek között és

b) a munkaterületen légi járművek és akadályok között; valamint

2. A légiforgalom rendszerességének elősegítésére és fenntartására.

Légiforgalmi szolgálat (ATS)

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet repüléstájékoztató szolgálatot, repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot, riasztó szolgálatot, légiforgalmi irányító szolgálatot, körzeti irányító szolgálatot, bevezető irányító szolgálatot és repülőtéri irányító szolgálatot.

Légiforgalmi szolgálati egység

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányító egységet, repüléstájékoztató egységet, vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját.

Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája

A légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések és az indulás előtt benyújtott repülési tervek átvételére létesített egység.

(A légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája különálló egységként, vagy már meglévő egységgel, mint például egy másik légiforgalmi szolgálati egységgel, vagy a légiforgalmi tájékoztató szolgálat egységével kombinálva is létesíthető.)

Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)

A léginavigációra nézve fontos és tartós jellegű légiforgalmi tájékoztatásokat tartalmazó kiadvány, amelyet az állam, vagy megbízottja tesz közzé.

(A Magyar AIP-t a Légügyi Főigazgatóság adja ki.)

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS)

A légiforgalom biztonsága, rendszeressége és hatékonysága szempontjából szükséges tájékoztatások nyújtása.

Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység (AIS egység)

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat nyújtása céljából létrehozott egység.

Légiforgalom

A levegőben lévő, vagy a repülőtér munkaterületén működő valamennyi légi jármű.

Légi jármű

Bármely szerkezet, amelynek a légkörben maradása a levegővel való olyan kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása.

Légijármű azonosító jele

Betűkből, számjegyekből, vagy ezek kombinációjából álló jelcsoport, amely azonos a levegő-föld összeköttetésekénél használandó légijármű hívójellel, vagy annak egyenértékű kódolt változata, amelyet a légijármű azonosítására használnak a légiforgalmi szolgálatok föld-föld közötti összeköttetéseinél.

Légijármű hívójel

A levegő-föld összeköttetésnél a légijármű azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

Légijármű parancsnoka

A repülés ideje alatt a légijármű működéséért és biztonságáért felelős légijárművezető.

Légijármű típus jel

A légijármű típusának rövidített formában való azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

Légitaxi repülés

Legfeljebb 10 fő utas befogadására alkalmas, legfeljebb 5700 kg maximális felszállósúlyú légijárművel végrehajtott kereskedelmi repülés.

Légtér ellenőrző radar

A légijármű távolság- és oldalszögbeli helyzetének megállapítására alkalmazott radar berendezés.

Magasság

Gyűjtőfogalom, mely levegőben lévő légijárműnek, pontnak, vagy pontként értelmezett tárgynak, meghatározott vonatkozási alaptól mért függőleges távolságát jelzi. Jelenthet valóságos magasságot, repülőtéri magasságot, repülési szintet, tengerszint feletti magasságot és tengerszinthez viszonyított magasságot.

Másodlagos radar (SSR)

Olyan radar-rendszer, amelynél egy radarállomás által kisugárzott rádiójel kezdeményezi egy rádiójel kisugárzását egy másik állomásról.

Menetrendszerű repülés

Bárki számára igénybe vehető kereskedelmi repülések sorozata, mely ugyanazon két, vagy több repülőtér között, közzétett menetrend szerint, vagy olyan rendszerességgel, illetve gyakorisággal közlekedik, melyek felismerhetően szerves sorozatot alkotnak.

Mentést koordináló központ

Egy kutatási és mentési körzeten belül a kutató és mentő szolgálat hatékony megszervezésére, valamint a kutató és mentő tevékenység koordinálására létesített egység.

Meteorológiai hivatal

A repülések részére meteorológiai szolgálat ellátására kijelölt hivatal.

Meteorológiai jelentés

Meghatározott időpontra és helyre vonatkozó közlemény a megfigyelt meteorológiai körülményekről.

Meteorológiai tájékoztatás

A tényleges, vagy várható meteorológiai körülményekre vonatkozó jelentés, időjárás elemzés, előrejelzés és bármely hasonló jellegű megállapítás.

Mezőgazdasági munkaterület

Államhatár menti sávon kívül, mezőgazdasági munkarepülések végzésére kijelölt terület.

Mód (SSR mód)

Az interrogátorból kisugárzott kérdező jelek meghatározott impulzus távolságaihoz rendelt betű, vagy szám. A módok lehetnek A, B, C vagy D, ezek négy különböző impulzus távolságot jelentenek.

Mozgási terület

Egy repülőtérnek a légijárművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, amely magában foglalja a munkaterületet és az előtere(ke)t.

Munkakörzet

Államhatár menti sávban, a mezőgazdasági munkarepülések végzésére kijelölt terület.

Munkarepülés

Főleg mezőgazdasági, légifényképezési és ellenőrzési feladatokat végző repülés, a légijárművek műszaki berepülésének kivételével.

Munkaterület

Egy repülőtérnek a légijárművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, az előterek kivételével.

Műrepülés

Légijárművel szándékosan végzett olyan manőverezés, amely hirtelen helyzetváltoztatásokkal, a szokásostól eltérő helyzetekkel, vagy rendkívüli sebesség változtatásokkal jár.

Műszeres megközelítési eljárás

A műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata meghatározott akadálymentességgel, amely a kezdeti megközelítési navigációs berendezéstől, vagy ahol alkalmazható az előírt érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, ahonnan a leszállást végre lehet hajtani, vagy, ha a leszállást nem hajtották végre, addig a pontig folytatódik, ahonnan várakozási, vagy útvonal akadálymentességi kritériumok alkalmazandók.

Műszeres meteorológiai körülmények (IMC)

A vízszintes látástávolság, a felhőzettől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, a látási meteorológiai körülményekre előírt minimumoknál rosszabb időjárási körülmények.

Megjegyzés.- A repülőtéri irányító körzetben VFR repülés folytatható műszeres meteorológiai körülmények között is, ha és ahogyan azt a légiforgalmi irányítás engedélyezi.

Műszerrepülési szabályok (IFR)

A repülés műszeres-meterológiai körülmények közötti végrehajtását meghatározó szabályok együttese.

Nem-ellenőrzött légtér

Mindazon légtér, melyben légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

Nem-ellenőrzött repülőtér

Olyan repülőtér, melyen légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

Nemzetközi NOTAM iroda

NOTAM-ok nemzetközi cseréjére az állam által kijelölt iroda.

Megjegyzés:- Budapest FIR-ben a nemzetközi NOTAM iroda a Légi-forgalmi és Repülőtéri Igazgatóság Számítástechnikai és Légítájékoztató Osztályának szervezetébe tartozik.

Nemzetközi repülés

Államhatárt keresztező repülés.

NOTAM

Bármely légiforgalmi berendezés, szolgálat, eljárás létesítéséről, állapotáról, változásáról vagy veszély fennállásáról szóló értesítés, amelynek idejében való ismerete elengedhetetlenül szükséges a repülésben érdekelt személyzet részére.

I. osztályú szétosztás:

Távközlési eszközökkel történő szétosztás

II. osztályú szétosztás:

Nem távközlési eszközökkel történő szétosztás

Nyomatott formájú közleményváltás

Közleményváltás, melynél az áramkör mindkét végén automatikusan maradandó, nyomtatott feljegyzés készül az áramkörön áthaladó összes közleményről.

Oldalirányú elkülönítés

Légijárművek közötti elkülönítés repülési pályájuk távolságában, vagy repülési irányuk közötti szög eltérésben kifejezve.

Radar (lokátor)

Az a rádió felderítő eszköz, mely a tárgyak távolságára, irányára és/vagy magasságára vonatkozó információt ad.

Radar elkülönítés

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, amikor a légijárművek helyzetét radar segítségével határozzák meg.

Radar ellenőrzés

A radar felhasználása arra a célra, hogy a légijárműveknek az előírt repülési útvonaltól történt jelentős eltérések esetén tájékoztatást és tanácsot adjanak,

Radar irányítás

Annak jelzésére használatos kifejezés, hogy a radartól származó információt a légiforgalmi irányító szolgálat ellátására közvetlenül használják fel.

Radar irányító

Olyan szakképzett légiforgalmi irányító, aki rendelkezik azon feladatoknak megfelelő radar jogosítással, amelyekre őt kijelölték.

Radar nélküli elkülönítés (eljárás elkülönítés)

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, ha a légijármű helyzetére vonatkozó tájékoztatás nem radartól származik.

Rendeltetési repülőtér

Az a repülőtér, ahova a légijármű vezetője a repülés végrehajtása során első leszállását tervezi.

Repülési adatok

A légi jármű tényleges, vagy tervezett mozgására vonatkozó adatok, melyeket rendszerint kódolt, vagy rövidített formában tüntetnek fel.

Repülési látástávolság

Levegőben lévő légi jármű pilótakabinjából előre mért látástávolság.

Repülési szabályok

Látvarepüléssel, vagy műszerrepüléssel végrehajtott repülésekre vonatkozó előírások összessége.

Repülési szint (FL)

Meghatározott nyomás alaphoz, az 1013,2 hPa légnyomáshoz viszonyított állandó légnyomású felület, melyet a más, ugyanilyen felületektől meghatározott légnyomás különbségek választanak el.

1. Megjegyzés:- Az Egyezményes Légkörnek megfelelően kalibrált barometrikus magasságmérő:

- QNH magasságmérő beállítási értékre állítva tengerszint feletti magasságot mutat;
- QFE magasságmérő beállítási értékre állítva a QFE vonatkozó alaphoz feletti magasságot mutatja;
- 1013,2 hPa nyomásértékre beállítva a repülési szintek jelzésére használható.

2. Megjegyzés:- A fenti 1. megjegyzésben használt magasság és tengerszint feletti magasság kifejezések barometrikus, nem pedig geometrikus magasságot jelentenek.

Repülési terv

A légiforgalmi szolgálati egységek rendelkezésére bocsátott, a légi jármű tervezett repülésére, vagy repülésének egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás.

Repülési terv adatok

A repülési tervből feldolgozás, megjelenítés, vagy továbbítás céljából kiválasztott adatok.

Repüléstájékoztató

A repülés biztonságos és hatékony vezetéséhez hasznos tájékoztatások, beleértve a légiforgalomra, a meteorológiai körülményekre, a repülőtéri állapotokra, vagy a légiútvonali létesítményekre vonatkozó tájékoztatásokat.

Repüléstájékoztató körzet (FIR)

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak.

Repüléstájékoztató központ (FIC)

Repüléstájékoztató és riasztó szolgálat ellátására létesített egység.

Repüléstájékoztató szolgálat (FIS)

Olyan szolgálat, melyet a repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos értesítések és tájékoztatások adása céljából nyújtanak.

Repülőterek légterei

Repülőterek körül, a repülőtéri forgalom védelme érdekében kijelölt légterek összessége.

Repülőtér

Szárazföldön, vagy vizen kijelölt terület (beleértve valamennyi épületet, felszerelést és berendezést), amely egészében vagy részben a légijárművek indulására és érkezésére, valamint felszíni mozgására szolgál.

Repülőtér forgalmi köre

A repülőtér környezetében működő légijárművek részére meghatározott pálya.

Repülőtéri forgalmi körzet (ATZ)

Nem ellenőrzött repülőtér körül, a repülőtéri forgalom védelme érdekében kijelölhető, meghatározott kiterjedésű légtér.

Repülőtéri forgalom

Egy repülőtér munkaterületén lévő minden forgalom és a repülőtér környezetében repülő légitjárművek összessége.

(A repülőtér környezetében lévő légitjárműveken a repülőtér forgalmi körén tartózkodó, oda besoroló, vagy onnan kilépő légitjárműveket kell érteni.)

Repülőtéri irányító körzet (CTR vagy MCTR)

A repülőtér körül a föld felszínétől egy meghatározott felső határig terjedő ellenőrzött légtér.

Megjegyzés:- A CTR rövidítés egyaránt jelenthet polgári és katonai repülőtéri irányító körzetet is. Az MCTR megjelölés akkor használatos, ha a repülőtéri irányító körzet katonai jellegét kívánják hangsúlyozni.

Repülőtéri irányító szolgálat

A repülőtéri forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat.

Repülőtéri irányító torony/egység (TWR)

A repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása céljából létrehozott egység.

Repülőtéri magasság (QFE magasság)

Levegőben lévő légitjárműnek a repülőtéri légnyomáshoz viszonyított nyomásmagassága.

Repülőtéri repüléstájékoztató egység

Repülőtéri repüléstájékoztató és riasztó szolgálat ellátására létesített egység.

Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS)

Repülőtéri forgalom részére nyújtott repüléstájékoztató szolgálat.

Repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága

A leszállási terület legmagasabb pontjának tengerszinthez viszonyított magassága.

Riasztó szolgálat

Kutatásra és mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervek értesítése és szükség szerint ezekkel a szervekkel való együttműködés.

SIGMET tájékoztatás

Meteorológiai megfigyelő állomás által kiadott, az útvonalon a légi járművek üzemeltetésének biztonságát befolyásoló, meghatározott időjárási jelenségek előfordulásáról, vagy várható előfordulásáról szóló tájékoztatás.

Standard magasságmérő beállítás

Az 1013,2 hPa (760 Hgmm) légnyomás beállítása a barometrikus magasságmérő nyomás-skáláján, ami azt eredményezi, hogy a magasságmérő 0 (nulla) műszerállást mutat az ICAO Egyezményes Léggör közepes tengerszintjén.

STD (m STD)

Standard magasságmérő beállítás szerint üzemelő légi jármű méterben kifejezett magasságának jelzésére szolgáló rövidítés.

Számítógép

Olyan eszköz, amely adatokon, emberi beavatkozás nélkül, aritmetikai és logikai lépés sorozatokat végez.

Megjegyzés: - Amikor ebben a kiadványban a számítógép szót használják, akkor ez egy számítógép komplexumot is jelenthet, amely egy, vagy több számítógépet és perifériás berendezést foglal magába.

Számított érkezési idő (ETA)

IFR repülések esetén az az időpont, amikorra számítás szerint a légi jármű arra a navigációs berendezéssel meghatározott, kijelölt pontra érkezik, melyről a műszermegközelítési eljárást megkezdeni szándékoznak, vagy ha nincs a repülőtérre kiszolgáló ilyen navigációs berendezés, akkor az az időpont, amikorra a légi jármű a repülőtér fölé érkezik. VFR repülések esetén az az időpont, amikorra számítás szerint a légi jármű a repülőtér fölé érkezik.

Számított fékoldási idő (EOBT)

Az a számított idő, amikor a légijármű az indulással kapcsolatos mozgását megkezdi.

Számított repülési idő (EET)

Az egyik fontos pontról a másik fontos pontra való repülés számított időtartama.

Személyzet nélküli szabad ballon

Nem gépi meghajtású, személyzet nélküli szabadon repülő, levegőnél könnyebb légi jármű.

(A személyzet nélküli szabad ballonok "nehéz", "közepes", vagy "könnyű" osztályba sorolhatók.)

Távrepülés

Az indulási repülőtér légterét/légtereit elhagyó több légi járművel végzett sportcélú repülés.

Teljes számított repülési idő

IFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól addig a navigációs berendezésekkel meghatározott kijelölt pontig szükséges, ahonnan műszeres megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy ha a rendeltetési repülőtéren ilyen navigációs berendezés nincs, akkor az az időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé érkezésig szükséges. VFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé való érkezésig szükséges.

Tengerszint feletti magasság (QNH magasság)

Levegőben lévő légi járműnek a közepes tengerszinti légnyomáshoz (Balti alapszint) viszonyított magassága.

Tengerszinthez viszonyított magasság

A föld felület valamely pontjának, szintjének, vagy ahhoz rögzített pontnak, a közepes tengerszinthez viszonyított függőleges távolsága.

Területi navigáció (RNAV)

Olyan navigációs módszer, mely lehetővé teszi, hogy a légitársaságok földi állomásokon alapuló navigációs segédeszközök fedésterületén belül, vagy önálló segédeszközök határának lehetőségén belül, illetve ezek kombinációjával bármilyen kívánt repülési útvonalon repüljenek.

Területi navigációs útvonal

Területi navigációs képességgel rendelkező légitársaságok általi használatra létesített ATS útvonal.

Tiltott légtér

Egy állam területe, vagy felségvizei feletti meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légitársaságok repülése tilos.

Transzponder (fedélzeti válaszadó)

Vevő/adó berendezés, amely megfelelő kérdésre válaszjelet sugároz ki. A kérdés és a válaszadás más frekvencián történik.

Utazómagasság

A repülés jelentős szakaszán tartott magasság.

UTC (Egyeztetett Világidő)

Egyeztetett Világidőben kifejezett időpont jelzésére használatos rövidítés.

Útvonal engedély

Engedély, amely magába foglalja a légitársaság felszállás utáni repülési útját azon pontig, amelynél a leszálláshoz történő megközelítés várható, hogy megkezdődik.

(Bizonyos körülmények között szükséges lehet ezen engedély felosztása például: irányítói körzethatárokkal elválasztott szakaszokra, illetve a repülés indulási, emelkedési, vagy süllyedési szakaszaira.)

Útvonal repülés

A repülőtér légtereit elhagyó valamennyi repülés.

Útvonal szakasz

A lerepülendő útvonalnak a repülési tervben leírt, két egymást követő fontos ponttal meghatározott része.

Valóságos sebesség (tényleges önsebesség)

A légijárműnek a környező levegőhöz viszonyított sebessége.

Vámrepülőtér

Olyan nyilvános repülőtér, melyen meghatározott üzemidővel, vám- és útlevélvizsgálatot biztosítanak.

Váropont

A repülőtér munkaterületének azon része, ahol a légijármű a hajtóműpróbát elvégezheti, vagy ahol várakoztatják, mielőtt felszállás céljából kigurul a futópályára.

Veszélyes légtér

Meghatározott kiterjedésű légtér, ahol meghatározott időben a légijárművek repülésére nézve veszélyes tevékenység folyhat.

Végző megközelítési szakasz

A műszermegközelítési eljárásnak azon szakasza, amely a végző megközelítés kijelölt helyénél, vagy pontjánál kezdődik, vagy, ahol ilyeneket nem jelöltek ki, ott:

- a) az utolsó eljárásforduló, vagy alapforduló befejezésénél, vagy a várakozási eljárás rárepülési fordulójánál, ahol ilyen meghatároztak; vagy
- b) a megközelítési eljárásban meghatározott utolsó útirány elérési pontjánál;

és a repülőtér közelében addig a pontig tart, ahonnan

1. a leszállás végrehajtható, vagy
2. a megszakított megközelítési eljárást megkezdik.

VFR

A látvarepülési szabályok jelölésére használt rövidítés.

VFR repülés

A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

Vizszintes elkülönítés

Gyűjtőfogalom, mely jelenthet oldalirányú, vagy hosszirányú elkülönítést.

VMC

A látási meteorológiai körülmények jelölésére használt rövidítés.

Vonatkozási pont (repülőtéri)

A repülőtér koordinátákkal megadott földrajzi helye.

QFE

A repülőtér meghatározott helyén észlelt légnyomás jelzésére használatos kód-szó.

QNH

A tengerszintre átszámított légnyomás jelzésére használatos kód-szó.

- * -