

**A BIZOTTSÁG (EU) 2016/1185 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2016. július 20.)**

**a 923/2012/EU végrehajtási rendeletnek a közös repülési szabályok és a léginnavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések (SERA C. rész) aktualizálása és kiegészítése tekintetében történő módosításáról, valamint a 730/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 4. cikkére,tekintettel a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(2)</sup> és különösen annak 8b. cikke (6) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 551/2004/EK rendelet 4. cikke előírja a Bizottság számára, hogy fogadjon el végrehajtási szabályokat a repülési szabályokra és a légtérsztyalizozás egységes alkalmazására vonatkozóan. Az uniós repülési szabályok kidolgozása két lépésben történt. Az I. szakaszban (SERA A. rész) a Bizottság az Eurocontrol, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) segítségével a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) 2. mellékletét ültette át az uniós jogba. A II. szakaszban (SERA B. rész) a Chicagói Egyezmény 3. és 11. mellékletének vonatkozó rendelkezéseit ültették át az uniós jogba. A fentiek eredményeként jött létre a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(3)</sup>, amely egy uniós jogi aktusban egyesítette az A. és a B. részt.
- (2) A 923/2012/EU végrehajtási rendeletet most ki kell egészíteni a többi releváns ICAO-előírással, különösen azokkal, amelyeket a Chicagói Egyezmény 10. melléklete és a 4444. dokumentum (PANS-ATM) állapít meg, mivel ezek olyan jellegűek, mint a repülési szabályok, és még nem képezik részét az uniós jognak.
- (3) Az e rendeletben foglalt rendelkezések célja, hogy támogassák és kiegészítsék a Chicagói Egyezmény 10. melléklete II. kötetében és 11. mellékletében, az ICAO 4444(PANS ATM) dokumentumában a légiforgalmi szolgálatokra vonatkozóan meghatározott szabályokat, valamint a 216/2008/EK rendelet 8b. cikkének megfelelően megállapított közös követelményeket, hogy biztosított legyen a szolgáltatásnyújtás összhangja a pilóták és más szereplők e rendelet szerinti intézkedéseivel.
- (4) A 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendeletet emellett a 965/2012/EU bizottsági rendelettel <sup>(4)</sup> és a 139/2014/EU bizottsági rendelettel <sup>(5)</sup> is össze kell hangolni a polgári légi közlekedés biztonsági szabályozásának egységes megközelítése érdekében.

<sup>(1)</sup> HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

<sup>(2)</sup> HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

<sup>(3)</sup> A Bizottság 2012. szeptember 26-i 923/2012/EU végrehajtási rendelete a közös repülési szabályok és a léginnavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 281., 2012.10.13., 1. o.).

<sup>(4)</sup> A Bizottság 2012. október 5-i 965/2012/EU rendelete a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

<sup>(5)</sup> A Bizottság 2014. február 12-i 139/2014/EU rendelete a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 44., 2014.2.14., 1. o.).

- (5) Ugyanezen okból, továbbá az alkalmazandó szabályok fokozottabban felhasználóbarát megjelenítésének biztosítása érdekében a 730/2006/EK bizottsági rendeletben <sup>(1)</sup> megállapított szabályokat be kell illeszteni a 923/2012/EU végrehajtási rendeletbe.
- (6) Ezért a 923/2012/EU végrehajtási rendeletet ennek megfelelően módosítani kell, a 730/2006/EK bizottsági rendeletet pedig hatályon kívül kell helyezni.
- (7) Elegendő átmeneti időt kell biztosítani a tagállamok, a légi járművek üzemeltetői, a léginnavigációs szolgáltatók és más érdekelt felek számára, hogy helyesen végre tudják hajtani ezt a rendeletet, beleértve az új eljárások szükséges közzétételét, valamint az üzemben tartók és az érintett személyzet képzését. Mindazonáltal e rendelet rendelkezéseit, amelyek a Chicagói Egyezmény 2. és 11. mellékletének nemrégiben végrehajtott módosításai és a 923/2012/EU végrehajtási rendelet végrehajtásából levont tanulságok fényében a 923/2012/EU végrehajtási rendelet sürgős módosításait tartalmazzák, lehetőleg egy korábbi időponttól kezdve kell alkalmazni, összhangban a légiforgalmi tájékoztatás szabályozási és ellenőrzési rendszere (AIRAC) szerinti bejelentési dátumokkal.
- (8) Az e rendeletben előírt intézkedések az Ügynökség által a 216/2008/EK rendelet 17. cikke (2) bekezdésének b) pontja és 19. cikkének (1) bekezdése értelmében kiadott véleményen alapulnak.
- (9) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> 5. cikke által létrehozott Egységes Égbolt Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

#### 1. cikk

A 923/2012/EU végrehajtási rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

b) a szöveg a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

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

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a 2. pontot el kell hagyni;

b) a 25. pont helyébe a következő szöveg lép:

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

c) a 27. és 28. pont helyébe a következő szöveg lép:

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

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

<sup>(1)</sup> A Bizottság 2006. május 11-i 730/2006/EK rendelete a légtér 195-ös repülési szint fölötti osztályozásáról és a látvarepülési szabályok szerinti járatok e szint fölötti útvonaláról (HL L 128., 2006.5.16., 3. o.).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (keretrendelet) (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

d) a 33., 34. és 35. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „33. »légiforgalmi szolgálati (ATS-) légterek«: meghatározott kiterjedésű, betűkkel jelölt légterek, amelyeken belül meghatározott típusú repülések végezhetők, és amelyek vonatkozásában külön légiforgalmi szolgálat és működési szabályzat kerül meghatározásra;
34. »légiforgalmi szolgálatok (ATS-) bejelentő irodája (ARO)«: a légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések és az indulás előtt benyújtott repülési tervek átvételére létesített egység;
35. »légiforgalmi szolgálati (ATS-) egység«: gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányító egységet, repüléstájékoztató központot, repülőtéri repüléstájékoztató egységet vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját;”;

e) a szöveg a következő 34a. ponttal egészül ki:

- „34a. »légiforgalmi szolgálatok (ATS) légtérel ellenőrző szolgálata«: közvetlenül ATS-légtérel ellenőrző rendszer révén nyújtott szolgáltatás;”;

f) a 38. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „38. »kitérő repülőtér«: olyan repülőtér, amelyre a légi jármű akkor térhet ki, ha a kívánt repülőtér felé haladni vagy azon leszállni nem lehetséges vagy nem ajánlatos, amelyen a szükséges szolgáltatások és létesítmények rendelkezésre állnak, amelyen a légi jármű teljesítményével kapcsolatos követelmények teljesíthetők, és amely az igénybevétel várható időpontjában működik. A kitérő repülőterek fajtái az alábbiak:
- a) »felszálló kitérő repülőtér«: olyan kitérő repülőtér, ahol a légi jármű röviddel a felszállás után képes leszállni, amennyiben ez szükségessé válik és a kiindulási repülőtér nem használható;
- b) »az útvonalon lévő kitérő repülőtér«: olyan kitérő repülőtér, ahol a légi jármű képes leszállni, amennyiben út közben kitérés válik szükségessé;
- c) »rendeltetési kitérő repülőtér«: olyan kitérő repülőtér, amelyen a légi jármű képes leszállni, amennyiben a rendeltetési repülőtéren már nem lehetséges vagy nem ajánlatos leszállni;”;

g) a szöveg a következő 48a. ponttal egészül ki:

- „48a. »automatikus légtérfelderítési adatszolgáltatási megállapodás«: (ADS-C megállapodás) jelentéstételi terv az ADS-C adatszolgáltatás feltételeiről (vagyis a légiforgalmi szolgálati egység által kért adatokról és az ADS-C jelentések gyakoriságáról, amelyek tekintetében az ATS által nyújtott ADS-C igénybevételét megelőzően megállapodásra kell jutni);”;

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

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

i) a szöveg a következő 89a. ponttal egészül ki:

- „89a. »műszeres megközelítési művelet«: műszeres megközelítési eljárás alapján, műszeres irányvezetés segítségével végrehajtott megközelítés és leszállás. A műszeres megközelítési műveletek végrehajtására két módszer létezik:
- a) kétdimenziós műszeres megközelítési művelet, amely csak oldalirányú irányvezetést alkalmaz; és
- b) háromdimenziós műszeres megközelítési művelet, amely mind oldalirányú, mind függőleges irányvezetést alkalmaz.”;

- j) a 90. pont a), b) és c) pontja helyébe a következő szöveg lép:
- „a) nem precíziós megközelítési (NPA) eljárás. A típusú, kétdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott műszeres megközelítési eljárás;
  - b) függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (APV). A típusú, háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott teljesítményalapú navigációs műszeres megközelítési eljárás;
  - c) precíziós megközelítési (PA) eljárás. A vagy B típusú, háromdimenziós műszeres megközelítési műveletekre kidolgozott, navigációs rendszereken (műszeres leszállító rendszer [ILS], mikrohullámú leszállítórendszer [MLS], GBAS leszállítórendszer [GLS] és műholdas pontosító rendszer [SBAS Cat I]) alapuló műszeres megközelítési eljárás;”;
- k) a szöveg a következő 94a. ponttal egészül ki:
- „94a. »minimális tüzelőanyag-mennyiség«: ezt a kifejezést abban a helyzetben használják, amikor egy légi jármű tüzelőanyag-ellátása olyan állapotba került, amelyben a járat kénytelen egy megadott repülőtéren leszállni, és további késlekedés nem fogadható el;”;
- l) a szöveg a következő 95a. és 95b. ponttal egészül ki:
- „95a. »légijármű-modell«: a játék repülőtől eltérő, olyan, pilóta nélküli légi jármű, amelynek működési tömege nem haladja meg az illetékes hatóság által előírt korlátokat, amely képes a légkörben folyamatosan repülni, és amelyet kizárólag bemutatásra vagy szabadidős tevékenységre használnak;
- 95b. »hegyvidéki terület«: olyan, változatos terepkontúrral rendelkező terület, amelyen a terep tengerszinthez viszonyított magasságának 18,5 km-es (10,0 tengeri mérföld) távolságon belüli változása meghaladja a 900 m-t (3 000 láb);”;
- m) a 114. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „114. »futópálya várakozási hely«: egy futópálya, egy akadály-határolt felület vagy a műszeres leszállítórendszer (ILS)/mikrohullámú leszállítórendszer (MLS) szempontjából kritikus/érzékeny terület védelme céljából kijelölt hely, amelyen a guruló légi járműveknek és egyéb járműveknek meg kell állniuk és várakozniuk kell, ha a repülőtéri irányítótorony egyéb módon nem rendelkezik;”;
- n) a 116. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „116. »biztonsági szempontból fontos személyek«: olyan személyek, akik veszélyeztethetik a légi közlekedés biztonságát, amennyiben szolgálatukat és feladataikat nem szabályszerűen látják el, ideértve a hajózószemélyzet tagjait, a légi járművet karbantartó személyzetet, a repülőteret üzemeltető személyzetet, a mentő-, tűzoltó és karbantartó személyzetet, a mozgási területre kíséret nélküli belépésre engedélyezett személyzetet, valamint a légiforgalmi irányítókat;”;
- o) a szöveg a következő 129a. ponttal egészül ki:
- „129a. »játék repülő«: olyan pilóta nélküli légi jármű, amelyet kizárólag vagy nem kizárólag 14 év alatti gyermekek részére játék közbeni használatra terveztek vagy szántak;”.

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdésben a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:
- „(1) Az illetékes hatóságok – akár saját kezdeményezésre, akár az érintett jogalanyok kérelmére – mentességet adhatnak egyes jogalanyoknak vagy jogalanyok csoportjainak e rendelet követelményei alól a következő közérdekű tevékenységek, valamint az e tevékenységek biztonságos végzéséhez szükséges képzések esetében;”;
- b) a (3) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki a bekezdés végén:
- „Ez a cikk nem sérti továbbá az illetékes hatóság által a 965/2012/EU bizottsági rendelet (\*) V. melléklete szerint megadott egyedi jóváhagyásokban megállapított helikopterüzemeltetési minimumkövetelményeket.

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

4. A melléklet e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

A 730/2006/EK rendelet hatályát veszti.

3. cikk

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

Ezt a rendeletet 2017. október 12-től kell alkalmazni.

A következő rendelkezéseket azonban 2016. augusztus 18-tól kell alkalmazni:

1. 1. cikk (1) bekezdés;
2. 1. cikk (2) bekezdés f), i) j), l) és o) pont;
3. 1. cikk (3) bekezdés;
4. 2. cikk;
5. a melléklet 1., 2., 3., 4., 5., 6., 8., 12., 13., 15., 16., 19., 21. és 22. pontja, 26. pontjának b) és c) alpontja, valamint 27. és 28. pontja.

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

Kelt Brüsszelben, 2016. július 20-án.

a Bizottság részéről  
az elnök  
Jean-Claude JUNCKER

---

## MELLÉKLET

A 923/2012/EU végrehajtási rendelet melléklete a következőképpen módosul:

1. a **SERA.2001** pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SERA.2001 Tárgy**

A fenti SERA.1001 pont sérelme nélkül ez a melléklet az 1. cikkel összhangban különösen az olyan légtérfelhasználókra és légi járművekre vonatkozik, amelyek:

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

E melléklet vonatkozik továbbá a tagállamok illetékes hatóságainak, a léginnavigációs szolgáltatóknak, a repülőter-üzembentartóknak és a légi járművekkel végzett műveletekben részt vevő megfelelő földi személyzetnek az intézkedéseire is.”;

2. a **SERA.3215** pont a) alpontja a következőképpen módosul:

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

„2. a ballonok kivételével a navigációs fényeket, amelyek arra szolgálnak, hogy a légi jármű viszonylagos haladási irányát jelezzék az észlelők számára. Más fények nem működtethetők, ha azok a navigációs fényekkel összetéveszthetők;”;

b) a 3. pontot el kell hagyni;

3. a **SERA.4001** pont d) pontjában a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Hacsak az illetékes hatóság rövidebb határidőt elő nem írt a belföldi VFR repülésekre, az államhatárt keresztező repülésekre, valamint a légiforgalmi irányítószolgálattal vagy légiforgalmi tanácsadói szolgálattal végrehajtott repülésekre vonatkozó repülési terveket az indulás előtt legalább hatvan perccel kell benyújtani, illetve ha a repülési tervet repülés közben nyújtják be, akkor olyan időpontban, amellyel biztosítható, hogy a megfelelő légiforgalmi szolgálati egység azt legalább tíz perccel azelőtt megkapja, hogy a légi jármű elérné.”;

4. a **SERA.5001** pontban, az S5-1 táblázatban, a táblázat (\*\*\*) lábjegyzetében a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

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

5. a **SERA.5005** pont a következőképpen módosul:

a) a c) pont a következőképpen módosul:

i. a 3.ii. és a 3.iii. pont helyébe a következő szöveg lép:

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

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

ii. a 3. pont iv. alpontját el kell hagyni;

iii. a 3. pont v. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

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

iv. a 4. pontot el kell hagyni;

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

„d) Nem végezhető VFR repülés az alábbi esetekben:

1. transzszonikus és szubszonikus sebességen, hacsak az illetékes hatóság nem engedélyezte;
2. 195-ös repülési szint felett. E követelmény alól a következők jelentenek kivételt:
  - i. a tagállamok által létrehozott légtér foglалás – amennyiben az kivitelezhető –, amelyben engedélyezhető a VFR repülések; vagy
  - ii. a légtér a 285-ös repülési szintig bezárólag, ha a felelős ATS-egység a tagállamok által megállapított és vonatkozó légiforgalmi tájékoztató kiadványban közzétett engedélyezési eljárásokkal összhangban engedélyezte az adott légtérben a VFR forgalmat.”;

6. a **SERA.5010** pont helyébe a következő szöveg lép:

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

- a) az ilyen különleges VFR-repülések csak nappal végezhetőek, kivéve, ha erről az illetékes hatóság máshogy rendelkezett;
- b) a pilótának:
  1. a repülés felhőn kívül, a felszín látásával történik;
  2. a repülés során a repülési látástávolság legalább 1 500 m, helikopter esetében legalább 800 m;
  3. a repülés legfeljebb 140 csomós műszer szerinti sebességgel (IAS) történik, így lehetővé téve az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését; és
- c) Légiforgalmi irányító egység nem adhat különleges VFR-repülési engedélyt arra, hogy egy légi jármű felszálljon vagy leszálljon egy, az irányítói körzetbe tartozó repülőtéren, vagy belépjen a repülőtéri forgalmi körzetbe vagy a repülőtéri forgalmi körbe, ha az adott repülőtérről vonatkozóan jelentett időjárási körülmények az alábbi minimumok alatt vannak:
  1. a földi látástávolság kevesebb mint 1 500 m, helikopter esetében kevesebb mint 800 m;
  2. a felhőalap magassága kevesebb mint 180 m (600 láb);

7. a **SERA.5015 pont c) alpontja** a következő 3. alponttal egészül ki:

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

8. a **SERA.6001** pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SERA.6001 A légterek osztályozása**

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

1. **A osztály.** Csak IFR repülés végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása mellett zajlik, és a légi járművek el vannak különítve egymástól. Az összes repülésnél folyamatos levegő-föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.

2. *B osztály.* IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása mellett zajlik, és a légi járművek el vannak különítve egymástól. Az összes repülésnél folyamatos levegő–föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.
  3. *C osztály.* IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. Az összes repülés légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása mellett zajlik, és az IFR repülések el vannak különítve a többi IFR repüléstől és a VFR repülésektől. A VFR repülések el vannak különítve az IFR repülésektől, forgalmi tájékoztatást kapnak a többi VFR repülésről és kérésre tanácsot a forgalom kikerülésére. Az összes repülésnél folyamatos levegő–föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia. A 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti VFR repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben, kivéve, ha az illetékes hatóság jóváhagyta az ettől az előírástól való eltérést az olyan légijárműtípusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.
  4. *D osztály.* IFR és VFR repülés egyaránt végezhető, és az összes repülés légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása mellett zajlik. Az IFR repülések el vannak különítve a többi IFR repüléstől, forgalmi tájékoztatást kapnak a VFR repülésekről és kérésre tanácsot a forgalom kikerülésére. A VFR repülések forgalmi tájékoztatást kapnak az összes többi repülésről és kérésre tanácsot a forgalom kikerülésére. Az összes repülésnél folyamatos levegő–föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia, és a 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben, kivéve, ha az illetékes hatóság jóváhagyta az ettől az előírástól való eltérést olyan légijárműtípusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Az összes repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet.
  5. *E osztály.* IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. Az IFR repülések légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása mellett zajlanak, és a légi járművek el vannak különítve a többi IFR repüléstől. A szükséges mértékben az összes repülés forgalmi tájékoztatást kap. Az IFR repüléseknél folyamatos levegő–föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia. A 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben, kivéve, ha az illetékes hatóság jóváhagyta az ettől az előírástól való eltérést az olyan légijárműtípusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Az összes IFR repülés csak légiforgalmi irányítói engedéllyel történhet. „E” osztályú légtér nem használható irányítói körzetként.
  6. *F osztály.* IFR és VFR repülés egyaránt végezhető. A légiforgalmi tanácsadó szolgálatban részesülő összes IFR repülés légiforgalmi tanácsadó szolgálat biztosítása mellett zajlik, és kérésre az összes repülés repülési információs szolgáltatást kap. A tanácsadó szolgálatban részesülő IFR repüléseknél folyamatos levegő–föld beszédüzemű kapcsolatnak kell fennállnia, és az összes IFR repülésnek képesnek kell lennie levegő–föld beszédüzemű kapcsolat létesítésére. A 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben, kivéve, ha az illetékes hatóság jóváhagyta az ettől az előírástól való eltérést az olyan légijárműtípusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Légiforgalmi irányítói engedélyre nincs szükség.
  7. *G osztály.* IFR és VFR repülés egyaránt végezhető, és a repülések kérésre repülési tájékoztatási szolgáltatást kapnak. Az összes IFR repülésnek képesnek kell lennie levegő–föld beszédüzemű kapcsolat létesítésére. A 3 050 m (10 000 láb) tengerszint feletti magasság (AMSL) alatti repülésekre 250 csomós műszer szerinti sebesség (IAS) értékű sebességkorlátozás van érvényben, kivéve, ha az illetékes hatóság jóváhagyta az ettől az előírástól való eltérést az olyan légijárműtípusok esetében, amelyek műszaki vagy biztonsági okokból nem tudják ezt a sebességet tartani. Légiforgalmi irányítói engedélyre nincs szükség.
  8. Az F osztályú légtér bevezetése csak ideiglenes intézkedésként történhet, addig, amíg a légteret át nem lehet sorolni más osztályba.
- b) A légtérosztályokat a tagállamok igényeinek megfelelően kell kijelölni, kivéve, hogy az 195 repülési szint feletti légtér egészét C osztályú légtérnek kell tekinteni.”;
9. a szöveg a következő **SERA.7002** ponttal egészül ki:

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

- a) Amennyiben a megfigyelés szerint egy azonosított ellenőrzött repülés ismeretlen légi jármű pályáját keresztezi, és ütközési veszély áll fenn, az ellenőrzött repülést végző légi jármű pilótáját lehetőség szerint:
1. tájékoztatni kell az ismeretlen légi járműről, és ha a pilóta kéri, vagy amennyiben a légi irányító véleménye szerint a helyzet megkívánja, elkerülő intézkedéseket kell javasolni; és
  2. tájékoztatni kell, ha a pályák már nem keresztezik egymást.”;

10. a szöveg a következő **SERA.8012** ponttal egészül ki:

**„SERA.8012 Keltett turbulencia miatti elkülönítés alkalmazása**

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

1. egy légi jármű közvetlenül egy másik légi jármű mögött repül azonos tengerszint feletti magasságon vagy kevesebb mint 300 m-rel (1 000 láb) alatta; vagy
2. mindkét légi jármű ugyanazt a futópályát vagy két egymástól kevesebb mint 760 m-re (2 500 láb) lévő, egymással párhuzamos futópályát használ; vagy
3. egy légi jármű közvetlenül egy másik légi jármű mögött repül keresztbe azonos tengerszint feletti magasságon vagy kevesebb mint 300 m-rel (1 000 láb) alatta.”;

11. a **SERA.8015** pont a következőképpen módosul:

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

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

1. Az engedélyeket kizárólag a légi forgalom gyors lebonyolítására és elkülönítésére lehet megadni a légi jármű üzemeltetése közbeni biztonságát érintő ismert forgalmi körülmények alapján. Az ilyen forgalmi körülmények közé nemcsak a légi irányítás alá tartozó, a levegőben, valamint a munkaterületen lévő légi járművek tartoznak, hanem bármely járműforgalom és a használatban lévő munkaterületen nem tartósan elhelyezett egyéb akadályok is.
2. Az ATC-egységek a szóban forgó légiforgalmi irányítói engedélyeket szükség szerint adják ki az összeütkezés megelőzése, valamint a légi forgalom gyors és rendezett áramlásának biztosítása érdekében.
3. A légiforgalmi irányítói engedélyeket elég korán meg kell adni, hogy azokat még kellő időben továbbítani lehessen a légi járműnek, és az meg tudja az engedélyekben foglaltaknak felelni.”;

b) a d) pont 3. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„3. a repülés útvonala, ...

- i. a repülés útvonalát, ha szükségesnek ítélik, minden egyes engedélyben részletezni kell, és
- ii. a „cleared via flight planned route” (engedélyezve a repülési tervben feltüntetett útvonalon) kifejezés nem használható az engedély repülés közbeni módosítása esetén.”;

c) a szöveg a következő ea), eb) és ec) ponttal egészül ki:

„ea) Az engedély útvonal vagy magasság tekintetében történő módosítása

1. Az útvonalat vagy magasságot érintő, kért módosítás engedélyezésekor az engedélynek tartalmaznia kell a pontos módosítást.
2. Amikor a forgalmi körülmények nem teszik lehetővé a kért módosítás engedélyezését, az „UNABLE” (nem engedélyezhetem) kifejezést kell alkalmazni. Amikor a körülmények indokolják, alternatív útvonalat vagy más magasságot kell felajánlani.

eb) Magasságmérésre vonatkozó engedély

1. Az olyan területeken áthaladó repülések esetében, ahol átváltási magasság van megállapítva, a légi jármű függőleges helyzetét – az alábbi 5. pontban megadott esetet kivéve – az átváltási magasságon vagy az alatt tengerszint feletti magasságként, az átváltási magasságon vagy a felett pedig repülési szintként kell megadni. Az átváltási rétegen áthaladva a függőleges helyzetet emelkedés közben repülési szintként, süllyedés közben pedig tengerszint feletti magasságként kell megadni.
2. A hajózó személyzet számára kellő időben meg kell adni az átváltási szintet, még mielőtt süllyedés közben elérnék azt.

3. A QNH magasságmérő-beállítás értékét bele kell foglalni a süllyedési engedélybe, amikor először engedélyeznek egy, az átváltási szint alatti magasságra való süllyedést, a megközelítési engedélybe, a forgalmi körbe való belépés engedélyébe, valamint induló légi jármű esetében a gurulási engedélybe, kivéve, ha köztudott, hogy a légi jármű célzott adás keretében már megkapta az információt.
4. A QFE magasságmérő-beállítás értékét kérésre vagy a helyi intézkedésekkel összhangban rendszeresen meg kell adni a légi járműnek.
5. Ha egy olyan légi jármű, amely már engedélyt kapott a leszállásra, a repülőtér tengerszint feletti magasságán mért légköri nyomás (QFE) segítségével végzi a megközelítést, a légi jármű függőleges helyzetét a repülőtér tengerszint feletti magassága feletti magasságként kell kifejezni a repülés azon szakaszában, amelyben a QFE-érték használható, ezzel szemben a pályaküszöb magassága feletti magasságként kell kifejezni a következő esetekben:
  - i. műszeres futópályák esetében, ha a pályaküszöb legalább 2 m-re (7 láb) van a repülőtér tengerszint feletti magassága alatt; és
  - ii. precíziós megközelítésű futópályák esetében.

ec) Feltételes engedélyek

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

1. a hívójel;
2. a feltétel;
3. a légiforgalmi irányítói engedély; és
4. a feltétel rövid megismétlése.”;

12. a **SERA.8020** pont a) pontjának 3. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

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

13. a **SERA.8020** pont b) pontjának 3. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„3. A számított idők változása esetén: ha a következő jelentőpontra, repüléstájékoztató körzethatárra vagy a tervezett rendeltetési repülőtérre (amelyik éppen következik) a számított idő 2 percnél többel – vagy az illetékes hatóság által előírt más időtartamnál nagyobb mértékben – tér el attól, amit a légiforgalmi szolgálattal közöltek, a módosított számított időt, amint lehetséges, jelezni kell a megfelelő légiforgalmi szolgálati egységnek.”;

14. a **SERA.8025** pont a következő 2. és 3. ponttal egészül ki:

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

- i. amennyiben erre utasítást kapnak;
- ii. ha arról kapnak tájékoztatást, hogy az ATS-légtérelenőrző szolgálat működése megszűnt; vagy
- iii. ha arról kapnak tájékoztatást, hogy az ATS-légtérelenőrző azonosítás megszakadt.

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

15. a **SERA.8020** pont b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

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

16. a **SERA.9010** pont a következőképpen módosul:

a) a b) pont 12. és 13. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„12. a felszíni szél iránya (mágneses fokokban) és sebessége, beleértve azok jelentősebb változását is, és ha a használt futópályák valamely szakaszára vonatkozó szélmérők adatai elérhetőek, és a légi járművek üzemben tartói kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

13. a látástávolság és adott esetben a futópálya menti látástávolság (\*), és ha a használt futópályák szakaszaira vonatkozó látástávolság-/futópálya menti látástávolság-érzékelők adatai elérhetőek, és az üzemben tartók kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

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

b) a c) pont 12. és 13. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„12. a felszíni szél iránya (mágneses fokokban) és sebessége, beleértve azok jelentősebb változását is, és ha a használt futópályák valamely szakaszára vonatkozó szélmérők adatai elérhetőek, és a légi járművek üzemben tartói kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

13. a látástávolság és adott esetben a futópálya menti látástávolság (\*), és ha a használt futópályák szakaszaira vonatkozó látástávolság-/futópálya menti látástávolság-érzékelők adatai elérhetőek, és az üzemben tartók kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

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

c) a d) pont 11. és 12. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„11. a felszíni szél iránya (mágneses fokokban) és sebessége, beleértve azok jelentősebb változását is, és ha a használt futópályák valamely szakaszára vonatkozó szélmérők adatai elérhetőek, és a légi járművek üzemben tartói kérik ezt a tájékoztatást, annak a futópályának és futópályaszakasznak a megjelölése, amelyre a tájékoztatás vonatkozik;

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

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

17. a **SERA.10001** pont a következő b) és c) ponttal egészül ki:

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

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

18. a **SERA.11001 pont a) és b) alpontját** és a **SERA.11005 pont a) alpontját** el kell hagyni, valamint a **SERA.11001** és a **SERA.11005** pont helyébe a következő szöveg lép:

**„SERA.11001 Általános szabályok**

- c) Abban az esetben, ha egy légi járműről tudott vagy feltételezhető, hogy vészhelyzetben van, beleértve a jogellenes beavatkozás esetét is, az ATS-egységeknek a körülmények által megkövetelt mértékben a legnagyobb figyelmet, segítséget és a többi légi járművel szemben elsőbbséget kell biztosítaniuk az érintett légi járműnek.
- d) A légiforgalmi irányítás további intézkedéseit a pilóta szándékaira, az általános légiforgalmi helyzetre és a váratlan esemény valós idejű dinamikájára kell alapozni.

**SERA.11005 Jogellenes beavatkozás**

- aa) Jogellenes beavatkozás esetén a légi járműnek meg kell próbálnia válaszeladóját a 7500-as kóddal üzemeltetni, és törekednie kell arra, hogy értesítse az illetékes ATS-egységet a jogellenes beavatkozás lényeges körülményeiről és a fenti körülmények miatt szükségessé vált, az érvényes repülési tervtől való bármilyen eltérésről annak érdekében, hogy az ATS-egység a légi jármű számára az elsőbbséget biztosítani tudja és a többi légi járművel való konfliktus lehetőségét a minimálisra csökkenthesse.
- ab) Ha a fedélzeti körülmények mást nem indokolnak, a jogellenes beavatkozásnak kitett légi jármű parancsnokának a lehető leghamarabb meg kell kísérelnie a leszállást legközelebbi repülőtéren vagy az illetékes hatóság által e célra kijelölt egyéb területen.
- b) Abban az esetben, ha egy légi jármű jogellenes beavatkozásnak van kitéve, vagy annak megtörténte feltételezhető, a légiforgalmi szolgálati egységeknek a légi jármű kéréseivel azonnal foglalkozniuk kell. Ilyen esetben folyamatosan meg kell adni a légi jármű számára a repülés biztonságos folytatásához szükséges tájékoztatásokat, és meg kell tenni a szükséges lépéseket a repülés összes szakaszának, különösen a biztonságos leszállás gyors lebonyolítása érdekében.
- c) Abban az esetben, ha egy légi járművön jogellenes beavatkozás történik, vagy annak megtörténte feltételezhető, az ATS-egységeknek a jóváhagyott helyi eljárásoknak megfelelően haladéktalanul értesíteniük kell az állam által meghatározott hatóságot, és adatcserét kell végezni a légi jármű üzemben tartójával vagy annak kijelölt képviselőjével.”;

19. a **SERA.11010** pont a következőképpen módosul:

- a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

**„SERA.11010 Eltévedt vagy azonosítatlan légi jármű”;**

- b) az a) pont 3. pontjának i. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

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

20. a szöveg a következő **SERA.11012** és **SERA.11013** ponttal egészül ki:

**„SERA.11012 A minimális tüzelőanyagszint és a tüzelőanyaggal összefüggő vészhelyzet**

- a) Amennyiben a pilóta azt jelenti, hogy tüzelőanyagszintje minimális, a légiforgalmi irányítónak a lehető leghamarabb tájékoztatnia kell a pilótát minden várható késésről, vagy arról, hogy nem várható késés.
- b) Ha a tüzelőanyagszint miatt veszélyhelyzetet kell kihirdetni, a pilótának a SERA.14095 pontnak megfelelően ezt a rádió-távbeszélőn leadott vészjelzés (azaz a MAYDAY szó) lehetőleg egymás után háromszori megismétlésével kell jeleznie, amely után a veszélyhelyzet jellegét (FUEL [tüzelőanyag]) kell megadnia.

**SERA.11013 A légi jármű csökkent teljesítménye**

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

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

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

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

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

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

i. RVSM légtérben bármelyik csatornán a bejelentkező hívásban;

ii. minden szintváltási kérelemben; és

iii. a szintekre vonatkozó engedélyek visszaolvasásában.

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

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

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

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

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

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

5. Erős turbulencia – nincs előre jelezve:

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

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

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

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

6. Erős turbulencia – előre jelezve:

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

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

21. a szöveg a következő **SERA.11014** ponttal egészül ki:

**„SERA.11014 ACAS elkerülési javaslat (RA)**

- a) A repülés során használni kell az ACAS II rendszert, kivéve a minimálisan szükséges berendezések 965/2012/EU bizottsági rendeletben (\*) meghatározott listája szerinti olyan üzemmódban, amely lehetővé teszi az elkerülési javaslat generálását a hajózó személyzet számára, amennyiben egy másik légi jármű indokolatlan közelségét észleli. Ez nem alkalmazandó abban az esetben, ha egy rendellenes eljárás vagy a teljesítményt korlátozó feltételek szükségessé teszik az elkerülési javaslatot kijelző üzemmód gátlását (kizárólag a légiforgalmi javaslat [TA] kijelzését vagy azzal egyenértékű funkciót használva).
- b) Az ACAS rendszer elkerülési javaslata esetén a pilóták(nak):
1. kötelesek az elkerülési javaslatot követve azonnal válaszolni, kivéve, ha ez veszélyeztetné a légi jármű biztonságát;
  2. kötelesek követni az elkerülési javaslatot még akkor is, ha konfliktus van az elkerülési javaslat és a légiforgalmi irányítás manőverre vonatkozó utasítása között;
  3. tilos az elkerülési javaslattal ellentétes manővert végrehajtaniuk;
  4. amint arra a hajózó személyzet munkaterhelése lehetőséget nyújt – kötelesek értesíteni a megfelelő ATC-egységet az aktuális légiforgalmi irányítási utasítástól vagy engedélytől való eltérést szükségessé tevő elkerülési javaslatról;
  5. kötelesek azonnal végrehajtani a módosított elkerülési javaslatokat;
  6. kötelesek a módosított elkerülési javaslatok végrehajtásához szükséges minimális mértékűre csökkenteni a repülési útvonal módosításait;
  7. kötelesek azonnal visszatérni az ATC utasítás vagy engedély feltételeihez, amint megoldódik a konfliktus; és
  8. kötelesek értesíteni a légiforgalmi irányítást az aktuális engedélyhez való visszatérésről.
- c) Amennyiben egy pilóta azt jelenti, hogy az ACAS rendszer elkerülési javaslatot tett, a légiforgalmi irányító addig nem tehet kísérletet arra, hogy módosítsa a légi jármű repülési útvonalát, amíg a pilóta nem jelenti, hogy a „CLEAR OF CONFLICT” (konfliktus megszűnt).
- d) Amennyiben egy légi jármű az elkerülési javaslatnak megfelelően eltér a légiforgalmi irányítói engedélyétől vagy utasítástól, vagy a pilóta elkerülési javaslatról tesz jelentést, a légiforgalmi irányítót a továbbiakban nem terheli felelősség azért, hogy biztosítsa az elkülönítést a légi jármű és az elkerülési javaslat közvetlen következményeként bekövetkező manőver által érintett másik légi jármű között. A légiforgalmi irányítót akkortól terheli ismét felelősség azért, hogy biztosítsa az összes érintett légi jármű elkülönítését, amikor:
1. a légiforgalmi irányító visszaigazolja a hajózó személyzet jelentésének vételét, amely szerint a légi jármű folytatja az aktuális engedély szerinti repülést, vagy
  2. a légiforgalmi irányító visszaigazolja a hajózó személyzet jelentésének vételét, amely szerint a légi jármű folytatja az aktuális engedély szerinti repülést, és módosított engedélyt ad ki, amelynek vételét visszaigazolja a hajózó személyzet.

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

22. a **SERA.11015 pont e) alpontjában az S11-3 táblázat** a következőképpen módosul:

- a) a „WILCO” kifejezéshez tartozó „Jelentése” cellában lévő szöveg helyébe a következő szöveg lép:  
„Értettem, végrehajtom.”;
- b) a „WILCO” kifejezés alatti cellában a „Will comply” kifejezést el kell hagyni;

23. a **SERA.12005 pont** a következő c) alponttal egészül ki:

- „c) A hajózó személyzetnek az 5. függelék A. pontjában meghatározott AIREP SPECIAL (különleges légi jelentés) mintán alapuló formanyomtatványok felhasználásával kell összeállítania a jelentéseket. Ezeknek a jelentéseknek meg kell felelniük a jelentéstételre vonatkozóan az 5. függelék 2. pontjában megadott részletes utasításoknak.
1. A hajózó személyzeteknek a légi jelentések továbbításakor és az ATS-egységeknek a szóban forgó jelentések ismételt továbbításakor az 5. függelékben megadott részletes utasításokat, ezen belül az üzenetek ott meghatározott formátumait és az ott megadott kifejezéseket kell használniuk.
  2. A vulkáni tevékenységre vonatkozó megfigyeléseket tartalmazó különleges légi jelentéseket a vulkáni tevékenységre vonatkozó különleges légi jelentés formanyomtatványán kell rögzíteni. A vulkáni hamufelhők által esetlegesen érintett útvonalakon működő hajózó személyzeteket el kell látni a vulkáni tevékenységre vonatkozó különleges légi jelentésnek az 5. függelék B. pontjában meghatározott mintáján alapuló formanyomtatványokkal.”;

24. a **SERA.12020 pont** a) pontjának 2. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

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

25. a szöveg a következő, új 13. és 14. szakasszal egészül ki:

### „13. SZAKASZ

#### **SSR-válaszjeladó**

##### **SERA.13001 SSR-válaszjeladó működtetése**

- a) Ha egy légi jármű működőképes SSR-válaszjeladóval rendelkezik, a pilótának a repülés során mindenkor működtetnie kell a válaszjeladót, függetlenül attól, hogy a légi jármű olyan légtérben belül vagy kívül van-e, amelyben a légiforgalmi szolgálatok céljaira SSR-t használnak.
- b) A pilóták csak akkor üzemeltethetik az IDENT funkciót, ha azt a légiforgalmi szolgálatok kérik.
- c) Az illetékes hatóság által a válaszjeladó kötelező üzemeltetésére kijelölt légtérben való repülés kivételével az elegendő elektromos áramellátással nem rendelkező légi járművek mentesülnek azon követelmény alól, hogy mindenkor működtessék a válaszjeladót.

##### **SERA.13005 Kódbeállítás az SSR-válaszjeladó A üzemmódjában**

- a) Annak jelzésére, hogy meghatározott vészhelyzetben van, egy SSR-rel felszerelt légi jármű pilótája köteles:
  1. a 7700-as kódot választani a szükségállapot jelzésére, kivéve, ha a légiforgalmi irányítás már korábban arra utasította a pilótát, hogy a válaszjeladót egy meghatározott kóddal működtesse. Az utóbbi esetben a pilóta mindazonáltal bármikor választhatja a 7700-as kódot, ha konkrét okból úgy véli, hogy ez lenne a legmegfelelőbb lépés;
  2. a 7600-as kódot választani a rádiókommunikáció meghibásodásának jelzésére;
  3. megkísérelni a 7500-as kód választását a jogellenes beavatkozás jelzésére. Ha a körülmények indokolják, a 7700-s kódot kell használni helyette.
- b) A fenti a) pontban leírt eseteket kivéve a pilóta köteles:
  1. az ATS-egység utasításainak megfelelően kiválasztani a kódokat; vagy
  2. az ATS-egység kódbeállításra vonatkozó utasításának hiányában a 2000-es kódot vagy az illetékes hatóság által előírt egyéb kódot választani; vagy
  3. amennyiben légiforgalmi szolgálatokban nem részesül, a 7000-es kódot választani annak érdekében, hogy javítsa a megfelelően felszerelt légi jármű észlelését, hacsak az illetékes hatóság mást nem ír elő.

- c) Ha az ATS-egység azt állapítja meg, hogy a helyzetkijelzőn más kód szerepel, mint amelyet a légi járműhöz hozzárendeltek:
1. a pilótát felkéri a választott kód megerősítésére, és ha a helyzet indokolja, ismételten felkéri a helyes kód kiválasztására; és
  2. ha a hozzárendelt és a kijelzett kódok közötti eltérés továbbra is fennáll, felkérheti a pilótát arra, hogy állítsa le a légi jármű válaszjeladójának működését. Erről tájékoztatni kell a következő irányító munkahelyet, valamint a légiforgalmi szolgálatokat SSR és/vagy multilateráció (MLAT) segítségével biztosító egyéb érintett egységeket.

#### **SERA.13010 A barometrikus magasságból származtatott információk**

- a) Ha a légi jármű működőképes C üzemmódú berendezéssel rendelkezik, a pilótának azt folyamatosan ebben az üzemmódban kell működtetnie, hacsak a légiforgalmi irányítás más értelmű utasítást nem ad.
- b) Ha az illetékes hatóság másként nem írja elő, a légiforgalmi irányító számára kijelzett, a barometrikus magasságból származtatott információkat minden megfelelően felszerelt ATC-egységnek legalább egyszer ellenőriznie kell az érintett légi járművel való első kapcsolatfelvétel alkalmával, vagy ha ez nem lehetséges, a lehető legrövidebb időn belül.

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

- a) A légijármű-azonosítási funkcióval rendelkező, S üzemmódú válaszjeladóval felszerelt légi járműnek továbbítani kell a légi járműnek az ICAO repülési terv 7. pontjában meghatározott azonosítását, vagy ha nem nyújtottak be repülési tervet, a légi jármű nyilvántartásbavételi adatait.
- b) Ha a helyzetkijelző alapján megállapítást nyer, hogy az S üzemmódú válaszjeladóval felszerelt légi jármű által továbbított légijármű-azonosító eltér attól, ami a légi járműtől várható, a pilótát fel kell kérni a megerősítésre, és ha szükséges, a helyes légijármű-azonosító ismételt bevitelére.
- c) Ha – miután a pilóta megerősítette, hogy az S üzemmód légijármű-azonosítási funkciójában helyes légijármű-azonosító van beállítva – az eltérés továbbra is fennáll, a légiforgalmi irányítónak a következő intézkedéseket kell tennie:
1. tájékoztatja a pilótát a fennálló eltérésről;
  2. a helyzetkijelzőn lehetőség szerint kijavítja a légijármű-azonosítót tartalmazó címkét; és
  3. tájékoztatja a következő irányító munkahelyet és az azonosításra az S üzemmódot használó egyéb érintett egységeket arról, hogy a légi jármű által továbbított légijármű-azonosító téves.

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

- a) Abban az esetben, ha a válaszjeladó az indulás után meghibásodik, az ATC-egységeknek törekedniük kell arra, hogy a repülési tervnek megfelelően biztosítsák az út folytatását a rendeltetési repülőterre. A pilótáknak azonban számítaniuk kell arra, hogy bizonyos korlátozásokat be kell tartaniuk.
- b) Abban az esetben, ha a válaszjeladó meghibásodott és nem állítható helyre az indulás előtt, a pilóták kötelesek:
1. a lehető leghamarabb, lehetőség szerint még a repülési terv benyújtása előtt tájékoztatni a légiforgalmi szolgálatot;
  2. az ICAO repülési terv 10. rovatába az SSR alá beírni egy N betűt, ha a válaszjeladó teljesen működésképtelen, vagy a válaszjeladó megmaradt funkcióinak megfelelő betűt, ha a válaszjeladó részlegesen hibásodott meg; és
  3. a közzétett eljárásokat követve mentességet kérni azon követelmény alól, miszerint működő SSR-válaszjeladóval kell rendelkezniük.

## 14. SZAKASZ

**Beszédüzemű kommunikációra vonatkozó eljárások****SERA.14001 Általános szabályok**

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

**SERA.14005 Üzenetkategoriók**

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

S14-1. táblázat

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

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

**SERA.14010 Repülésbiztonsági üzenetek**

A repülésbiztonsági üzenetek közé a következők tartoznak:

- a) a mozgásra vonatkozó és ellenőrző üzenetek;
- b) légi jármű üzemeltetőjétől vagy légi járműtől származó és egy, a levegőben tartózkodó légi járművet közvetlenül érintő üzenetek;
- c) egy, a levegőben tartózkodó vagy indulásra készülő légi járművet közvetlenül érintő meteorológiai tanács (egyedileg vagy adásban közölve);
- d) egy, a levegőben tartózkodó vagy indulásra készülő légi járművet érintő egyéb üzenetek.

**SERA.14015 Nyelvhasználat a levegő-föld összeköttetésben**

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

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

#### SERA.14020 Szavak betűzése a rádió-távbeszélés során

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

S14-2. táblázat

#### A rádió-távbeszélés során betűzésre használt ábécé

Betű	Szó	Hozzávetőleges kiejtés (latin betűs átírás)
A	Alfa	<u>AL</u> FA
B	Bravo	<u>BRA</u> VÓ
C	Charlie	<u>CSÁR</u> LI vagy <u>SÁR</u> LI
D	Delta	<u>DEL</u> TA
E	Echo	<u>E</u> KÓ
F	Foxtrot	<u>FOX</u> TROTT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TEL</u>
I	India	<u>IN</u> DI A
J	Juliett	<u>DZSU</u> LI <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KI</u> LÓ

Betű	Szó	Hozzávetőleges kiejtés (latin betűs átírás)
L	Lima	<u>LI</u> MA
M	Mike	MÁJK
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSZ</u> KÁR
P	Papa	PA <u>PA</u>
Q	Quebec	KE <u>BEK</u>
R	Romeo	<u>RÓ</u> MI Ó
S	Sierra	SZI <u>ER</u> RA
T	Tango	<u>TAN</u> GÓ
U	Uniform	<u>JU</u> NI FORM vagy <u>U</u> NI FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TOR
W	Whiskey	<u>UISZ</u> KI
X	X-ray	<u>EKSZ</u> RÉJ
Y	Yankee	<u>JEN</u> KI
Z	Zulu	<u>ZU</u> LU

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

#### SERA.14025 A szabványos indulási és érkezési útvonalaktól eltérő légitársasági szolgáltatási útvonalak azonosítására vonatkozó elvek

a) A légitársasági szolgáltatási útvonalak azonosítóinak használata a kommunikáció során

1. Beszédüzemű kapcsolatban az azonosító alapbetűjét az S14–2. táblázatban meghatározott, betűzésre szolgáló ábécé szerint kell kiejteni.
2. A K, U vagy S előtag használata esetén beszédüzemű kapcsolatban a következőképpen kell őket kiejteni:
  - i. K – KOPTER
  - ii. U – UPPER
  - iii. S – SUPERSONIC

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

### **SERA.14026 Jelentős pontok**

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

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

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

### **SERA.14035 Számok továbbítása rádió-távbeszélőn**

#### a) Számok továbbítása

1. A légi járművek hívójelének, géptengelyirányának, a futópályának, a széliránynak és a szélsébségnek a továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani.
  - i. A repülési szinteket minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve a kerek százásokra végződő repülési szintek esetében.
  - ii. A magasságmérő-beállítás értékét minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve az 1 000 hPa értéket, amelyet „ONE THOUSAND” (egyezer) formában kell továbbítani.
  - iii. A válaszeladókódok továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve, ha a válaszeladókódok kerek ezresre végződnek, amely esetben az információt úgy kell továbbítani, hogy az ezresek számát a „THOUSAND” (ezer) szónak kell követnie.
2. Az a) pont 1. alpontjában felsorolt információktól eltérő információk továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve a kerek százakra vagy ezresre végződő számokat, amelyeket úgy kell továbbítani, hogy a százatok vagy az ezresek számát értelem szerűen a „HUNDRED” (száz), illetve a „THOUSAND” (ezer) szónak kell követnie. Az ezresből és kerek százatokból álló számokat oly módon kiejtve kell továbbítani, hogy az ezresek számát a „THOUSAND” (ezer) szónak, majd a százatok számának és a „HUNDRED” (száz) szónak kell követnie.
3. Abban az esetben, ha tisztázni kell, hogy a továbbított szám kerek ezresekre és/vagy kerek százatokra végződik, a számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani.
4. Amennyiben egy tárgy vagy konfliktus jelentő forgalom relatív jelentőségére vonatkozóan a 12 órát ábrázoló óra vonatkozásában adnak információt, az információkat a számjegyeket együtt kiejtve kell megadni, például „TEN O’CLOCK” (tíz óra) vagy „ELEVEN O’CLOCK” (tizenegy óra).
5. A tizedesvesszőt tartalmazó számokat az a) pont 1. alpontjában előírt módon kell továbbítani, a tizedesvesszőt a megfelelő helyen a „DECIMAL” (tizedesvessző) szóval jelezve.
6. Ultrarövid hullámú (URH [VHF]) rádió-távbeszélőn folytatott kommunikáció esetében az azonosító szám mind a hat számjegyet használni kell az átviteli csatorna azonosítására, kivéve, ha az ötödik és a hatodik számjegy is nulla, ilyenkor ugyanis csak az első négy számjegyet kell használni.

**SERA.14040 A számok kiejtése**

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

S14-3. táblázat

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

**SERA.14045 Továbbítási technika**

- a) Az üzeneteket tömören, normál társalgási hangon kell továbbítani.
- b) A rádió-távbeszélőn folytatott kommunikáció keretében szükség szerint a következő szavakat és kifejezéseket kell használni az S14-4. táblázatban megadott jelentéssel:

S14-4. táblázat

Kifejezés	Jelentése
ACKNOWLEDGE	„Tudassa, hogy ezt az üzenetet megkapta és megértette.”
AFFIRM	„Igen”

Kifejezés	Jelentése
APPROVED	„A javasolt intézkedésre az engedély megadva.”
BREAK	„Ezúton jelzem az üzenet részeinek elválasztását.”
BREAK BREAK	„Ezúton jelzem a különböző légi járműveknek továbbított üzenetek elválasztását ebben a nagyon mozgalmas környezetben.”
CANCEL	„A korábban továbbított engedélyt tekintse érvénytelennek.”
CHECK	„Vizsgáljon meg egy rendszert vagy eljárást.”
CLEARED	„A megadott feltételek mellett folytathatja tevékenységét.”
CONFIRM	„Kérem a(z) <i>(engedély, utasítás, intézkedés, információ)</i> ellenőrzését.”
CONTACT	„Létesítsen kommunikációt ...-val/-vel.”
CORRECT	„Igaz” vagy „Helyes”.
CORRECTION	„Hiba történt ezen üzenet (vagy a megadott üzenet) továbbítása során. A helyes változat: ...”
DISREGARD	„Hagyja figyelmen kívül.”
HOW DO YOU READ	„Mennyire érthető az üzenetem?” (lásd a SERA.14070 pont c) alpontját)
I SAY AGAIN	„Az egyértelműség vagy a hangsúly kedvéért ismétlem.”
MAINTAIN	„A megadott feltétel(ek) mellett folytassa” vagy a szó szoros értelmében folytassa.
MONITOR	„Hallgassa (frekvencián).”
NEGATIVE	„Nem/nincs” vagy „Nem engedélyezem” vagy „Az nem helyes” vagy „Képtelen vagyok”.
OVER	„Üzenet vége, és választ várok.”
OUT	„Üzenetváltás vége, és nem várok választ.”
READ BACK	„Ismételje meg a teljes üzenetet vagy annak a meghatározott részét pontosan úgy, ahogy kapta.”
RECLEARED	„A legutóbbi engedélyt módosítottam, és ez az engedély a korábbi engedélye vagy annak egy részének helyébe lép.”
REPORT	„Adja meg a következő információkat:...”
REQUEST	„Szeretném megtudni, hogy...” vagy „Szeretném megszerezni...”
ROGER	„Legutolsó továbbított üzenetét hiánytalanul vettem.”

Kifejezés	Jelentése
SAY AGAIN	„Ismételje meg teljes legutolsó továbbított üzenetét vagy annak a következő részét.”
SPEAK SLOWER	„Csökkentse beszédsebességét.”
STANDBY	„Várjon, hívni fogom.”
UNABLE	„Nem tudok eleget tenni a kérésének, utasításának vagy az engedélynek.”
WILCO	(A „will comply” (végrehajtom) kifejezés rövidítése) „Üzenetét megértettem és végrehajtom.”
WORDS TWICE	a) <i>Kérésként:</i> „A kommunikáció nehézségekbe ütközik. Kérjük, minden szót vagy szócsoportot kétszer küldjön el.” b) <i>Tájékoztatóként:</i> „Mivel a kommunikáció nehézségekbe ütközik, minden szót vagy szócsoportot kétszer küldünk el ebben az üzenetben.”

#### SERA.14050 A légi járművek rádió-távbeszélő hívójele

##### a) Teljes hívójelek

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

- a) típus – a légi jármű lajstromjének megfelelő karakterek; vagy
- b) típus – a légi jármű üzemeltetőjének telefonos azonosítója, amelyet a légi jármű lajstromjének utolsó négy karaktere követ;
- c) típus – a légi jármű üzemeltetőjének telefonos azonosítója, amelyet a járatazonosító követ.

##### b) Rövidített hívójelek

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

- a) típus – a lajstromjel első karaktere és a hívójel legalább két utolsó karaktere;
- b) típus – a légi jármű üzemeltetőjének telefonos azonosítója, amelyet a hívójel legalább két utolsó karaktere követ;
- c) típus – nincs rövidített formája.

#### SERA.14055 Rádió-távbeszélő eljárások

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

##### b) Rádió-távbeszélőn folytatott kommunikációs kapcsolat létesítése

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

2. A fenti hívásra válaszolva a hívó állomás hívójelét a válaszadó állomás hívójelének kell követnie, amit a hívó állomás üzenetküldésének folytatására való felhívásnak kell tekinteni. A kommunikáció ugyanazon ATS-egységen belüli átadása során el lehet hagyni az ATS-egység hívójelét, amennyiben az illetékes hatóság ezt engedélyezte.
  3. A kommunikáció egy hívással és – ha megvan a szándék a kapcsolat létesítésére – egy válasszal kezdődik, kivéve, ha a hívó állomás biztos abban, hogy a hívott állomás megkapja a hívást, ebben az esetben ugyanis a hívó állomás anélkül továbbíthatja üzenetét, hogy megvárná a hívott állomás választát.
- c) A rádió-távbeszélőn folytatott további kommunikáció
1. A SERA.14050 pont b) alpontjában leírt rövidített rádió-távbeszélő hívójeleket csak kielégítő kommunikációs kapcsolat létrejötte után lehet alkalmazni, feltéve, hogy semmilyen zavar felmerülése nem várható. A légi jármű csak azután használhatja rövidített hívójelét, miután a légiforgalmi állomás ily módon szólította meg.
  2. Légiforgalmi irányítói engedélyek kiadásakor és az ilyen engedélyek visszaolvasásakor a légiforgalmi irányítóknak és a pilótáknak mindig meg kell említeniük annak a légi járműnek a hívójelét, amelyre az engedély vonatkozik. Az ezen alkalmaktól eltérő esetekben a kapcsolatfelvételt követően további azonosítás vagy hívás nélkül is engedélyezett a folyamatos, kétirányú kommunikáció a kapcsolat megszakításáig.

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

- a) A megfelelő ATS-egységnek tájékoztatnia kell a légi járművet arról, hogy az elfogadott eljárások szerint térjen át az egyik rádiófrekvenciáról egy másikra. Ilyen tájékoztatás hiányában a légi járműnek kell értesítenie az ATS-egységet, mielőtt sor kerülne az áttérésre.
- b) Az ultrarövid hullámon (URH [VHF]) való első kapcsolatfelvételnél vagy a sáv elhagyásakor a légi járműnek a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős léginavigációs szolgáltató által előírt és az illetékes hatóság által jóváhagyott módon kell továbbítania a szóban forgó információkat.

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

- a) Ha a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős léginavigációs szolgáltató mást nem ír elő és az illetékes hatóság mást nem hagy jóvá, a beszédüzemű levegő–föld kommunikációs csatornák közötti váltást követően valamely ATS-egységhez irányuló bejelentkező hívásnak a következő elemeket kell tartalmaznia:
  1. a hívott ATS-egység azonosítója;
  2. a hívójel és a légi jármű által keltett turbulencia szempontjából a nagy turbulenciakategóriába tartozó légi jármű esetében a „Heavy” (nehéz) vagy a „Super” (szuper) szó, ha az illetékes hatóság így sorolta be az adott légi járművet;
  3. a repülési szint, beleértve a keresztezési és az engedélyezett szinteket, amennyiben a légi jármű nem az engedélyezett szintet tartja;
  4. a sebesség, ha a légiforgalmi irányítás meghatározta; és
  5. a légiforgalmi szolgálat biztosításáért felelős léginavigációs szolgáltató által előírt és az illetékes hatóság által jóváhagyott további elemek.
- b) A pilótáknak a repülési szintre vonatkozó információt úgy kell megadniuk, hogy a magasságmérőjük által kijelzett értéket a legközelebbi 30 m-re vagy 100 lábra kerekítik.
- c) Repülőtéri irányítótoronyhoz irányuló bejelentkező hívás

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

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

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

#### **SERA.14070 Vizsgálati eljárások**

- a) A tesztadások formájának a következőnek kell lennie:

1. a hívott állomás azonosítója;
2. a hívó állomás azonosítója;
3. a „RADIO CHECK” (rádiópróba) szavak;
4. a használt frekvencia.

- b) A tesztadásra adott válasznak a következőnek kell lennie:

1. a próbát kérő állomás azonosítója;
2. a válaszadó állomás azonosítója;
3. a tesztadást kérő állomás érthetőségére vonatkozó információ.

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

Érthetőségi skála

1. 1 Érthetetlen
2. 2 Helyenként érthető
3. 3 Nehezen, de érthető
4. 4 Érthető
5. 5 Tökéletesen érthető

#### **SERA.14075 Közleményváltás**

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

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

- b) Beszélgetés vége.

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

- c) Helyesbítések és ismétlések

1. Ha az adás közben hiba történt, el kell hangoznia a „CORRECTION” (helyesbítés) szónak, meg kell ismételni az utolsó helyes csoportot vagy kifejezést, majd a helyes változatot kell továbbítani.
2. Ha a helyesbítésre a teljes üzenet megismétlése a legmegfelelőbb, a „CORRECTION, I SAY AGAIN” (helyesbítés, ismétlem) kifejezést kell használni az üzenet másodszori továbbítása előtt.
3. Ha a fogadó állomáson kétség merül fel a kapott üzenet helyességét illetően, kérni kell az üzenet egészének vagy részének megismétlését.

4. Ha egy teljes üzenetet meg kell ismételni, el kell hangoznia a „SAY AGAIN” (ismételje meg) szavaknak. Ha egy üzenet egy részét meg kell ismételni, a „SAY AGAIN ALL BEFORE...” (az érthetően fogadott első szó) (ismételjen meg mindent [az érthetően fogadott első szó]-ig) kifejezést vagy a „SAY AGAIN...(a hiányzó részt megelőző szó) TO...(a hiányzó részt követő szó)” (ismételje meg ...[a hiányzó részt megelőző szó]-tól/-től ... [a hiányzó részt követő szó]-ig) vagy a „SAY AGAIN ALL AFTER...(az érthetően fogadott utolsó szó)” (ismételjen meg mindent [az érthetően fogadott utolsó szó]-tól/-től) kifejezést kell alkalmazni.
- d) Amennyiben egy visszaolvasás helyességének ellenőrzése során hibás tételekre derül fény, a visszaolvasás végén a „NEGATIVE I SAY AGAIN” (helytelen, ismétlem) kifejezést kell továbbítani, amelyet a helyes változatnak kell követnie.

#### **SERA.14080 A közlemények figyelése/Szolgálati idő**

- a) A repülés során a légi járműnek az illetékes hatóság által előírt módon folyamatosan figyelnie kell, hogy van-e beérkező üzenet, és nem hagyhatja abba a figyelést az érintett ATS-egység tájékoztatása nélkül, kivéve biztonsági okok miatt.
1. Azok a légi járművek, amelyek olyan, hosszú, víz feletti járatokon vagy kijelölt területek feletti járatokon üzemelnek, amelyek felett előírás, hogy a fedélzeten legyen vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), kötelesek folyamatosan figyelni a 121,5 MHz-es ultrarövid hullámú vészfrekvenciát, kivéve azokban az időszakokban, amikor a légi jármű más ultrarövid hullámú csatornákon folytat kommunikációt, vagy a fedélzeti berendezésekre vonatkozó korlátozások vagy a pilótafülkében végrehajtandó feladatok miatt nem lehet egyszerre két csatornát figyelni.
  2. A légi járművek kötelesek folyamatosan figyelni a 121,5 MHz-es ultrarövid hullámú vészfrekvenciát azokon a területeken vagy útvonalakon, ahol fennáll a légi jármű elfogásának lehetősége vagy egyéb veszélyes helyzet, és azt az illetékes hatóság követelményként előírta.
- b) A légiforgalmi állomások kötelesek folyamatosan figyelni a 121,5 MHz-es ultrarövid hullámú vészfrekvenciát az egységek szolgálati ideje alatt. Amennyiben két vagy több állomás egy helyen található, elegendő, ha az egyikük teljesíti a 121,5 MHz-es frekvencia figyelésére vonatkozó követelményt.
- c) Amennyiben egy légi jármű vagy ATS-egység bármely okból kénytelen felfüggeszteni működését, lehetőség szerint tájékoztatnia kell a többi érintett állomást, megadva működése folytatásának várható idejét. Amint folytatni tudja működését, erről tájékoztatnia kell a többi érintett állomást. Amennyiben a működés felfüggesztése meghaladja az eredeti értesítésben megadott időpontot, az eredetileg meghatározott időpontban vagy ahhoz közel le kell adni a működés várható folytatásának új idejét.

#### **SERA.14085 Vakadás alkalmazása**

- a) Amennyiben egy légi jármű nem tud kapcsolatot létesíteni a kijelölt csatornán, az előzőleg használt csatornán vagy az útvonal szempontjából megfelelő más csatornán, és nem tud kommunikációt létesíteni a megfelelő ATS-egységgel, másik ATS-egységgel vagy más légi járművel a rendelkezésre álló eszközök egyikével sem, a légi járműnek kétszer továbbítania kell üzenetét a kijelölt csatorná(k)on úgy, hogy azt a „TRANSMITTING BLIND” (vakadás) kifejezés előzi meg, és amennyiben szükséges, magában foglalja az üzenet címzettjét (címzettjeit).
- b) Ha egy légi jármű a rádió-vevőkészülék meghibásodása miatt nem képes kommunikációt létesíteni, a tervezett időpontokban vagy helyzetekben az éppen használt csatornán jelentést kell leadnia, amelyet a „TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE” (vakadás a vevőkészülék meghibásodása miatt) kifejezésnek kell megelőznie. A légi jármű köteles:
1. leadni a tervezett üzenetet, amelyet teljes egészében meg kell ismételnie;
  2. megadni a következő tervezett adás idejét;
  3. amennyiben számára légiforgalmi szolgálat biztosított, információt adni a légijármű-parancsnoknak a repülés folytatására vonatkozó szándékáról.

#### **SERA.14087 Relékommunikációs technika alkalmazása**

- a) Amennyiben egy ATS-egység nem tud kapcsolatot teremteni egy légi járművel azokon a frekvenciákon, amelyeket a légi jármű vélhetőleg hallgat, az ATS-egység köteles:
1. felkérni más ATS-egységeket arra, hogy nyújtsanak segítséget és hívják a légi járművet és szükség esetén továbbítsák az adatforgalmat; és

2. felkérni az adott útvonalon lévő légi járműveket arra, hogy kíséreljenek meg kommunikációt létesíteni az adott légi járművel és szükség esetén továbbítsák az adatforgalmat.
- b) Az a) pont rendelkezéseit is alkalmazni kell:
1. az érintett ATS-egység kérésére;
  2. amennyiben egy légi jármű várható közleménye nem érkezett meg a várható időn belül, ezért felmerül a kommunikációs hiba előfordulásának gyanúja.

#### **SERA.14090 Egyedi kommunikációs eljárások**

a) A járművek mozgása

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

b) Légiforgalmi tanácsadó szolgálat

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

c) A nehéz keltett turbulenciakategória jelzése

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

d) Időjárás miatt kért eltéréssel kapcsolatos eljárások

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

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

a) Általános rendelkezések

1. A vészhelyzeti és sürgősségi adatforgalom a vészhelyzeti, illetve sürgősségi állapottal összefüggő összes rádió-távbeszélő üzenetet magában foglalja. A vészhelyzeti, illetve sürgősségi állapot meghatározása a következő:
  - i. *Vészhelyzet*: olyan állapot, amely súlyos és/vagy közvetlen veszéllyel fenyeget, és amely azonnali segítséget igényel.
  - ii. *Sürgősség*: légi vagy egyéb jármű, vagy a fedélzeten lévő vagy a látókörön belül lévő személy biztonságát érintő olyan állapot, amely nem igényel azonnali segítséget.
2. Az első vészhelyzeti, illetve sürgősségi kommunikációt értelemszerűen a rádió-távbeszélőn leadott „MAYDAY” vészjelzéssel vagy a rádió-távbeszélőn leadott „PAN PAN” sürgősségi jelzéssel kell kezdeni. Minden további vészhelyzeti és sürgősségi adatforgalom kezdetén megengedett a rádió-távbeszélőn szokásos vészjelzések és sürgősségi jelzések használata.
3. A vészhelyzeti, illetve sürgősségi állapotban lévő légi járműnek címzett üzenetek feladójának az állapottól függő minimumra kell csökkentenie az ilyen üzenetek számát, hosszát és tartalmát.

4. Ha a légi jármű által megkeresett ATS-egység nem igazolja vissza a vészhelyzeti vagy sürgősségi üzenetet, más ATS-egységeknek segítséget kell nyújtaniuk a b) pont 2. alpontjában vagy a b) pont 3. alpontjában előírtak szerint.
5. A vészhelyzeti és sürgősségi adatforgalmat rendszerint azon a frekvencián kell fenntartani, amelyen kezdeményezték, mindaddig, amíg az a vélemény nem alakul ki, hogy megfelelőbb segítséget lehet nyújtani az adatforgalom más frekvenciára való átadásával.
6. A vészhelyzeti és sürgősségi kommunikáció esetében a rádió-távbeszélőn leadott üzeneteket általában lassan és érthetően, minden szót tisztán ejtve kell leadni, hogy könnyebb legyen az átírás.

b) Rádió-távbeszélőn folytatott vészhelyzeti kommunikáció

1. A vészhelyzetben lévő légi jármű intézkedése

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

- i. az üzenetet az éppen használt levegő-föld frekvencián kell leadni;
- ii. az üzenetnek a következő elemek közül a lehető legtöbbet kell tartalmaznia tisztán kiejtve, lehetőleg a következő sorrendben:
  - A) a címzett ATS-egység neve (amennyiben az idő és a körülmények lehetővé teszik);
  - B) a légi jármű azonosítója;
  - C) a vészhelyzet jellege;
  - D) a légijármű-parancsnok szándékai;
  - E) az aktuális helyzet, szint és géptengelyirány.

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

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

- i. azonnal visszaigazolja a vészhelyzeti üzenet vételét;
- ii. átveszi az irányítást a kommunikáció felett, vagy kifejezetten és egyértelműen átadja az érte való felelősséget, és tájékoztatja a légi járművet az átadásról; és
- iii. azonnal lépéseket tesz annak biztosítására, hogy minden szükséges információ a lehető leghamarabb a következők rendelkezésére álljon:
  - A) az érintett ATS-egység;
  - B) a légi jármű érintett üzemeltetője vagy annak képviselője, előre meghatározott szabályok szerint;
- iv. szükség szerint tájékoztatja a többi ATS-egységet annak elkerülése érdekében, hogy az adatforgalmat a vészhelyzeti kommunikáció frekvenciájára tereljék.

3. Adásszünet elrendelése

- i. A vészhelyzetben lévő légi jármű és a vészhelyzeti forgalmat irányító ATS-egység adásszünetet rendelhet el a terület mozgószolgálatának valamennyi állomása vagy bármelyik olyan állomás tekintetében, amely zavarja a vészhelyzeti adatforgalmat. A vonatkozó utasításokat a körülményektől függően „valamennyi állomásnak” vagy csak egy állomásnak címezik. Mindkét esetben a következő jelzéseket kell alkalmazni:
  - A) „Stop TRANSMITTING” (fejezze be az adást);
  - B) „MAYDAY” rádió-távbeszélőn leadott vészjelzés.

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

#### 4. Minden más ATS egység/légi jármű intézkedése

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

- A) a vészhelyzetet törölték, vagy a vészhelyzeti adatforgalom befejeződött;
- B) minden vészhelyzeti adatforgalmat más frekvenciára tereltek;
- C) a kommunikációt ellenőrző ATS-egység engedélyt ad rá;
- D) saját maga is segítséget igényel.

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

#### 5. A vészhelyzeti kommunikáció és az adásszünet befejezése

- i. Amennyiben a légi jármű már nincs vészhelyzetben, a vészhelyzeti állapotot törölő üzenetet kell küldenie.
- ii. Amennyiben a vészhelyzeti adatforgalmat irányító ATS-egység tudomására jut, hogy a vészhelyzeti állapot megszűnt, haladéktalanul megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy ez az információ a lehető legrövidebb időn belül a következők rendelkezésre álljon:

- A) az érintett ATS-egységek;
- B) a légi jármű érintett üzemeltetője vagy annak képviselője, előre meghatározott szabályok szerint.

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

#### c) Rádió-távbeszélőn folytatott sürgősségi kommunikáció

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

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

- i. az üzenetet az éppen használt levegő-föld frekvencián kell leadni;
- ii. az üzenetnek tartalmaznia kell a következők közül a szükséges elemeket, tisztán kiejtve, lehetőleg a következő sorrendben:

- A) a címzett ATS-egység neve;
- B) a légi jármű azonosítója;
- C) a sürgősségi állapot jellege;
- D) a légijármű-parancsnok szándékai;
- E) az aktuális helyzet, szint és géptengelyirány;
- F) egyéb hasznos információk.

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

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

- i. visszaigazolja a sürgősségi üzenet vételét;
- ii. azonnal lépéseket tesz annak biztosítására, hogy minden szükséges információ a lehető leghamarabb a következők rendelkezésére álljon:
  - A) az érintett ATS-egység;
  - B) a légi jármű érintett üzemeltetője vagy annak képviselője, előre meghatározott szabályok szerint;
- iii. szükség esetén irányítja a kommunikációt.

3. Minden más ATS egység/légi jármű intézkedése

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

4. Az egészségügyi szállításra használt légi jármű intézkedése

- i. A c) pont 4. pontjának ii. alpontjában leírt jelzés használata azt jelzi, hogy az utána következő üzenet az 1949. évi genfi egyezmények és azok kiegészítő jegyzőkönyvei szerinti, védelemben részesített egészségügyi szállításra vonatkozik.
- ii. Az egészségügyi szállításra használt légi jármű bejelentése és azonosítása céljából le kell adni a lehetőleg egymás után háromszor megismételt, rádió-távbeszélőn leadott „PAN PAN” sürgősségi jelzést, amelyben a szócsoport minden szavát úgy kell kiejteni, mint a francia „panne” szót (pánn), majd ezt a „MAY-DEE-CAL” egészségügyi szállításra vonatkozó rádió-távbeszélőn leadott jelzésnek kell követnie, amelyet úgy kell kiejteni, mint a francia „médical” szót (médikál). A fent leírt jelzések használata azt jelzi, hogy az utána következő üzenet védelemben részesített egészségügyi szállításra vonatkozik.

Az üzenetnek tartalmaznia kell a következő adatokat:

- A) az egészségügyi szállításra használt légi jármű hívójele vagy más elismert azonosítója;
  - B) az egészségügyi szállításra használt légi jármű helyzete;
  - C) az egészségügyi szállításra használt légi járművek száma és típusa;
  - D) a tervezett útvonal;
  - E) a repülés becsült időtartama vagy adott esetben az indulás és az érkezés becsült ideje; és
  - F) bármely egyéb információ, mint például a repülési magasság, a fenntartott rádiófrekvenciák, a használt nyelvek, valamint a másodlagos légtérelenőrző radarok üzemmódjai és kódjai.
5. A megkeresett ATS-egységek vagy az egészségügyi szállításra vonatkozó üzenetet vevő egyéb állomások intézkedése

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

26. az **1. függelék** a következőképpen módosul:

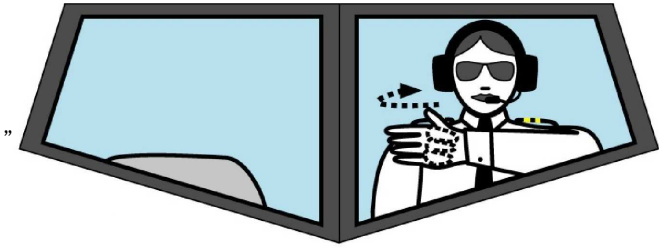
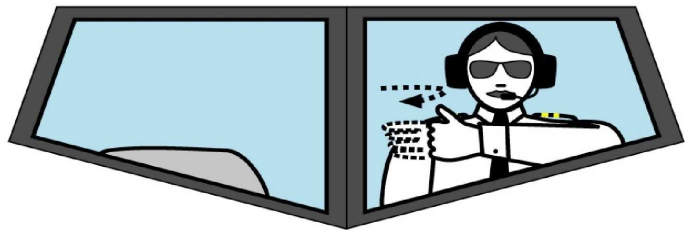
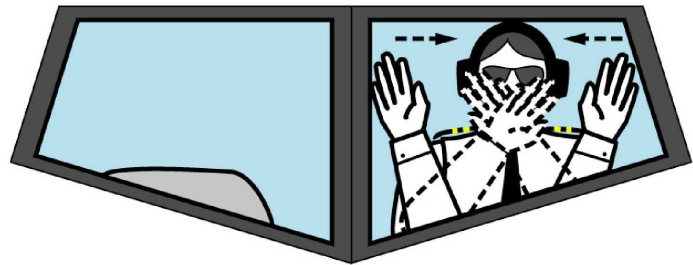

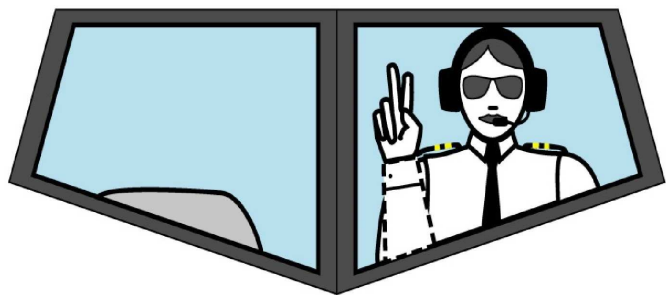
- a) az 1.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

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

b) a 3.2.4.1. pont szövege helyébe a következő szöveg lép:

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

c) a 4.2.1.1., 4.2.1.2. és 4.2.1.3. pont helyébe a következő illusztráció lép:

	<p>a) Fékezés: a kéz nyitott tenyérrel vízszintesen az arc elé emelkedik, majd ökölbe szorul.</p>
	<p>b) Fékoldás: az ökölbe szorított kéz vízszintesen az arc elé emelkedik, majd a tenyér kinyílik.</p>
	<p>c) Féktuskók behelyezése: a kezek kifelé fordított tenyérrel széttáruznak, majd keresztezik egymást az arc előtt.</p>
	<p>d) Féktuskók eltávolítása: a kezek kifelé fordított tenyérrel keresztezik egymást az arc előtt, majd széttáruznak.</p>
	<p>e) Hajtómű(vek) beindításra készen: Az egyik kéz megfelelő számú ujjának felemelése a beindításra kész hajtómű számát jelzi.”</p>

27. a **2. függelék** 5.1.3. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„5.1.3. Az 5.1.2. pontnak megfelelően a felbocsátás előtt bejelentett adatokban bekövetkező bármely változást jelezni kell az érintett ATS-egység felé legalább hat órával a tervezett felbocsátás előtt, illetve naperedetű vagy kozmikus eredetű zavarok vizsgálata esetén, amikor kritikus tényező az idő, legalább 30 perccel a művelet tervezett megkezdése előtt.”;

28. a **4. függelékben** a táblázat a következőképpen módosul:

a) a „Szolgáltatás” oszlopban, a C légtérsztály sorában a VFR művelettípusra vonatkozó cellában a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. Légitforgalmi irányítás, VFR és VFR közötti forgalmi tájékoztatás (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott tanács)”;

b) a „Szolgáltatás” oszlopban, a D légtérsztály sorában a VFR művelettípusra vonatkozó szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„Légitforgalmi irányítás, IFR és VFR közötti, valamint VFR és VFR közötti forgalmi tájékoztatás (és kérés esetén a forgalom kikerülése érdekében adott tanács)”;

29. az 5. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„5. függelék

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

**A. A JELENTÉSRE VONATKOZÓ UTASÍTÁSOK**

**MODEL AIREP SPECIAL**

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

## 1. A LÉGI JELENTÉSEK TARTALMA

### 1.1. Helyzetjelentések és különleges légi jelentések

- 1.1.1. Az A. pontban meghatározott minta 1. szakaszának megadása a helyzetjelentések és a különleges légi jelentések esetében kötelező, noha az 5. és a 6. pont elhagyható. A 2. szakasz egy részével vagy egészével csak akkor kell kiegészíteni, ha azt az üzemben tartó vagy annak kijelölt képviselője kéri, vagy ha azt a légijármű-parancsnok szükségesnek ítéli. A 3. szakaszt a különleges légi jelentéseknek kell tartalmazniuk.
- 1.1.2. A különleges légi jelentés kiadását indokoltá tevő körülményeket a SERA.12005 a) pont szerinti felsorolásból kell kiválasztani.
- 1.1.3. A vulkáni tevékenységre vonatkozó információkat tartalmazó különleges légi jelentések esetében a repülés befejeztével benyújtandó jelentést a B. pontban meghatározott, vulkáni tevékenységről szóló jelentés úrlapján (VAR minta) kell benyújtani. Minden megfigyelt elemet rögzíteni kell, és fel kell tüntetni a VAR úrlapminta megfelelő részein.
- 1.1.4. A különleges légi jelentéseket a lehető leghamarabb ki kell tölteni a különleges légi jelentést indokoltá tevő jelenség megfigyelése után.

## 2. A JELENTÉSRE VONATKOZÓ RÉSZLETES UTASÍTÁSOK

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

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

### 1. szakasz

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

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

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

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

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

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

### 2. szakasz

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

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

### 3. szakasz

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

— közepes turbulencia: „TURBULENCE MODERATE”; és

— erős turbulencia: „TURBULENCE SEVERE”.

A következő leírások érvényesek:

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

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

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

A következő leírások érvényesek:

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

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

— Markáns hegyi hullámok: „MOUNTAIN WAVE SEVERE”;

A következő leírás érvényes:

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

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

A következő leírás érvényes:

Csak azokat a zivatarokat kell jelenteni, amelyek:

— páráréteg miatt elmosódottak, vagy

— felhőkbe beágyazottak, vagy

— nagy kiterjedésűek, vagy

— zivatarláncot alkotnak.

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

— Vulkáni hamufelhő: „VOLCANIC ASH CLOUD”,

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

A következő leírás érvényes:

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

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

### 3. SZÓBELI KOMMUNIKÁCIÓ KERETÉBEN KAPOTT METEOROLÓGIAI ADATOK TOVÁBBÍTÁSA

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

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

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

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

#### 1. szakasz

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

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

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

#### 2. szakasz

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

— közepes turbulencia: „TURB MOD”,

— erős turbulencia: „TURB SEV”,

— közepes jegesedés: „ICE MOD”,

— erős jegesedés: „ICE SEV”,

— markáns hegyi hullámok: „MTW SEV”,

— zivatar jégeső nélkül: „TS”,

— zivatar jégesővel: „TSGR”,

— erős porvihar vagy homokvihar: „HVY SS”,

— vulkáni hamufelhő: „VA CLD”,

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

- jégeső: „GR”,
- zivatarfelhő: „CB”,

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

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

##### 4.1. Szélnyírás jelentése

- 4.1.1. A repülés emelkedési és megközelítési szakaszában a légi jármű által észlelt szélnyírás jelentésekor meg kell adni a légi jármű típusát.
- 4.1.2. Ha a repülés emelkedési vagy megközelítési szakaszára nézve szélnyírást jelentettek vagy jeleztek előre, de a légi jármű a szélnyírást nem észlelte, a légi jármű-parancsnoknak ezt haladéktalanul jeleznie kell a megfelelő ATS-egységnek, kivéve, ha a légi jármű-parancsnoknak tudomása van arról, hogy egy másik légi jármű előzőleg már adott ilyen értelmű jelzést.

##### 4.2. Vulkáni tevékenység jelentése repülés után

- 4.2.1. A légi jármű repülőtérré érkezésekor a légi jármű üzemben tartójának vagy a hajózó személyzet valamelyik tagjának késelem nélkül le kell adnia a vulkáni tevékenységről kitöltött jelentést a repülőtéri meteorológiai irodában, vagy – amennyiben az érkező légi jármű személyzete számára az iroda elérése nehézségekbe ütközik – a kitöltött jelentést a meteorológiai szolgálat és az ATS-szolgáltató, valamint a légi jármű üzemeltetője közötti helyi megállapodásnak megfelelően kell kezelni.
- 4.2.2. A vulkáni tevékenységről kitöltött jelentést a repülőtéri meteorológiai irodának késelem nélkül továbbítania kell a megfigyelt vulkáni tevékenység által érintett repülési tájékoztatási terület megfigyeléséért felelős meteorológiai megfigyelő állomás felé.

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

MINTA VAR: befejezett repülést követő jelentésre szolgál

**JELENTÉS VULKÁNI TEVÉKENYSÉGEKRŐL**

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

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

30. a melléklet kiegészítése a következőképpen módosul:

a) a 2. ICAO-mellékletre vonatkozó táblázat a következőképpen módosul:

i. a cím helyébe a következő szöveg lép:

### „2. ICAO-melléklet

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

ii. az A2-04 jelzetű különbségre vonatkozó cellák helyébe a következő szöveg lép:

„A2-04 jelzetű különbség	
2. ICAO-melléklet 3. fejezet 3.3.1.2.	<p>A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.4001 b) pontja a 2. ICAO-melléklet 3.3.1.2. pontja helyébe lép. Az ICAO-előírás és az uniós rendelet közötti különbségek a következők:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— A nemzetközi határokon átnyúló VFR repülések tekintetében az uniós rendelet SERA.4001 b) 5. pontja az aláhúzott szövegrésszel egészíti ki a 2. ICAO-melléklet 3.3.1.2. e) pontját: <i>„<u>államhatárt keresztező repülés, kivéve, ha az érintett államok erről másként rendelkeznek;</u>”</i></li> <li>— Az éjjeli VFR és IFR repülések tekintetében a szóban forgó uniós rendelet SERA.4001 b) 6. pontja a következő követelménnyel egészül ki: <i>»6. a tervezett éjszakai repülés, amennyiben a légi jármű elhagyja a repülőtér közvetlen környezetét.«</i></li> </ul>

b) az A2-06 jelzetű különbségre vonatkozó cellákat el kell hagyni;

c) a szöveg a 2. ICAO-mellékletre hivatkozó táblázat alatt a következő új, a 3. ICAO-mellékletre és a 10. ICAO-mellékletre hivatkozó táblázattal egészül ki:

### „3. ICAO-melléklet

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

A3-01 jelű eltérés	
3. ICAO-melléklet 5. fejezet	<p>Új rendelkezés. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.12005 pontja előírja a következőt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>b) Az illetékes hatóságoknak szükség esetén elő kell írniuk más olyan körülményeket, amelyeket minden légi járműnek jelentenie kell, ha azokkal találkozik, vagy azokat észleli.</li> </ul>

## 10. ICAO-melléklet

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

<p><b>A10-01 jelzetű különbség</b></p>	
<p>10. ICAO-melléklet II. kötet 5. fejezet 5.2.1.4.1</p>	<p>A 10. ICAO-melléklet II. kötetének 5.2.1.4.1. fejezetét a 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.14035 pontja ülteti át néhány különbséggel. Az ICAO-előírás és az uniós rendelet közötti különbségek a következők:</p> <p>SERA.14035 Számok továbbítása rádió-távbeszélőn</p> <p>a) Számok továbbítása</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A légi járművek hívójelének, géptengelyirányának, a futópályának, a szélirányának és a szélsébségnek a továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani.       <ol style="list-style-type: none"> <li>i. A repülési szinteket minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, <u>kivéve a kerek százásokra végződő repülési szintek esetében.</u></li> <li>ii. A magasságmérő-beállítás értékét minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, <u>kivéve az 1 000 hPa értéket, amelyet „ONE THOUSAND” (egyezer) formában kell továbbítani.</u></li> <li>iii. A válaszeladókódok továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, <u>kivéve, ha a válaszeladókódok kerek ezresekre végződnek, amely esetben az információt úgy kell továbbítani, hogy az ezresek számát a „THOUSAND” (ezer) szónak kell követnie.</u></li> </ol> </li> <li>2. Az a) pont 1. alpontjában felsorolt információktól eltérő információk továbbítása során elhangzó valamennyi számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani, kivéve a kerek százásokra vagy ezresekre végződő számokat, amelyeket úgy kell továbbítani, hogy a százások vagy az ezresek számát értelemszerűen a „HUNDRED” (száz) vagy a „THOUSAND” (ezer) szónak kell követnie. Az ezresekől és kerek százásokból álló számokat oly módon kiejtve kell továbbítani, hogy az ezresek számát a „THOUSAND” (ezer) szónak, majd a százások számának és a „HUNDRED” (száz) szónak kell követnie.</li> <li>3. Abban az esetben, ha tisztázni kell, hogy a továbbított szám kerek ezresekre és/vagy kerek százásokra végződik, a számot minden egyes számjegyet külön kiejtve kell továbbítani.</li> <li>4. Amennyiben egy tárgy vagy konfliktust jelentő forgalom relatív jelentőségére vonatkozóan a 12 órát ábrázoló óra vonatkozásában adnak információt, az információkat a számjegyeket együtt kiejtve kell megadni, például „TEN O’CLOCK” (tíz óra) vagy „ELEVEN O’CLOCK” (tizenegy óra).</li> <li>5. A tizedesvesszőt tartalmazó számokat az a) pont 1. alpontjában előírt módon kell továbbítani, a tizedesvesszőt a megfelelő helyen a DECIMAL (tizedesvessző) szóval jelezve.</li> <li>6. Ultrarövid hullámú (URH [VHF]) rádió-távbeszélőn folytatott kommunikáció esetében az azonosító szám mind a hat számjegyet használni kell az átviteli csatorna azonosítására, kivéve abban az esetben, ha az ötödik és a hatodik számjegy is nulla, ilyenkor ugyanis csak az első négy számjegyet kell használni.</li> </ol>

<b>A10-02 jelzetű különbség</b>	
10. ICAO-melléklet II. kötet 5. fejezet 5.2.1.7.3.2.3	<p>A 10. ICAO-melléklet II. kötetének 5.2.1.7.3.2.3. fejezetét a 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.14055 pontja ülteti át egy különbséggel. Az ICAO-előírás és az uniós rendelet közötti különbség a következő:</p> <p>SERA.14055 Rádió-távbeszélő eljárások</p> <p>b) 2. A fenti hívásra válaszolva a hívó állomás hívójelét a válaszadó állomás hívójelének kell követnie, amit a hívó állomás üzenetküldésének folytatására való felhívásnak kell tekinteni. <u>A kommunikáció ugyanazon ATS-egységen belüli átadása során el lehet hagyni az ATS-egység hívójelét, amennyiben az illetékes hatóság ezt engedélyezte.</u></p>

d) a 11. ICAO-mellékletre vonatkozó táblázat a következőképpen módosul:

i. a cím helyébe a következő szöveg lép:

#### „11. ICAO-melléklet

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

ii. az A11-06 jelzetű különbségre vonatkozó cellák helyébe a következő szöveg lép:

<b>„A11-06 jelzetű különbség</b>	
11. ICAO-melléklet 3. fejezet	<p>Új rendelkezés. A 923/2012/EU végrehajtási rendelet SERA.5010 pontja előírja a következőt:</p> <p><b>SERA.5010 Különleges látva repülés az irányítói zónákban</b></p> <p>Az irányítói zónában légiforgalmi irányítói engedéllyel lehetőség van különleges VFR repülésre. Ilyenkor – kivéve, amikor az illetékes hatóság engedélyezi a helikopterek repülését többek között olyan különleges esetekben, mint az egészségügyi szállítások, a kutatási-mentési műveletek, valamint a légi tűzoltási célú repülések – az alábbi kiegészítő feltételeket kell teljesíteni:</p> <p>a) az ilyen repülések csak nappal végezhetők, kivéve, ha erről az illetékes hatóság máshogy rendelkezett;</p> <p>↯ b) a pilótának:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. a repülés felhőn kívül, a felszín látásával történik;</li> <li>2. a repülés során a látástávolság legalább 1 500 m, helikopter esetében legalább 800 m;</li> <li>3. a repülés legfeljebb 140 csomós műszer szerinti sebességgel (IAS) történik, lehetővé téve az egyéb forgalom vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését; és</li> </ol> <p>c) Légiforgalmi irányító egység nem adhat különleges VFR-repülési engedélyt arra, hogy egy légi jármű felszálljon vagy leszálljon egy, az irányítói körzetbe tartozó repülőtéren, vagy belépjen a repülőtéri forgalmi körzetbe vagy a repülőtéri forgalmi körbe, ha az adott repülőtérré vonatkozóan jelentett időjárási körülmények az alábbi minimumok alatt vannak:</p> <p><del>b) a légiforgalmi irányításnak</del></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><del>1. a repülés csak nappal történhet, kivéve, ha erről az illetékes hatóság máshogy rendelkezett;</del></li> <li>1. a földi látótávolság legalább 1 500 m, helikopter esetében legalább 800 m;</li> <li>2. a felhőalap magassága kevesebb mint 180 m (600 láb).”</li> </ol>