



Repülőtéri kézikönyv



Aerodrome Manual (AM)

Közzétéve: 2021.04.25



Győr-Pér Repülőtér Kft.

REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV Aerodrome Manual (AM)

A Bizottság 139/2014/EU rendeletének előírásait követve

Közzétéve: 2020.03.12

Hatálybalépés dátuma: 2020.03.12

Jóváhagyás ikt. száma:

Jóváhagyás dátuma:

Ellenőrizte

Reider Ernő

Győr-Pér Repülőtér Kft.
ügyvezető igazgató



Jóváhagyta

Mudra István

Innovációs és Technológiai
Minisztérium Légitforgalmi és
Repülőtéri Hatóság főosztályvezető

TARTALOMJEGYZÉK

0. A REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV VEZETÉSE ÉS FELÜGYELETE.....	A-1
0.1. Bevezetés.....	A-1
0.2. Módosítások és felülvizsgálatok.....	A-4
1. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK	A-9
1.1. A Repülőtéri kézikönyv célja és hatálya	A-9
1.2. A repülőtéri engedély és a Repülőtéri kézikönyv jogszabályi alapjai	A-9
1.3. A repülőtér használatának feltételei	A-10
1.4. A repülőtér-üzemeltetők kötelezettségei	A-10
2. AREPÜLŐTÉR FELÜGYELETIRENDSZERE.	B-1
2.1. A repülőtér szervezeti felépítése	B-1
2.2. A repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS)	B-2
2.3. Megfelelés nyomon követése	B-22
2.4. Léginavigációs adatok minőségirányítási rendszere	B-24
2.5. Balesetek, súlyos repülőesemények, események kezelése és jelentési rendszere	B-25
2.6. Alkoholfogyasztással, a pszichoaktív anyagok és gyógyszerek használatával kapcsolatos eljárások.....	B-25
2.7. Egyéb eljárások	B-26
2.8. Légijármű műveletek nyilvántartása	B-27
3. REPÜLŐTÉRI SZEMÉLYZET KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEI	B-28
3.1. Képzési program	B-28
3.2. Jártassági vizsga program.....	B-28
4. AREPÜLŐTÉRTERÜLETE.....	C-1
4.1. A repülőtér lakott területekhez viszonyított távolsága.	C-1
4.2. A repülőtérre vonatkozó térképek.....	C-1
4.3. A repülőtér területén kívül eső repülőtéri létesítmények és berendezések.	C-2
4.4. A repülőtér fizikai jellemzői.....	C-2
4.5. Követelményektől való eltérések (EoS, SC) és korlátozások.....	C-5
4.6. A repülőtéren végezhető műveletek.....	C-6
5. AZ ELÉRHETŐ LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT, A BEJELENTENDŐ ADATOK, VALAMINT ABEJELENTÉSRE VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK	D-1
5.1. A repülőtér neve.	D-1
5.2. A repülőtér elhelyezkedése.	D-1
5.3. A repülőtér ARP koordinátái.	D-1
5.4. Repülőtértengerszint feletti magassága.....	D-1
5.5. Futópálya jellemző pontjainak tengerszint feletti magassága és geoidunduláció.....	D-2
5.6. Repülőtérvonatkozási hőmérséklet.....	D-2
5.7. Repülőtér helyjeladó.....	D-2

5.8. Repülőtér üzemeltető neve és elérhetősége.....	D-2
6. REPÜLŐTÉR MÉRETEI ÉS VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK	D-3
6.1. Futópálya adatai	D-3
6.2. Futópálya sávok, futópálya biztonsági területek, gurulóutak, előterek	D-3
6.3. Látás szerinti segédeszközök, pálya- és egyéb fények SMGCS.....	D-5
6.4. Repülőtéri VOR állomások.....	D-6
6.5. Gurulási útvonalak	D-6
6.6. Küszöbök, gurulóút közép vonal pontok és állóhelyek koordinátái.	D-6
6.7. Akadályok adatai	D-6
6.8. Burkolt felületek típusa és teherbíró képessége.....	D-7
6.9. Magasságmérő ellenőrző hely és tengerszint feletti magassága	D-7
6.10. Deklarált távolságok.....	D-7
6.11. Mozgásképtelen légi jármű eltávolítására vonatkozó adatok, elérhetőségek.....	D-8
6.12. A repülőtér tűzoltó kategóriája, oltóanyag mennyisége és típusa.....	D-8
6.13. Követelményektől való eltérések (ELOs, SC) és korlátozások.....	D-8
6.14. Mozságitérület állapota.	D-8
7. VÁLTOZÁSBEJELENTÉSI RENDSZER	E-1
7.1. AIP módosításának, NOTAM kiadásának, a Hatóság értesítésének rendje.....	E-1
7.2. Légiforgalmi adatok ellenőrzésének a rendje és gyakorisága	E-3
8. REPÜLŐTÉR MOZGÁSI TERÜLETRE VALÓ BELÉPÉS SZABÁLYAI	E-4
8.1. Biztonsági szolgálatok közreműködése.....	E-4
8.2. A mozgási területre történő illetéktelen belépés megakadályozása	E-4
9. A REPÜLŐTÉR MOZGÁSI- ÉS MÁS ÜZEMI TERÜLETEINEK ELLENŐRZÉSE.....	E-5
9.1. Légiforgalmi szolgálattal (ATS) való kommunikáció rendje.	E-5
9.2. Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások	E-5
9.3. Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere.	E-7
10. ELEKTROMOS RENDSZEREK, LÁTÁS- ÉS NEM LÁTÁS SZERINTI ESZKÖZÖK ELLENŐRZÉSE.....	E-9
10.1. Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások	E-9
10.2. Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere	E-11
11. REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉSEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK.....	E-13
12. MOZGÁSI TERÜLETRE VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK	E-14
12.1. Mozsási terület karbantartása.....	E-14
12.2. Túlterheléses műveletek.....	E-14
13. A REPÜLŐTÉRI MUNKÁLATOK BIZTONSÁGÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK.....	E-15
14. ELŐTÉRÜGYELETI MENEDZSMENT.....	E-17
14.1. Légi járművek ellenőrzésének átadása a légiforgalmi tájékoztató szolgálat és az előtérforgalmi menedzsment között.....	E-17
14.2. Állóhely kiosztás	E-17

14.3. Hajtóműindítás és hátratólás.....	E-18
14.4. Repülőgép beállítás és felvezetés.....	E-18
14.1. A repülőtér munkaterületére vonatkozó közlekedési szabályok.....	E-19
15. ELŐTÉREN ALKALMAZANDÓ BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK.....	E-20
15.1. Megfúvásos balesetek elleni védelem.....	E-20
15.2. Üzemanyag feltöltés szabályai.....	E-21
15.3. FOD kezelése.....	E-22
15.4. Az alkalmazandó biztonsági előírások betartásának ellenőrzése.....	E-22
15.5. A forgalmi előtéren zajló utas ki és beszállítási folyamatok felügyelete.....	E-23
16. REPÜLŐTÉR KÖZLEKEDÉSI RENDJÉNEK SZABÁLYAI (RE-KRESZ).....	E-24
17. A VADON ÉLŐ ÁLLATOK JELENTETTE VESZÉLY KEZELÉSE.....	E-25
18. REPÜLŐTÉRI AKADÁLYOK KEZELÉSE.....	E-27
19. REPÜLŐTÉRI KÉNYSZERHELYZETEK KEZELÉSE.....	E-28
20. REPÜLŐTÉRI TÚZOLTÓSZOLGÁLAT.....	E-31
21. MOZGÁSKÉPTELEN LÉGIJÁRMŰELTÁVOLÍTÁSA.....	E-32
22. VESZÉLYES ANYAG ÉS ÜZEMANYAG TÁROLÁSA ÉS KEZELÉSE.....	E-33
22.1. Üzemanyag tárolása és kezelése.....	E-33
22.2. Veszélyes anyag tárolása és kezelése.....	E-33
23. CSÖKKENT LÁTÁSI VISZONYOK KÖZÖTT VÉGZETT MŰVELETEK (LVP).....	E-34
24. TÉLI IDŐJÁRÁSI VISZONYOK KÖZÖTT VÉGZETT MŰVELETEK.....	E-35
25. KEDVEZŐTLEN IDŐJÁRÁSI VISZONYOK KÖZÖTT VÉGZETT MŰVELETEK.....	E-37
26. ÉJSZAKAIMŰVELETEK.....	E-39
27. RADAR ÉS EGYÉB NAVIGÁCIÓS ESZKÖZÖK VÉDELME.....	E-40
28. A REPÜLŐTÉR MAGASABB KÓDJELŰ LÉGI JÁRMŰVEK ÁLTALI HASZNÁLATA.....	E-41
29. TŰZVÉDELMIINTÉZKEDÉSEK.....	E-42
30. LÉGIJÁRMŰ VONTATÁSA.....	E-42
FÜGGELÉK.....	i
MELLÉKLETEK.....	ii
B-I. Belső audit jelentő lap.....	ii
B-II. Repülésbiztonsági jelentő lap.....	iv
B-III. Anonim repülésbiztonsági jelentő lap.....	v
B-IV. Esemény jelentési protocooll.....	vi
C-I. AIP Aerodrome chart.....	xx
E-I. Mozgási terület rutinellenőrzési napló.....	xxi
E-II. AFIS átadás-átvételi napló.....	xxii
E-III. Karbantartási és/vagy építési munkavégzés átadás-átvételi dokumentum.....	xxiii
E-IV. Légijármű beállítása során alkalmazott kézjelzések.....	xxiv
E-V. Kommunikációs eljárások.....	xxxiv
E-VI. Terepakadály korlátozási térképek.....	xxxix



A. RÉSZ

Általános



REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV

0. A REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV VEZETÉSE ÉS FELÜGYELETE

0.1. Bevezetés

A Repülőtéri kézikönyv rendszerezetten, tömören és érthetően mutatja be a repülőtér működését, bizonyítva elkötelezettségünket a repülőtér biztonságos és hatékony vezetése iránt.

0.1.1. Nyilatkozat a repülőtéri kézikönyv minden alkalmazandó követelménynek és az engedély feltételeinek való megfelelésről

A felelősség általában a vezetés szintjén realizálódik, azonban lényeges, hogy szervezetünk minden egyes dolgozója ismeri saját, egyem felelősségét és felelősségre vonhatóságának, elszámoltathatóságának határait is, amelyek jelen kézikönyvben is meghatározásra kerültek.

A kézikönyv megfelelő részletességgel tartalmazza továbbá az érintett személyzet által betartandó üzemeltetési előírásokat is.



Reider Ernő
Ügyvezető igazgató

0.1.2. Nyilatkozat, miszerint a repülőtéri kézikönyv az érintett személyzet által betartandó üzemeltetési előírásokat tartalmazza

A kézikönyv tükrözi a repülőtér tanúsítványának alapjait és a vonatkozó hatályos jogforrási rendszer előírásoknak való megfelelést. A kézikönyv nem tartalmaz ellentétes, vagy akár eltérő információt a repülőtér tanúsítványának alapját képező feltételeknek, azonban minden olyan szükséges információt tartalmaz, amely a biztonságos üzemeléshez, a repülőtér fenntartásához nélkülözhetetlen.

A repülőtér vezetése gondoskodik arról, hogy a kézikönyv a repülőtér felhasználói, valamint a szerződött partnerek, és az érintett hatóságok számára hozzáférhető legyen.



Reider Ernő
Ügyvezető igazgató

0.1.3. A repülőtéri kézikönyv tartalma és alkalmazhatósága

A Repülőtéri kézikönyv a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló 139/2014/EU bizottsági rendelet "E" alrész ADR.OR.E.005. előírásaiban meghatározott tartalommal került kidolgozásra. Az információk többszöri megjelenítésének elkerülése érdekében a Repülőtéri kézikönyv bizonyos pontjai, dokumentumok tartalmi elemeinek kereszthivatkozásával került feltöltésre.

A repülőtéri kézikönyv tartalma tükrözi a tanúsítás alapját, valamint az e részben és az ADR.OPS részben meghatározott követelményeket, és nem lehet ellentétes a tanúsítvány feltételeivel. A repülőtéri kézikönyvnek tartalmaznia kell vagy hivatkoznia kell minden szükséges információt, amely a repülőtér biztonságos használatához, üzemeltetéséhez és karbantartásához, berendezéseihez, valamint akadálykorlátozó és védőfelületeihez, valamint a repülőtérhez kapcsolódó egyéb területeihez szükséges.

A Repülőtéri kézikönyv az alábbi részekből áll:

- Part A: Általános;
- Part B: Repülőtéri felügyeleti rendszer, képesítési és képzési követelmények;
- Part C: A repülőtér területét jellemző sajátosságok;
- Part D: A repülőtérnek a légiforgalmi tájékoztató szolgálatnak bejelentendő sajátosságai;
- Part E: Repülőtér-üzemeltetési eljárások, repülőtéri felszerelés és repülésbiztonsági intézkedések.

**A dokumentum nyomtatás vagy letöltés esetén nem ellenőrzött,
felhasználása előtt meg kell győződni az érvényességéről!**

0.1.4. Meghatározások és rövidítések

AFIS	<i>Aerodrome Flight Information Service</i>	Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat
AFTN	<i>Aeronautical Fixed Telecommunication network</i>	Légiforgalmi állandóhelyű távközlési hálózat
AIP	<i>Aeronautical Information Publication</i>	Légiforgalmi tájékoztató kiadvány
AIRAC	<i>Aeronautical Information Regulation and Control</i>	Légiforgalmi tájékoztatás szabályozása és ellenőrzése
AIS	<i>Aeronautical Information Service</i>	Légiforgalmi tájékoztató szolgálatok
ARP	<i>Aerodrome Reference Point</i>	Repülőtéri vonatkozási pont
ASDA	<i>Accelerate-Stop Distance Available</i>	Gyorsításra-megállásra rendelkezésre álló távolság
ATS	<i>Air Traffic Services</i>	Légiforgalmi szolgálat
FOD	<i>Foreign Object Debris</i>	Idegen tárgy törmelék
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
IFR	<i>Instrument Flight Rules</i>	Műszerrepülési szabályok
ILS	<i>Instrument Landing System</i>	Műszeres leszállító rendszer
LDA	<i>Landing Distance Available</i>	Leszállásra rendelkezésre álló távolság
LGTD	<i>Lighted</i>	Kivilágított
MTOW	<i>Maximum Take-Off Weight</i>	Maximális felszálló tömeg
NOTAM	<i>Notice to Airmen</i>	Értesítés a repülésben érdekelt személyzet számára
NVFR	<i>Night Visual Flight Rules</i>	Éjszakai látvarepülési szabályok
OPS	<i>Operations</i>	A repülésekkel kapcsolatos munkaszervezés, számlázások pozíciója
PALS	<i>Precision Approach Lighting System</i>	Precíziós megközelítési fényrendszer
PAPI	<i>Precision Approach Path Indicator</i>	Precíziós megközelítési siklópálya jelző
RESA	<i>Runway End Safety Area</i>	Futópálya végbiztonsági terület
RVR	<i>Runway Visual Range</i>	Futópályamenti látástávolság
SALS	<i>Simple Approach Lighting System</i>	Egyszerű megközelítési fényrendszer
SWY	<i>Stopway</i>	Megállási biztonsági terület
TODA	<i>Take-Off Distance Available</i>	Felszállásra rendelkezésre álló távolság
TORA	<i>Take-Off Run Available</i>	Nekifutásra rendelkezésre álló távolság
TRH	<i>Threshold</i>	Futópálya küszöb
TWY	<i>Taxiway</i>	Gurulóút
VFR	<i>Visual Flight Rules</i>	Látvarepülési szabályok
VMC	<i>Visual Meteorological Conditions</i>	Látásos meteorológiai körülmények
VOR	<i>VHF Omnidirectional Range</i>	VHF körsugárzó rádió irányadó állomás

0.2. Módosítások és felülvizsgálatok

A Repülőtéri kézikönyv egy "élő" dokumentum, amely a repülőteret érintő minden fizikai módosítást, valamint a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott, naprakész információkat is tartalmazza a repülés biztonságának érdekében. A Repülőtéri kézikönyv nem csak a frissített tartalmat, de a változás tényét is dokumentálja.

A Repülőtéri kézikönyv módosításai különösen az alábbi esetekben szükségesek:

- a légiközlekedési hatóság kérésére;
- az Európai Unió és a hazai jogszabálykörnyezet változása esetén;
- a Repülőtéri kézikönyv készítésekor figyelembe vett hatóság által jóváhagyott dokumentumok, vagy a magyar AIP-ben publikált adatok változása esetén;
- amennyiben a repülőtéri vezetés azt indokoltnak tartja.

A repülőtér üzemeltetője az ADR.OR.B.040. pont szerint előzetes jóváhagyást igénylő tételek tekintetében az illetékes hatóság rendelkezésére bocsátja a repülőtéri kézikönyv tervezett módosításait és felülvizsgálatait a hatálybalépés időpontja előtt, és gondoskodik arról, hogy azok ne lépjenek hatályba a kézhezvétel előtt az illetékes hatóság jóváhagyása vagy a hatálybalépés időpontja előtt. Be kell nyújtani az illetékes hatóságnak a repülőtéri kézikönyv tervezett módosításait és felülvizsgálatait, ha a repülőtéri kézikönyv javasolt módosításához vagy felülvizsgálatához az ADR.OR.B. pontnak megfelelően csak az illetékes hatósághoz intézett értesítés szükséges .040(d) és ADR.OR.B.015(b) esetén.

Ha a biztonság érdekében módosításokra vagy felülvizsgálatokra van szükség, azokat azonnal közzé lehet tenni és alkalmazni lehet, feltéve, hogy a szükséges jóváhagyást kérelmezte a repülőtér üzemeltetője.

0.2.1. A módosításért és felülvizsgálatért felelős személy(ek) adatai

A Repülőtéri kézikönyv fenntartásáért, mindenkorai módosításaiért és felülvizsgálatáért a repülőtér vezetője a felelős:

Reider Ernő

a Győr-Pér Repülőtér Kft. ügyvezető igazgatója

E-mail: ereider@lhpr.hu

0.2.2. Módosítások és felülvizsgálatok jegyzéke

#	Oldal	Módosítás	Módosítva	Bevezetve	Bevezette
1.	Belső lap	Belső lap formai változása			
2.	Belső lap, A-1, A-4, B-5	Ügyvezetőváltás miatti aktualizálás	2018.02.28	2018.02.28	Oroszvári Péter
3.	A-9	Hatálybalépés pontosítása 1.1. pontban			
4.	E-4	AOM II. hatályba lépés miatti módosulás	2020.03.09	2020.03.12	Pap Ferenc
5.	4-5	Tartalomjegyzék frissítése	2020.03.09	2020.03.12	Pap Ferenc
6.	A-5	Módosítások és felülvizsgálatok jegyzékének aktualizálása	2020.03.09	2020.03.12	Pap Ferenc
7.	A-2,A-9, C-6, E-15, E-22	Repülőtérrendre való hivatkozás felülvizsgálata, javítása AOM Vol. II.-re	2020.12.08	2020.12.15	Balázs Péter
8.	B-11, E-31, B-23	NFM-re történő hivatkozás felülvizsgálata, javítása ITM-re	2020.12.08	2020.12.15	Balázs Péter
9.	D-7	Repülés előtti magasságmérő ellenőrzési hely felvezetése	2021.03.31	2021.04.25	Balázs Péter
10.	E-30	Mozgásképtelen légi jármű eltávolítása	2021.03.31	2021.04.25	Kóváry Adrián
11.	E-1	7. Változásbejelentési rendszer	2021.03.31	2021.04.25	Pap Ferenc
12.	C-2	Geoid Unuláció 4.4. pontban	2021.03.31	2021.04.25	Balázs Péter
13.	B-4	Repülés biztonsági politika, célkitűzések, programok	2021.03.31	2021.04.25	Pap Ferenc
14.	B-18	Léginavigációs adatok minőségének biztosítási rendszere	2021.03.31	2021.04.25	Pap Ferenc
15.	B-10	Repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követés	2021.03.31	2021.04.25	Pap Ferenc
16.	B-11	Változások kezelése	2021.03.31	2021.04.25	Pap Ferenc
17.	LRHF/59994-1/2021-ITM	Safety intézkedések	2021.06.30	2021.07.26	Pap Ferenc
18.	LRHF/20067/2021-ITM	Személyzettel kapcsolatos követelmények CAP intézkedések	2021.06.30	2021.07.26	Pap Ferenc
19.	LRHF/14301-1/2021-	SERA követelmények CAP intézkedések	2021.06.30	2021.07.26	Balázs Péter
20.	LRHF/55248/2021-ITM	ADR Operations követelmények intézkedései	2021.06.30	2021.07.26	Balázs Péter
21.	LRHF/66510/2021-ITM	Aerodrome management követelmények intézkedései	2021.06.30	2021.07.26	Pap Ferenc
22.	LRHF/XXXXX/2021-ITM	Futópály irány változások 11-29	2021.09.27	2021.11.04	Balázs Péter
23.	E-41	A REPÜLŐTÉR MAGASABB KÓDJELŰ LÉGI JÁRMŰVEK ÁLTALI HASZNÁLATA	2021.07.22	2021.09.01	Pap Ferenc

#	Oldal	Módosítás	Módosítva	Bevezetve	Bevezette
24.	LRHF/104033/2 021-ITM	Dokumentumkezelési eljárás, AM struktúra pontosítása, AM azonnali módosítási eljárása,	2022.03.01	2022.05.01	Pap Ferenc
25.	LRHF/106805/ 2021-ITM	AM felülvizsgálati ciklusa, AM belső auditálási eljárásának felülvizsgálata	2022.03.01	2022.05.01	Balázs Péter
26.	LRHF/116104- 1/2021-ITM	Oktatási eljárás átdolgozása	2022.03.01	2022.05.01	Pap Ferenc
27.	LRHF/93418- 1/ITM	Re-Kresz, SMGCS, Légijármű vontatás	2022.03.01	2022.05.01	Balázs Péter
28.	LRHF/116121- 2/2021-ITM	Mozgásképtelen légi jármű eltávolításra vonatkozó adottságok	2022.06.17	2022.08.10	Pap Ferenc
29.	LRHF/105411- 2/2021-ITM	Kockázatértékelés a szervezet tevékenységeivel kapcsolato veszélyekre	2022.06.17	2022.08.10	Balázs Péter
30.	LRHF/98317- 2/2021-ITM	Adatok továbbítására, cseréjére, átadására és cseréjére vonatkozó eljárások kiegészítése	2022.06.17	2022.08.10	Balázs Péter
31.	LRHF/90795- 2/2021-ITM	NOTAM létrehozása, kiadása, oktatása, kiadandó körök, módja, előírások pontosítása	2022.06.17	2022.08.10	Balázs Péter
32.	LRHF/120899- 2/2021-ITM	Akadályhatárolás, jelölések, területfelhasználói veszélyek ellenőrzése	2022.06.17	2022.08.10	Pap Ferenc
33.	LRHF/98317- 2/2021-ITM	Futópálya surlódási együttható mérése, minimális értéke, eljárás.	2022.06.17	2022.08.10	Szili Ferenc
34.	LRHF/98317- 2/2021-ITM	Futópálya fényrendszer karbantartása, TWY és RWY zárása	2022.06.17	2022.08.10	Szili Ferenc
35.	B-26	Ellenőrzési ciklus módosulása	2023.02.17	2023.05.01	Balázs Péter
36.	E-32	13. ábra változás	2023.02.17	2023.05.01	Balázs Péter
37.	C-I	AIP Chart változás	2023.02.17	2023.05.01	Balázs Péter
38.	E-I	VII ábra változás	2023.02.17	2023.05.01	Balázs Péter
39.	E-7	Futópálya surlódási együtthatójának nyári mérése	2023.11.20	2024.02.01	Balázs Péter
40.	E-8	Futópálya karbantartás	2023.11.20	2024.02.01	Balázs Péter
41.	E-42	Nyitvatartási idők technikai pontosítása	2024.05.27	2024.08.01	Balázs Péter
42.	C-4, D-8, E-34	Tűzoltó kategória módosítás	2024.06.01	2024.08.01	Balázs Péter
43.					
44.					
45.					
46.					

0.2.3. Kézzel írott módosítások tilalma, kivételek

A kézikönyvben kézzel történő módosítás, javítás tilos. Ez alól a rendelkezés alól kivétel nincs.

0.2.4. Módosítások rendszere

Az AM egy dinamikusan változó környezetet szabályoz, ezért szükséges a rendszeres felülvizsgálata és szükség esetén szabályozott módosítása. Ennek érdekében évente legalább egy (1) alkalommal megtörténik az AM-ben szereplő szabályok és előírások felülvizsgálata, valamint bedolgozásra kerülnek az év közben felmerülő Kiegészítések. Az AM felülvizsgálatnak ki kell terjednie az AM-ben meghivatkozott önálló dokumentumokra is.

A 0.2.2. pontban összegyűjtött módosítások minden esetben jelen dokumentum fejlécében található hatálybalépési dátumhoz köthetőek.

Az AM módosítása az alábbiak szerint történik:

- i) Amennyiben az AM-ben szereplő olyan adat, információ, vagy eljárás megváltoztatása válik szükségessé, mely érinti a Rendelet követelményeit, vagy jelentős hatással van a Győr-Pér Repülőtér Kft. Repülésbiztonság Irányítási Rendszerére (SMS), illetve az üzemeltető szervezetén belül jelentősebb, a működést befolyásoló változás történik, úgy a hatályba léptetése előtt a tervezett változtatást előzetes jóváhagyásra be kell nyújtani a légközlekedési hatósághoz. Az előzetes jóváhagyást igénylő változtatás iránti kérelemmel együtt a Repülőtéri Kézikönyv által meghivatkozott dokumentumok is átadásra kerülnek. A változtatásra kizárólag a légközlekedési hatóság jóváhagyását követően kerülhet sor.

A változtatások benyújtása az alábbi tartalommal történik:

- a. a módosítás tárgya (pl.: alapkövetelmény, infrastruktúra – rajzokkal, repülőtéri berendezések, stb.)
 - b. a változás leírása,
 - c. a vonatkozó OR vagy OPS követelményeknek való megfelelés kinyilatkoztatása,
 - d. a változást elemző kockázatértékelés.
- ii) Az i) pontban soroltak körébe nem eső változások esetén az AM módosítása elvégezhető azzal a feltétellel, hogy a változás hatálybaléptetése előtt a légközlekedési hatóságot tájékoztatni szükséges.

0.2.5. Érvényes oldalak jegyzéke

Fedőlap	
Belső lap	2018.02.28
Tartalom	2021.07.26
Part A	
A-1	2018.02.28
A-2	2022.05.01
A-3	2022.05.01
A-4	2018.02.28
A-5	2022.05.01
A-6	2022.05.01
A-7	2022.05.01
A-8	2022.05.01
A-9	2021.04.25
A-10	2021.07.26
A-11	2021.04.25
Part B	
B-1	2022.08.10
B-2	2022.08.10
B-3	2021.07.26
B-4	2021.07.26
B-5	2021.07.26
B-6	2021.07.26
B-7	2021.07.26
B-8	2021.07.26
B-9	2021.07.26
B-10	2022.08.01
B-11	2021.04.25
B-12	2021.04.25
B-13	2021.04.25
B-14	2021.04.25
B-15	2021.04.25
B-16	2021.07.26
B-17	2021.07.26
B-18	2021.07.26
B-19	2021.07.26
B-20	2021.04.25
B-21	2021.04.25
B-22	2022.05.01

B-23	2021.04.25
B-24	2022.05.01
B-25	2021.07.26
B-26	2023.05.01
B-27	2022.05.01
B-28	2022.08.01
B-29	2021.07.26
B-30	2021.07.26
B-31	2021.07.26
Part C	
C-1	2021.04.25
C-2	2021.11.04
C-3	2021.11.04
C-4	2024.08.01
C-5	2021.04.25
C-6	2021.04.25
Part D	
D-1	2021.11.04
D-2	2022.08.01
D-3	2021.07.26
D-4	2021.04.25
D-5	2022.05.01
D-6	2022.05.01
D-7	2021.11.04
D-8	2024.08.01
Part E	
E-1	2022.08.01
E-2	2022.08.01
E-3	2022.08.01
E-4	2021.04.25
E-5	2021.07.26
E-6	2021.07.26
E-7	2024.02.01
E-8	2024.02.01
E-9	2021.04.25
E-10	2021.04.25
E-11	2021.04.25
E-12	2022.08.01
E-13	2021.04.25
E-14	2022.08.01
E-15	2021.04.25
E-16	2022.08.01

E-17	2021.07.26
E-18	2021.07.26
E-19	2021.07.26
E-20	2021.04.25
E-21	2021.04.25
E-22	2021.07.26
E-23	2021.07.26
E-24	2022.05.01
E-25	2021.04.25
E-26	2021.04.25
E-27	2022.05.01
E-28	2021.04.25
E-29	2022.08.01
E-30	2021.04.25
E-31	2021.04.25
E-32	2023.05.01
E-33	2021.07.26
E-34	2024.08.01
E-35	2021.04.25
E-36	2021.04.25
E-37	2021.04.25
E-38	2021.04.25
E-39	2021.07.26
E-40	2021.11.04
E-41	2021.07.26
E-42	2022.05.01
E-43	2022.05.01
E-44	2022.08.01
Függelék	
F-1	2021.04.25
Mellékletek	
M-B	2021.04.25
M-C	2021.04.25
M-E	2023.05.01
M-E IV	2021.04.25
M-E V	2021.11.04
M-E VI	2022.05.01
Hátlap	

0.2.6. Változások jelölése

A Repülőtéri kézikönyv változásai az érvényes oldalak jegyzéke által válik követhetővé, a szövegben a változtatások kiemelten nem jelennek meg. A repülőtér vezetője gondoskodik arról, hogy a honlapon és a szolgálatoknál mindig az érvényes kézikönyv álljon rendelkezésre. A papír alapú "lapcserés" módosításoknak a kézikönyvben történő aktualizálása a repülőtéri vezető felelőssége. A repülőtér honlapján a Repülőtéri kézikönyvet érintő jóváhagyott módosítás ténye közzétételre kerül.

0.2.7. A Repülőtéri kézikönyv rendszeres felülvizsgálata

A kézikönyvet évente felül kell vizsgálni. A repülőtér bármely hatósági jóváhagyást igénylő dokumentációjának, vagy a repülőtérnek a magyar AIP-ben közzétett adatait érintő változása jelen kézikönyv felülvizsgálatát vonja maga után.

Abban az esetben, ha egy AM rendelkezés azonnali módosítása válik szükségessé a repülésbiztonság fenntartásának érdekében, a módosítást Kiegészítésként kell kiadni, amelyet a 0.2.1. pontban sorolt felelős vezetők hagynak jóvá. A Kiegészítések kizárólag az AM következő módosításig maradhatnak hatályban, amikor az AM részévé kell tenni azokat.

0.2.8. A repülőtéri kézikönyv, annak módosításainak és felülvizsgálatainak közzététele

A Repülőtéri kézikönyv és annak módosításai elektronikus formában a repülőtér honlapján közzétételre kerülnek, így a repülőtér felhasználói számára könnyen hozzáférhetőségét a repülőtér vezetése biztosítja. A Repülőtéri kézikönyv egy-egy elektronikus példánya annak jóváhagyását követően a légiközlekedési hatóságnál és a repülőtér vezetésénél rendelkezésre áll. A repülőtér vezetése gondoskodik arról, hogy a repülőtér szolgálatainál további érvényes elektronikus példányok rendelkezésre álljanak.

1. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK

1.1. A Repülőtéri kézikönyv célja és hatálya

A Repülőtéri kézikönyv a repülőtér felhasználói, a repülőtér vezetése, a szerződött szolgáltatók és azok alkalmazottjainak használatát biztosítja. A kézikönyv célja, hogy szavatolja a repülőtér biztonságos használatát. Ezt a célt a kézikönyv tartalma biztosítja az alábbiak szerint:

- a repülőtér vezetésének és a repülőtér hatósági engedélyének deklarálása;
- az üzemeltetésben részt vevő személyzet, személyek felelősségének, képzettségi követelményeinek, képzettségi szintjének, valamint az üzemeltetés előírásainak pontos meghatározása;
- a repülőtér fizikai karakterisztikájának, az alkalmazott eljárásoknak, az igénybe vehető szolgáltatásoknak a megjelenítése.

A Repülőtéri kézikönyv a fedőlapot követő belső lapon jelzett dátumon lép hatályba.

A Repülőtéri kézikönyv hatálya kiterjed valamennyi természetes és jogi személyre, jogi személyiség nélküli gazdasági társaságra és egyéb szervezetre, a légi-és földi járműre – függetlenül állami hovatartozásuktól – ha a repülőtérnek a meghatározott és szabályozás alá vont területeire belépnek, illetve ott tartózkodnak.

A Repülőtéri kézikönyv a légiközlekedési hatóság jóváhagyását követő napon lép hatályba.

1.2. A repülőtéri engedély és a Repülőtéri kézikönyv jogszabályi alapjai

A repülőtér üzemeltetője jelen kézikönyvet a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló 139/2014/EU bizottsági rendelet előírásainak megfelelően állította össze, kiegészítve a Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelet (SERA rendelet) vonatkozó követelményeivel.

A folyamatos érvényesség érdekében a repülőtér üzemeltetője mindent megtesz, hogy a repülőtér megfeleljen a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben és annak végrehajtási szabályaiban foglalt követelményeknek, valamint az engedélyezés alapját képező feltételeknek. A folyamatos megfelelés megállapítása érdekében az üzemeltető a légiközlekedési hatóság részére biztosítja a szükséges hozzáférést a vizsgálat tárgyaihoz.

Jelen kézikönyv kiadását megelőzően a repülőtér üzemeltetője, azaz **Győr-Pér Repülőtér Kft.** a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 3.§ (1) bekezdése és a 22. § alapján **LR/RK/NS/B/2039/1/2011.** nyilvántartási számon kiadott üzemben tartási engedéllyel, **GH1-LHPR-015** számú érvényes működési engedéllyel, valamint **HU-072-AFIS/CNS** számú érvényes AFIS ÉS CNS tanúsítással, továbbá érvényes Repülőtérrenddel rendelkezett, amelyet a légiközlekedési hatóság az Lt 50/A. § (2) bekezdése alapján hagyott jóvá **FD/RR/NS/A/157/1/2017.** nyilvántartási számon. A Repülőtérrend kivezetésre került, az AOM-ben nem szereplő részei az AOM Vol.II.-ben kerültek felvezetésre.

Üzemelés beszüntetése

Abban az esetben, ha a repülőtér üzemelése beszüntetésre kerül, a repülőtér üzemeltetőjének kötelessége arról az illetékes hatóságot és az AIS szolgálatot írásban tájékoztatni. A tájékoztatás úgy történik meg, hogy az lehetőséget biztosít a vonatkozó légiforgalmi tájékoztatásokban és AIRAC kiadványban való időben történő megjelenítésre.

Az üzemelés beszüntetésével egyidejűleg az üzemeltető intézkedik, hogy a repülőtér futópályáján jelölésre kerüljön a lezárt futópálya jelölés, továbbá végrehajt minden, az illetékes hatóság által adott ezen irányú utasítást.

1.3. A repülőtér használatának feltételei

A repülőtér nyilvános repülőtér kategóriába tartozik, így az Lt. 37. §-a alapján azonos feltételekkel bárki igénybe veheti. A repülőtér igénybevételeért díjat kell fizetni, amelynek mértéke a repülőtér honlapján, a <http://www.lhpr.hu> weboldalon hozzáférhető a felhasználók számára.

1.4. A repülőtér-üzemeltető kötelezettségei

A repülőtér üzemeltetője felelős:

- a repülőtérnek a 216/2008/EK bizottsági rendelet és annak végrehajtásai szabályaival, a meglévő engedély feltételeivel, a kézikönyv tartalmával összefüggésben a biztonságos üzemeltetéséért és karbantartásáért;
- a Repülőtéri kézikönyv tartalmának napra készen tartásáért és a szükséges módosítások biztosításáért;
- a légiközlekedési hatóság által előírt minden módosításnak és változtatásnak a Repülőtéri Kézikönyvbe történő bevezetéséért;
- a repülőtér teljes személyzetének és más érintett szervezetek személyzetének a tájékoztatásáért, amennyiben a kézikönyvben foglalt feladataik és kötelezettségeik megváltoznak.

A repülőtér üzemeltetője köteles:

- a repülőtéri forgalom szintjének és az üzemben tartási körülményeknek megfelelő léginavigációs szolgáltatás nyújtását, valamint a repülési eljárások alkalmazandó követelményeinek megfelelő kialakítását és fenntartását közvetlenül biztosítani, vagy az e szolgáltatásokat nyújtó szervezetekkel megállapodások útján egyeztetni;
- egyeztetni a légiközlekedési hatósággal annak biztosítása érdekében, hogy a légi járművek biztonságával kapcsolatos információk közzétételre kerüljenek, és azok a Repülőtéri Kézikönyvben szerepeljenek;
- a repülőtéren a biztonságot veszélyeztető körülmény felszámolása érdekében minden szükséges intézkedést meghozni, hogy a légi járművek e biztonságot veszélyeztető részeket ne használják.
- lehetőséget biztosítani a légiközlekedési hatóság felhatalmazott személyei részére, hogy az engedély alapját képező létesítményekhez, dokumentumokhoz, nyilvántartásokhoz, adatokhoz, eljárásokhoz a megfelelő ellenőrzése, megállapítása céljából hozzáférjenek.



B. RÉSZ

Repülőtéri felügyeleti rendszer, képesítési és képzési követelmények



REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV

2. A REPÜLŐTÉR FELÜGYELETI RENDSZERE

2.1. A repülőtér szervezeti felépítése

A repülőtér-üzemeltető évente egyszer, minden év január 31-ig. napjáig a kijelölt vezetők bevonásával a szervezet irányítási rendszerének alkalmasságának, megfelelőségének és hatékonyságának biztosítása céljából felülvizsgálja a szervezet irányítási rendszerét, annak méretét és a tevékenységeivel járó veszélyeket és kockázatokat. A felülvizsgálat vezetőségi átvizsgálás keretén belül valósul meg. A vezetőségi átvizsgálás előkészítéseként, minden év január 15-ig. napjáig, minden szervezeti egység vezetője írásbeli jelentést készít az ügyvezető részére, melyben értékeli a vezetése alatt álló szervezeti egység működését az előző évre vonatkozóan, az alábbi fő szempontokat figyelembe véve:

- a szervezeti egység folyamatainak működésének eredményességének értékelése;
- a repülőtér használói igényeknek való megfelelés értékelése a szervezeti egységre vonatkozóan;
- a fenti értékelések alapján intézkedések meghatározása a teljesítmény fenntartása és fejlesztése érdekében;
- az irányítási rendszer fejlesztésével kapcsolatos igények jelzése.

A beérkezett jelentések alapján a felelős vezető előkészíti az irányítási rendszer vezetőségi átvizsgálását. A vezetőségi átvizsgálás vezetői értekezlet keretén belül zajlik, az átvizsgálást a felelős vezető vezeti.

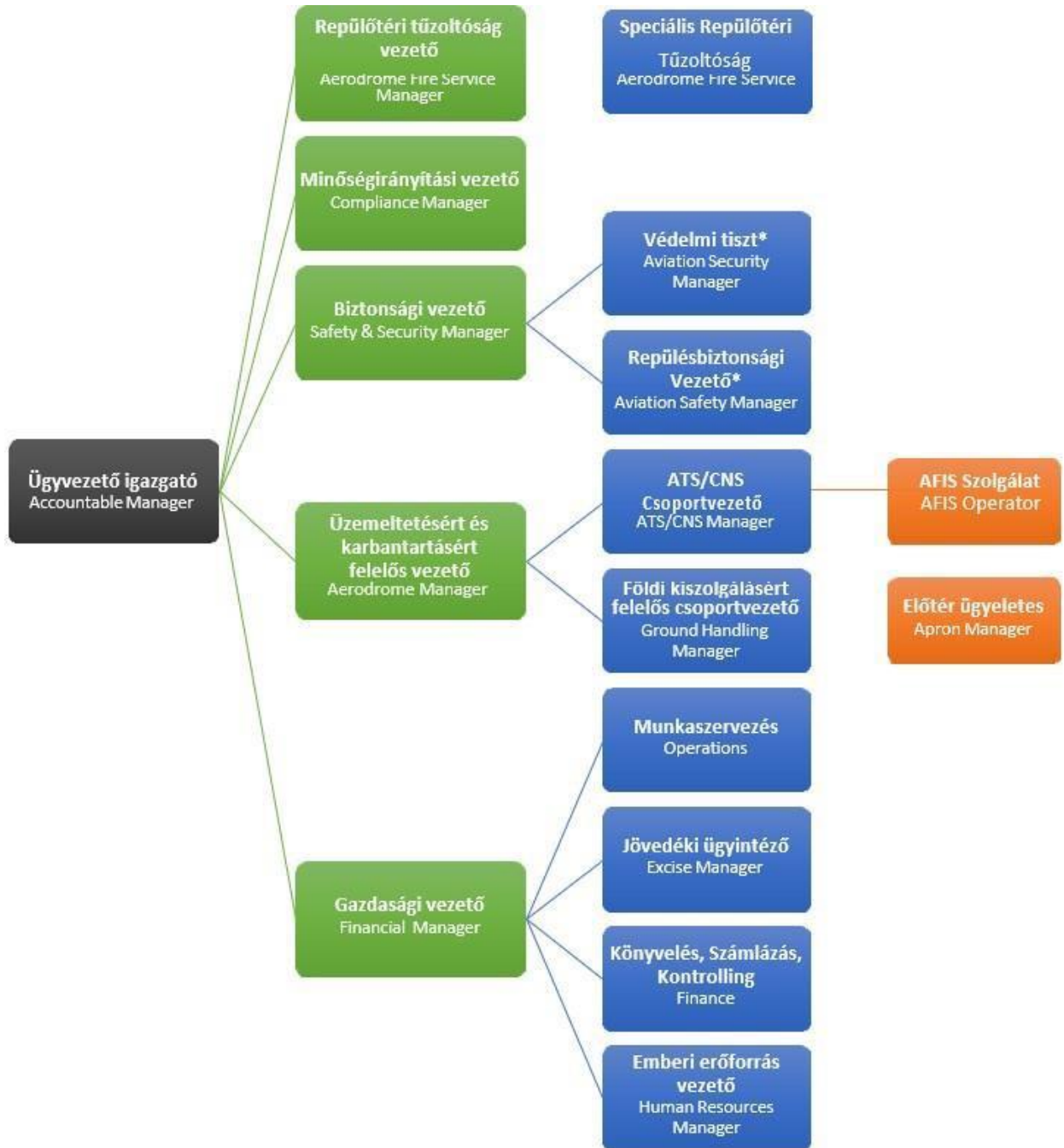
A vezetőségi átvizsgálás bemenetei:

- az SRB/LRST ülés jegyzőkönyve;
- korábbi vezetőségi átvizsgálásokból származó intézkedések állapota;
- szervezeti egységek vezetői által elkészített jelentések;
- azok a változások, amelyek az irányítási rendszer működést befolyásolják;
- az irányítási rendszer teljesítményével és eredményességével kapcsolatos információk, beleértve a tendenciákat:
 - o a repülőtér használóinak elégedettsége, az érkezett visszajelzések értékelése;
 - o a forgalmi adatok tendenciája;
 - o az egyéb szervezetek (légügyi hatóság, légitársaságok) auditjának tapasztalatai és megállapításai;
 - o a nem megfelelőségek száma, eloszlása;
 - o a javító- és megelőző intézkedések eredményei;
 - o külső szolgáltatók teljesítménye;
 - o az irányítási rendszert szabályzó dokumentumok felülvizsgálatának eredményei;
- az erőforrások megfelelősége;
- a kockázatokkal és lehetőségekkel kapcsolatos intézkedések eredményessége;
- az irányítási rendszer fejlesztési lehetőségei.

A vezetőségi átvizsgálásról jegyzőkönyv készül, melynek megállapításokat, és szükség szerint döntéseket és intézkedéseket kell tartalmaznia a következőkkel kapcsolatban:

- az irányítási rendszer fejlesztési lehetőségei;;
- az irányítási rendszer változtatásaira vonatkozó igények;
- a szervezet méretével és a tevékenységeivel járó kockázatok és veszélyek azonosítása és kockázatok csökkentése;
- a fentiekhez kapcsolódó erőforrásigények.

A jegyzőkönyvnek szükség szerint tartalmaznia kell a meghatározott intézkedésekhez kapcsolódó feladatokat, azok felelőseit és a kapcsolódó határidőket. A jegyzőkönyvben megfogalmazott intézkedési tervet az ügyvezető hagyja jóvá.



*A Védelmi Tiszt és a Repülésbiztonsági Vezető feladatait egy személyben elláthatja a Safety and Security Manager az Ügyvezető jóváhagyásával, a feladatok pontos elhatárolása mellett.

2.1.1. Szervezeti felelősségek

A repülőtér üzemeltető szervezeti felépítésben meghatározott pozíciókban kijelölt/kinevezett személyek:

139/2014 EU rendelet alapján kijelölt pozíciók	Betöltött pozíció	Kijelölt/kinevezett személyek
Felelős vezető	Ügyvezető Igazgató	Reider Ernő
Üzemeltetési és Karbantartási vezető	Üzemeltetési és karbantartási vezető	Szili Ferenc
Repülésbiztonsági vezető	Repülésbiztonsági és védelmi vezető	Pap Ferenc
Megfelelés nyomon követéséért felelős vezető	AFIS/CNS és Compliance vezető	Balázs Péter
Repülőtéri tűzoltó szolgálatok vezetője	Repülőtéri tűzoltóság vezető	Kóváry Adrián

2.1.1.1 Felelőségek az egyes szervezeti pozíciókban

a) Felelős Vezető

Név: Reider Ernő

Munkakör: Ügyvezető Igazgató

(1) A repülőtér üzemeltető által kinevezett felelős vezető, aki jogosult biztosítani azt, hogy minden tevékenységet a vonatkozó követelményekkel összhangban lehessen finanszírozni és végrehajtani.

(2) A felelős vezető felel a hatékony menedzsment rendszer kialakításáért és fenntartásáért.

(3) A felelős vezető:

- biztosítja, hogy minden szükséges erőforrás rendelkezésére álljon a repülőtérnek az alkalmazandó követelmények és a Repülőtéri Kézikönyv szerinti üzemeltetéshez;
- biztosítja, hogy ha csökken az erőforrások szintje, vagy olyan rendellenes körülmények lépnek fel, amelyek hatással lehetnek a repülésbiztonságra, a repülőtér üzemelési szintjének szükséges csökkentését elrendeli;
- megalapozza, a gyakorlatba átülteti, és promotálja a repülésbiztonsági politikát; és
- biztosítja a megfelelőséget a releváns alkalmazandó követelményekkel, az engedélyezési alappal és a szervezet repülésbiztonsági menedzsment rendszerével, valamint a minőségirányítási rendszerével a légiforgalmi adatokra és légiforgalmi tájékoztatási tevékenységekre vonatkozóan.

(4) A felelőségek delegálása:

- Távollétében - kizárólag napi működési kérdésekben - közvetlen szervezeti alárendeltségébe tartozó személy kijelölésével biztosítja a helyettesítést.

(5) További repülésbiztonsággal kapcsolatos felelőségei a B 2.2. fejezeteiben találhatóak.

b) Üzemeltetési és Karbantartási vezető

Név: Szili Ferenc

Munkakör: Üzemeltetési és karbantartási vezető

- (1) A repülőtér üzemeltető által kinevezett vezető, aki az üzemeltetési és karbantartási feladatokért felelős. A vezető nem felelős LHPR repülőtéren kívül más repülőtér üzemeltető felé.
- (2) Távollétében a repülőtérüzemi szolgálatok felügyeletének folyamatosságát a közvetlen szervezeti alárendeltségébe tartozó személy kijelölésével biztosítja.
- (3) Feladatai és felelősségi köre:
 - Felelős az üzemeltetési stratégiáért, tervezésért, illetve minden repülőtéri operatív tevékenység napi üzemeltetéséért.
 - Biztosítani kell a repülőtéri infrastruktúra összes műszaki elemének karbantartását és fejlesztését a 139/2014/EU rendeletben foglalt követelményekkel összhangban, a repülőtér mindenkor biztonságos, zökkenőmentes és folyamatos működésének biztosítása mellett.
 - Biztosítja az erőforrást a napi működési feladatok és felelősségi körök ellátásához és a működés biztosításához.
 - Felelős az operatív szolgálatok, szolgáltatások/az infrastruktúra rendelkezésre állásának folyamatos nyomon követéséért.
 - Biztosítja a repülőtér biztonságos működéséhez szükséges eljárások, szerződések és utasítások meglétét.
 - Biztosítja a repülőtéri gépjárművek karbantartását.
 - Földi kiszolgálási stratégia kialakítása, felügyelete.
 - A földi és a légi oldalt, illetve a terminálok működését érintő projektek támogatása, véleményezése, jóváhagyása.
 - Repülőtéri projektek összehangolása, a működésbeli fennakadások, zavarok minimalizálása érdekében a földi és a légi oldalon.
 - Közreműködik a megfelelési követelményekben meghatározott kézikönyvek, és a kapcsolódó eljárások kidolgozásában.
 - Repülőtéri rendszerek felügyelete, illetve a rendszerekben jelentkező rendellenességekre történő reagálás
 - A repülőtéri burkolatok, utak, kerítések és a kültéri világítási infrastruktúra karbantartása
 - A közmű rendszerek karbantartása és üzemeltetése
- (4) Jogosultságok: A munkakörhöz tartozó felelősségi és döntési jogkört gyakorolhatja.
- (5) További repülésbiztonsággal kapcsolatos felelősségei B2.2 fejezeteiben találhatók.

(c) Repülésbiztonsági Vezető:

Név: Pap Ferenc

Munkakör: Repülésbiztonsági és védelmi vezető

(1) A repülőtér üzemeltető által kinevezett vezető, aki a repülésbiztonság-menedzsment és védelmi rendszer fejlesztéséért, fenntartásáért és mindennapi menedzseléséért felelős személy. A repülésbiztonsági vezető nem felelős LHPR repülőtéren kívül más repülőtér üzemeltető felé.

(2) Távollétében a repülésbiztonsági és védelmi rendszer felügyeletének folyamatosságát a közvetlen szervezeti alárendeltségébe tartozó személy kijelölésével biztosítja.

(3) Feladatai és felelősségi köre:

- A hatékony repülésbiztonság-menedzsment és védelmi rendszer fókuszpontjában áll, és ő a felelős annak fejlesztéséért, adminisztrációjáért és karbantartásáért.
- Feladata a veszélyazonosítás, kockázatelemzés és kockázatmenedzsment előmozdítása.
- Feladata a repülésbiztonság-menedzsment rendszer (és ennek részeként a szükséges repülésbiztonsági intézkedések) implementálásának és működésének figyelemmel kísérése.
- Feladata a repülőtér repülésbiztonsági jelentési rendszerének kezelése.
- Feladata a repülésbiztonsági teljesítményről szóló időszakos jelentések előterjesztése.
- Feladata a repülésbiztonság-menedzsment dokumentáció karbantartásának biztosítása.
- Feladata annak biztosítása, hogy legyen elérhető repülésbiztonság képzés, és hogy az megfeleljen az elfogadható előírásoknak.
- Feladata tanácsadás repülésbiztonsági ügyekben.
- Feladata a belső esemény/baleset kivizsgálás kezdeményezése és abban való részvétel.
- Felelős naprakész, hatékonyan működő belső kényszerhelyzeti eljárások fenntartásáért.
- A vadon élő állatok jelentett veszélyek kezelésére szolgáló madár és vadvédekezési rendszer kidolgozása, működtetése és fejlesztése.

(4) Jogosultságok:

- Közvetlen hozzáféréssel rendelkezik a Felelős Vezetőhöz és a repülésbiztonsági kérdésekkel foglalkozó megfelelő vezetőségi tagokhoz. Repülésbiztonsági ügyekben közvetlenül nekik jelent.
- A Felelős Vezetőnek tartozik felelősséggel.
- A szervezeten belül más vezetőktől független, és tőlük függetlenül jár el.
- A munkakörhöz tartozó felelősségi és döntési jogkört gyakorolhatja

(5) További repülésbiztonsággal kapcsolatos felelősségei B2.2 fejezeteiben találhatóak

(d) Megfelelés nyomon követésért felelős vezető:

Név: Balázs Péter

Munkakör: AFIS/CNS és Compliance vezető

(1) A repülőtér üzemeltető által kinevezett vezető, aki a megfelelés figyelemmel kíséréseért és az AFIS/CNS területért felelős személy. Az AFIS/CNS és Compliance vezető nem felelős LHPR repülőtéren kívül más repülőtér üzemeltető felé.

(2) Távollétében a megfelelés nyomon követésének folyamatosságát a közvetlen szervezeti alárendeltségébe tartozó személy kijelölésével biztosítja.

(3) Feladatai és felelősségi köre:

- Koordinálja és ellenőrzi a vállalat működését érintő jogszabályi és belső előírások betartását, és betartatását, kiemelten kezelve a LHPR által nyújtott légiforgalmi szolgáltatásokkal és a repülőtér tanúsításával kapcsolatos rendeleteket, és követelményeket.
- Közreműködik a repülőtéri infrastruktúra, és a légiforgalmi berendezésekkel kapcsolatos beruházások illetve az egyéb erőforrások tervezésében, a megfelelési követelmények figyelembe vételével.
- Közreműködik a megfelelési követelményekben meghatározott kézikönyvek, és a kapcsolódó eljárások kidolgozásában.

(4) Jogosultságok:

- Közvetlen hozzáféréssel rendelkezik a Felelős Vezetőhöz, és közvetlenül neki jelent.
- A Felelős Vezetőnek tartozik felelősséggel.
- A munkakörhöz tartozó felelősségi és döntési jogkört gyakorolhatja

(5) További repülésbiztonsággal kapcsolatos felelősségei B2.2 fejezeteiben találhatók

(e) Repülőtéri tűzoltó szolgálatok vezetője:

Név: Kóváry Adrián

Munkakör: Repülőtéri tűzoltóság vezető

- (1) A repülőtér üzemeltető által kinevezett vezető, aki a repülőtéri tűzoltó szolgálatokért felelős személy. A repülőtéri tűzoltóság vezetője nem felelős LHPR repülőtéren kívül más repülőtér üzemeltető felé.
- (2) Távollétében a repülőtéri tűzoltó szolgálat felügyeletének folyamatosságát a közvetlen szervezeti alárendeltségébe tartozó személy kijelölésével biztosítja.

(3) Feladatai és felelősségi köre:

- A Repülőtéri Mentő- és Tűzoltó szolgálat biztosítása.
- Felelős a repülőtér tűzoltó és kényszerhelyzeti szolgálatainak, szolgáltatásainak vezetéséért és felügyeletéért.
- Felelős naprakész, hatékonyan működő belső kényszerhelyzeti eljárások fenntartásáért.
- Közreműködik a repülőtéri infrastruktúra, és a légiforgalmi berendezésekkel kapcsolatos beruházások tervezésében
- Közreműködik a megfelelési követelményekben meghatározott kézikönyvek, és a kapcsolódó eljárások kidolgozásában.

(4) Jogosultságok:

- A Felelős Vezetőnek tartozik felelősséggel.
- A munkakörhöz tartozó felelősségi és döntési jogkört gyakorolhatja

(5) További repülésbiztonsággal kapcsolatos felelősségei B2.2 fejezeteiben található

Szerződötttevékenységek

A repülőtérnek a légitársaságokkal összefüggő kizsárolt tevékenységek vonatkozásában pontosan meghatározásra kerül, hogy az adott tevékenység felügyeletéért ki a szervezetben belüli felelős.

Amennyiben a kizsárolt tevékenység végzésére a szerződött partnereknek hatósági engedélye van, úgy a repülőtér üzemeltetőjének meg kell arról győződnie, hogy az adott engedély hatálya kiterjed-e a végzendő tevékenységek teljes időtartamára.

2.2. A repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS)

A repülésbiztonság a légitársasági iparág létfontosságú követelménye, az ügyfeleknek nyújtott szolgáltatás meghatározó jellemzője, a Repülőtér üzemeltetésének, értékrendjének alapkövetelménye.

A Repülőtér számára a repülésbiztonság szakmai szempontból stratégiai cél, hiszen a légitársaságok biztonságának és folyamatoságának fenntartása olyan elemi közszükséglet, amely alapvető fontosságú társadalmi igényt elégít ki. Ezért a Repülőtér szolgáltatásainak legfontosabb eleme a légitársaságok biztonságos áramlásának megteremtése, mindezek nélkülözhetetlen alapfeltétele a repülésbiztonsági tudatosság. A Repülőtér stratégiai célja az európai szinten elvárt legmagasabb standardok garantálása, bizonyítva a Repülőtér magas szakmai színvonalát és megteremtve a további fejlődés lehetőségét. A repülésbiztonsági stratégiai célok megvalósulása különböző szinteken történik:

- Ügyvezetői szinten: a Győr-Pér Repülőtér Kft. safety management szervezetének működtetésével és a szükséges források biztosításával, továbbá hosszú távú repülésbiztonsági programok megvalósításával.
- Menedzsment szinten: a megvalósítás feltétele a menedzsment tudatos és a mindennapi működés során is megnyilvánuló elköteleződése a repülésbiztonság fenntartása és az integrált repülésbiztonság- és minőségirányítási rendszer működtetése mellett.
- Munkavállalói szinten: repülésbiztonság-központú magas szakmai szinten folyó munkavégzéssel, valamint a Repülőtér szolgáltatásai biztonságosságának javítására irányuló aktív közreműködéssel.

2.2.1. Hatáskör

A Repülésbiztonság színvonalának garantálása és annak folyamatos fejlesztése céljából a repülésbiztonság kérdéskörében minden a repülési műveletekben (földi és légi egyaránt) közreműködő repülőtéri dolgozó érintett. A menedzsment szintjén az Ügyvezető felelősségi körébe tartozik, hogy a repülésbiztonsági célok eléréséhez minden szükséges forrást és eszközt biztosítson.

Safety & Security Manager (SSM)

A Repülőtér repülésbiztonsági rendszerének kialakítása, működtetése, fejlesztése a Safety & Security Manager (a továbbiakban: SSM) feladata. Az SSM a repülésbiztonsági kérdések vonatkozásában az ügyvezető közvetlen alárendeltségében látja el feladatait. A repülésbiztonságot érintő kérdések vonatkozásában a repülőtér minden alkalmazottja beszámolási kötelezettséggel bír az SSM irányába. A SSM hatásköre repülésbiztonsági és légitársaságok védelmi feladatai során kiterjed a repülőtér minden munkaterületére, valamint az AFIS szolgálat felelősségébe tartozó légtérre.

Safety Review Board (SRB)

A Győr-Pér Repülőtér Repülésbiztonsági Felülvizsgálati Bizottsága (SRB) egy magas szintű bizottság, amely repülésbiztonsági kérdésekben támogatja a szakmai ügyvezető munkáját, meghatározza és felülvizsgálja a repülésbiztonsági célokat és politikát. Áttekinti a repülőtér működéséhez szükséges szabályozási környezetet megfelelési (compliance) és biztonsági (safety) területen. A bizottság célja, hogy folyamatos pozitív repülésbiztonsági kultúrát tartson fent, valamint a repülésbiztonság minden munkatárs számára elsőbbséget élvezzen a repülőtéren.

A bizottság a Győr-Pér Repülőtéren ülésezik az alábbi tagokkal:

- Szakmai ügyvezető
- Védelmi és repülésbiztonsági vezető
- Üzemeltetési és karbantartási vezető
- Minőség irányítási vezető (compliance)
- AFIS/CNS vezető
- Repülőtéri tűzoltóság vezető
- Gazdasági vezető
- Helyi Önkormányzat Képviselője
- Ügyvezetői döntés alapján megfigyelő is részt vehet

A bizottság legalább évente egyszer ülésezik, elnöke a szakmai ügyvezető.

A bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a hatáskörébe tartozó bármely tevékenységet kivizsgálja, valamint az általa követelt információkat minden alkalmazottól megkapja.

A bizottság elnöke felé jelentéstételi kötelezettséggel bír a védelmi és repülésbiztonsági vezető, az üzemeltetési vezető, a minőség irányítási vezető, az AFIS/CNS vezető.

A bizottság ügyrendjének főbb pontja:

- Az egyes területek vezetőinek jelentéstétele
- Szabályozásoknak és előírásoknak való megfelelés értékelése (compliance)
- Repülésbiztonsági belső auditok értékelése (safety)
- Éves hatósági auditokon való megfelelés értékelése, esetleges eltérések kezelés kapcsán hozott intézkedések áttekintése
- Repülés biztonsági teljesítmény, számszaki célok meghatározása, értékelése
- Esemény jelentések, önkéntes jelentések áttekintése
- SMS rendszer felülvizsgálata, fejlesztése
- Az összes repülőtéri projekt előrehaladásának nyomon követése
- Képzési terv - területenként - előrehaladásának nyomon követése

A bizottsági ülésről jelenléti ív és feljegyzés készül, amelyet a repülésbiztonsági vezető készít és ügyvezetői jóváhagyást követően megküld a tagoknak.

Local Runway Safety Team (LRST)

A Helyi Futópálya Biztonsági Munkacsoport (Local Runway Safety Team - LRST) elősegíti a futópálya biztonságát és tanácsot ad a repülőtér szakmai ügyvezetőjének a lehetséges futópályát érintő kérdésekről, szükség esetén javító intézkedést javasol.

A munkacsoport célja, hogy biztosítsa a futópálya folyamatos, pozitív repülésbiztonsági kultúráját, a felhasználók biztonsága érdekében.

A munkacsoport a Győr-Pér Repülőtéren ülésezik az alábbi tagokkal:

- Szakmai ügyvezető
- Védelmi és repülésbiztonsági vezető
- Üzemeltetési és karbantartási vezető
- Minőség irányítási vezető (compliance)
- AFIS/CNS vezető
- Repülőtéri tűzoltóság vezető
- Ügyvezetői döntés alapján meghívás javasolt a felhasználók köréből.

A munkacsoport legalább évente egyszer ülésezik, elnöke a szakmai ügyvezető. A munkacsoport felhatalmazást kap arra, hogy a hatáskörébe tartozó bármely tevékenységet kivizsgálja, valamint az általa követelt információkat minden alkalmazotttól megkapja.

A munkacsoport ügyrendjének főbb pontjai:

- Azonosítsa a lehetséges futópálya biztonsági kérdéseket és problémás területeket (Hot Spot), beleértve a futópálya sértés és futópálya elhagyás megelőzését és előtér biztonsági kérdéseket
- Felülvizsgálja a futópályával kapcsolatos AIP adatokat.
- Fejleszti és nyomon követi a futópályabiztonság tudatosságát a safety oktatás részeként.
- Nyomon követi a futópályával kapcsolatos eseményjelentéseket és önkéntes jelentéseket, releváns tanulságokat és FOD prevenciók kérdéseket.
- Felülvizsgálja a futópályán történő munkavégzések során alkalmazott rádiókommunikáció hatékonyságát az AFIS szolgálat és a munkát végzők között.
- Felülvizsgálja a futópálya burkolatának állapotát, valamint a felfestések, tájékoztató táblák állapotát és megfelelő elhelyezését, egyértelműségét.
- Javaslatot tesz a futópályával kapcsolatos fejlesztésre, változtatásra.

A munkacsoporti ülésről jelenléti ív és feljegyzés készül amelyet a repülésbiztonsági vezető készít és ügyvezetői jóváhagyást követően megküld a tagoknak.

2.2.2. Repülésbiztonsági politika és célkitűzések, programok

A Repülőtéri kézikönyv e fejezete az alkalmazott repülésbiztonsági rendszer referencia dokumentuma, összefoglalva mindazon eljárásokat, amelyek a repülésbiztonság színvonalának garantálását szolgálják, továbbá:

- (a) a Repülőtér legjelentősebb eszköze annak kommunikálására, hogy a repülésbiztonsági elvek miként érvényesülnek a Repülőtér napi működése során;
- (b) bemutatja a repülésbiztonság management minden aspektusát, beleértve a repülésbiztonsági programot, annak célkitűzéseit, eljárásait, és az érintett személyek felelősségét;
- (c) a repülőtéren dolgozó minden dolgozó számára megismerhetővé kell tenni, ezzel biztosítva, hogy mindenki kellő ismerettel bír a repülésbiztonságot érintő, munkaköréhez kapcsolódó kérdésekkel kapcsolatban.
- (d) jelen hatásköri kérdésekben 2.2.3 pontban felsorolt AMC és GM szükséges és elégséges módon használja a repülőtér üzemeltetés folyamán.
- (e) a repülőtér üzemeltető bevezet, gyakorlatba átültet minden repülésbiztonsági intézkedést, irányelvet (PI EASA SIB) a változáskezelési eljárás szerint.

- (f) a repülőtér üzemeltető elkötelezett a légiforgalmi adatok biztonságos, védett előállítása, tárolása, kezelése, feldolgozása, átadása és terjesztése mellett összhangban az AMC1 ADR.OR.D.007(a) pontbeli követelményekkel. Rendszeresen felülvizsgáljuk az adatokat és a légiforgalmi információs tevékenységet.
- a) minőségirányítási rendszer tartalmazza a légiforgalmi adatok és légiforgalmi információk előállítását, a tárolást, a kezelést, a feldolgozást, a továbbítást és a terjesztést előírásait:
- (1) olyan minőségpolitikát határoz meg, hogy az megfeleljen a különböző felhasználók igényeinek;
 - (2) olyan minőségbiztosítási programot hoz létre, amely ellenőrzési eljárásokat tartalmaz, hogy minden műveletet a vonatkozó előírásoknak megfelelően hajtsanak végre a követelmények, szabványok és eljárások, beleértve a vonatkozó követelményeket ADR.OPS részt;
 - (3) kézikönyvek és monitoring dokumentumok segítségével igazolja a minőségbiztosítási rendszer működését
- (4) a ügyvezetés képviselőket nevez ki, akik figyelemmel kísérik a következők betartását és megfelelőségét, a biztonságos és hatékony működési gyakorlatot biztosító eljárások; és
- (5) felülvizsgálja a működő minőségbiztosítási rendszert, és korrekciós intézkedéseket tesz a megfelelőség érdekében

Safety program és tevékenység

SRB - Safety review board tevékenysége,
LRST munkacsoport,
Kényszerhelyzeti tervezés (szabályozva a kényszerhelyzeti
tervben), Safety oktatás, amit akár ki lehet egészíteni fórummal
is.

Az Ügyvezető nyilatkozata

A Repülőtér repülésbiztonsági politikája biztosítja és bemutatja az ügyvezető elkötelezettségét,
hogy a szervezet:

- folyamatosan törekszik a legmagasabb repülésbiztonsági standardok irányába történő fejlődésre;
- feladatait mindig a nemzeti és nemzetközi jogforrásban foglaltaknak megfelelően, az alkalmazandó ajánlások alapján és a legjobb gyakorlattal (best practice) hajtja végre;

a repülésbiztonsági feladatok ellátására minden szükséges erőforrást biztosít;
biztosítja, hogy minden felelős vezető számára elsőszámú prioritással bír a repülés
biztonsággal kapcsolatos felelőssége;

nem von felelősségre olyan személyt, aki olyan repülésbiztonsággal kapcsolatos
eseményt jelent, amely másképpen nem lett volna észlelhető (Just Culture);
humán erőforrás képzettségét folyamatosan biztosítja .

**Reider Ernő**

Ügyvezető igazgató

2.2.3. A repülésbiztonságért felelős személyek felelőssége

Ügyvezető

A Repülőtér repülésbiztonsággal összefüggő kérdésköreivel kapcsolatban a végső felelősséget az ügyvezető viseli.

Az Ügyvezető érvényesíti a szervezet Repülésbiztonsági Politikáját, biztosítja a szükséges anyagi és humán erőforrásokat a Repülésbiztonsági rendszer működtetéséhez, és a repülésbiztonsági célok eléréséhez, továbbá, kijelöli a Repülésbiztonsági Vezetőt és a Minőségirányítási Vezetőt.

Safety and Security Manager

Az SSM a Repülésbiztonságért és a légiközlekedés védelemért felelős vezető, feladatait az Ügyvezető közvetlen alárendeltségében látja el. Az SSM a repülésbiztonságot érintő kérdéskörökben előjárója a Repülőtér menedzsmen minden vezetőjének. Felelős a repülésbiztonsági mechanizmusok, eljárások, dokumentációk kezeléséért, repülésbiztonsági kockázatelemzések végrehajtásáért, valamint a Repülőtér üzemelésében beálló változások repülésbiztonsági és légiközlekedés védelmi analíziséért.

A repülésbiztonságban érintett vezetők

A Repülésbiztonsági rendszer működtetésében minden felelős vezető érintett és beszámolási kötelezettséggel bír az SSM irányába. A felelős vezetők közül a Gazdasági Vezető kivételével mindenkinek rendszeres jelentést kell tennie az SSM irányába a szakterülete vonatkozásában fenn áll repülésbiztonsági kérdésekkel összefüggésben.

2.2.4. . Dokumentáció-ellenőrzési eljárások

A repülésbiztonsági rendszer alapidokumentuma a Repülőtéri kézikönyv, különös tekintettel annak B fejezetére. Az SSM felelőssége a B fejezet szükség szerinti ellenőrzése, frissítése, és közzététele. A Repülőtér működésével összefüggésben készült biztonsági ajánlások, jelentések megőrzés kötelesek.

Az SSM által készített minden dokumentációt iktatni és nyilvántartani kell, az iktatást és a nyilvántartott dokumentumok meglétét a minőségirányítási vezető ellenőrzi.

A biztonsági jelentéseket az SSM kezeli és őrzi meg. Minden biztonsági jelentést egy zárható irattartó szekrényben kell tárolni és a keletkezés dátumától számítva minimum 5 évig megőrizni.

A biztonsági jelentések mellett az SSM által végrehajtott repülésbiztonsági kockázatelemzések, azok nyomon követése is megőrzés köteles.

2.2.5. . A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata

Repülésbiztonsági veszélyek azonosítása

A veszély azonosítása egy formális folyamat, amely magába foglalja az információgyűjtést, rögzítést, analízist, eljárást és visszajelzés generálását a veszélyről, amely hatást gyakorolt a repülőtér biztonságos működésére. A veszélyek felderítése egy állandó, az SSM által végzett folyamat, feladat.

Kockázatértékelés

A kockázatértékelési eljárás célja, hogy lehetővé tegye a szervezet számára, hogy felmérje az azonosított veszélyekkel kapcsolatos kockázati szintet a potenciális káros hatások tekintetében. A kockázatokat a súlyosság és a valószínűség lehetősége alapján értékelik, illetve egy egyszerű kockázatbecslési mátrixot alkalmaznak a kockázat általános szintjének meghatározására.

Kockázatok súlyossága

Az kockázat súlyosságát a már meglévő enyhítő intézkedések figyelembevételével kell meghatározni. A súlyosságot a lehető legrosszabb valós eshetőség tekintetében szükséges vizsgálni.

A kockázat súlyosságát az alábbi táblázat szerint kell meghatározni:

A következmények súlyossága		
Meghatározás	Magyarázat	Érték
Katasztrofális	A baleset következménye halál vagy tárgyi eszköz megsemmisülése	A
Veszélyes	Komoly sérülés vagy jelentős tárgyi eszközsérülés	B
Jelentős	Komoly incidens vagy sérülés	C
Jelentéktelen	Kisebb esemény következménye	D
Elhanyagolható	Kisebb következményekkel járó rendellenesség	E

A kockázat valószínűsége

Az egyes kockázatok valószínűségét a már meglévő enyhítő intézkedések figyelembevételével kell meghatározni. A valószínűség meghatározása nem konkrét tudomány, hanem egy logikus, a tapasztalatokra alapozó folyamat, amely elemzi a kockázatot az ésszerű válasz megalkotásának érdekében.

Kockázat valószínűséget az alábbi táblázat szerint kell meghatározni:

A bekövetkezés valószínűsége		
Meghatározás	Magyarázat (fellépési gyakoriság [1/h])	Érték
Gyakori	Valószínűleg több alkalommal előfordul ($> 10^{-3}$)	5
Alkalmankénti	Valószínűleg előfordul néha ($10^{-3} \dots 10^{-4}$)	4
Ritka	Nem valószínű, hogy előfordul, de lehetséges ($10^{-4} \dots 10^{-5}$)	3
Valószínűtlen	Abszolút nem valószínű, hogy előfordul ($10^{-5} \dots 10^{-7}$)	2
Rendkívül valószínűtlen	Majdnem elképzelhetetlen, hogy előfordul ($< 10^{-7}$)	1

Tolerálhatóság

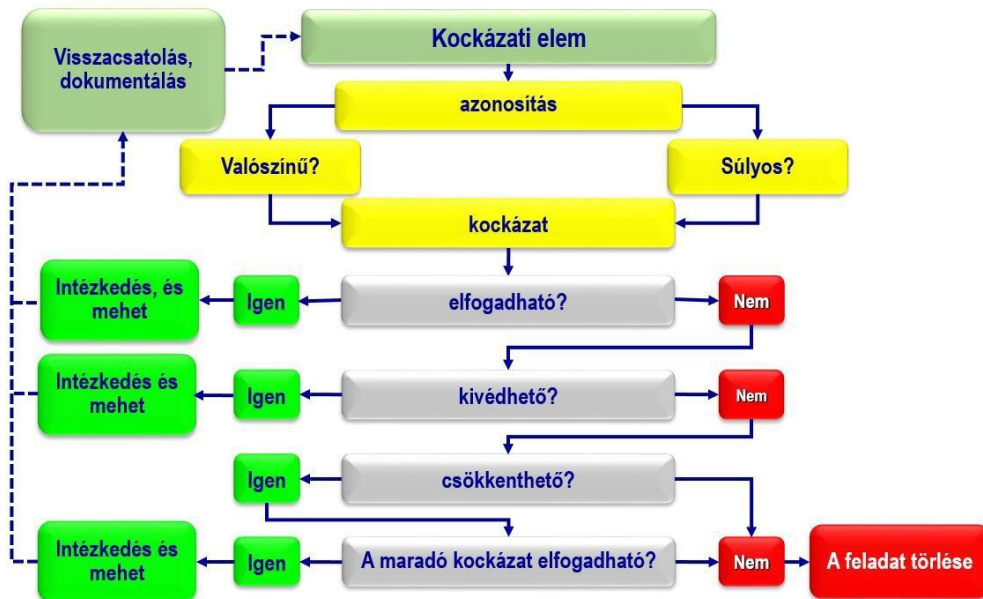
Amennyiben a súlyosság és a valószínűség meghatározásra kerül, úgy a kockázat tolerálhatósága is megállapítható. A tolerálhatóságot elfogadhatónak, felülvizsgálandónak vagy elfogadhatatlannak kell tekinteni és szükség esetén megfelelő kockázatcsökkentési stratégiát kell kifejleszteni. A tolerálhatósági szintek definíciói a következők:

Elfogadhatatlan	Amennyiben a kockázat elfogadhatatlan, az üzemelést azonnali hatállyal fel kell függeszteni, vagy nem szabad megkezdeni. Jelentős kockázatkezelés szükséges annak érdekében, hogy csökkentsük a súlyosságot, ha a kockázat valóban bekövetkezik, vagy csökkenteni a bekövetkezés valószínűségét. Általában a bekövetkezés valószínűsége csökkenthető érdemben, mint a súlyosság.
Felülvizsgálat	Ha a kockázat a Felülvizsgálati kategóriába esik, akkor a bekövetkezés valószínűsége vagy annak súlyossága aggodalomra ad okot. Törekedni kell olyan kockázatkezelő eszközök alkalmazására, amelyek a körülmények figyelembevételével a lehető legalacsonyabb szintre csökkentik a kockázatot. Amennyiben e kockázatkezelő eszközök bevezetését követően is a Felülvizsgálati kategóriában van, előfordulhat, hogy annak további kezelése tett intézkedések irreális költségeket jelentenének. Ez esetben amennyiben az ügyvezető tisztában van a kockázattal és annak körülményeivel, szoros felügyelet mellett lehetőség van a kockázat adoptálására
Elfogadható	Ha a kockázat az elfogadható kategóriába esik, az azt jelenti, hogy a bekövetkezés valószínűsége és/vagy annak súlyossága elhanyagolható, így az adoptálható a mellett, hogy lehetőség szerint továbbra is törekedni kell annak csökkentésére.

Kockázati tolerancia mátrix

Az egyes kockázati tényezők irányába tanúsítandó toleranciát az alábbi mátrix határozza meg:

Kockázat valószínűség	Kockázat Súlyosság				
	Katasztrofális A	Veszélyes B	Jelentős C	Jelentéktelen D	Elhanyagolható E
Gyakori 5	Elfogadhatatlan	Elfogadhatatlan	Elfogadhatatlan	Felülvizsgálat	Felülvizsgálat
Alkalmankénti 4	Elfogadhatatlan	Elfogadhatatlan	Felülvizsgálat	Felülvizsgálat	Felülvizsgálat
Ritka 3	Elfogadhatatlan	Felülvizsgálat	Felülvizsgálat	Felülvizsgálat	Elfogadható
Valószínűtlen 2	Felülvizsgálat	Felülvizsgálat	Felülvizsgálat	Elfogadható	Elfogadható
Rendkívül valószínűtlen 1	Felülvizsgálat	Elfogadható	Elfogadható	Elfogadható	Elfogadható



1. ábra: Kockázatmenedzsment folyamatábra

Kockázatkezelés

A Repülésbiztonság színvonalának folyamatos növelése érdekében az SSM feladata minden kockázati tényező folyamatos vizsgálata, és lehetőség szerint azok folyamatos csökkentése. Új rendszerek, eljárások vagy eszközök implementációját megelőzően az SSM minden esetben köteles kockázatelemzést végezni és azt dokumentálni, majd az implementációt követően annak felügyelete, hogy az új rendszerek az elvárásoknak megfelelően működnek, így a repülésbiztonság színvonalát nem befolyásolják negatívan.

A kockázatkezelési eljárásokról a SSM ajánlásával az Ügyvezető dönt, konzultálva az érintett felelős vezetőkkel. Amennyiben kockázatkezelési eljárás került alkalmazásra, ismételt kockázat elemzést kell végrehajtani a kockázat tolerancia mátrix használatával.

Kockázat napló

Az SSM kezeli a kockázati naplót, amely rögzíti az azonosított repülésbiztonsági veszélyeket, kockázatértékeléseket és az azt követő nyomon követési intézkedéseket. A napló tartalmaz minden egyes azonosított veszélyt, a kapcsolódó kockázatokat, a kockázatértékelés eredményeit, figyelembe véve az aktuális enyhítő intézkedéseket, szükség esetén további kockázatcsökkentő intézkedéseket és a kockázat újraértékelését, amint az enyhítő intézkedések megvalósultak, annak érdekében, hogy megállapítható legyen, hogy elérték-e a kívánt eredményt.

A Kockázati Naplót a SSM és az ügyvezető igazgató rendszeresen felül vizsgálja.

2.2.6. A repülésbiztonsági és kockázatcsökkentési intézkedések nyomon követése

Minden kockázatcsökkentő intézkedés implementációját követően az SSM felelőssége annak nyomon követése, hogy az intézkedés a gyakorlatban is megfelelően működik és a tárgybeli kockázatot valóban a kívánt szintre csökkentette, továbbá, hogy az intézkedés nem generált-e újabb veszélyforrást. Az eljárások nyomon követését a kockázat naplóban is vezetni kell.

2.2.7. A repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követése

Az SSM figyelemmel kíséri a Biztonsági Irányítási Rendszer teljesítményét és hatékonyságát annak érdekében, hogy a veszélyek azonosítását, a kockázatértékelést és az enyhítő folyamatokat hatékonyan alkalmazzák. Az egyes meghibásodások, események regisztrálását (szakterülettől függően) a repülésbiztonsági vezető és minőségbiztosítási vezető végzi és tartja naprakészen.

Repülésbiztonsági teljesítményellenőrzés

Biztonságiteljesítménymutatók

A biztonsági teljesítmény hatékony kezeléséhez a repülőtér több biztonsági teljesítménymutatót (SPI) használ a rendszer teljesítményének mérésére az alábbiak szerint:

- A repülőtér légterében bekövetkezett események száma, leírása
- A repülőtér munkaterületén bekövetkezett események száma, leírása
- Repülési műveletek száma
- Műszaki események száma, leírása
- A repülőtér munkatársainak, tagjainak és vendégeinek sérüléseinek száma, leírása
- A működési előírások nem teljesítésének száma, leírása
- A jogszabályi előírások nem teljesítésének száma, leírása

A fenti felsorolás alapján a légitársaság-műveleteket érintő legvalószínűbb eseményekre meghatározható számszaki célkitűzések:

- vadon élő állattal ütközés: legfeljebb 1 / 1000 művelet
- kiszolgáló eszközzel ütközés: legfeljebb 1 / 3000 művelet
- infrastruktúra-elemmel ütközés: legfeljebb 1 / 5000 művelet
- Légiforgalmi adatszolgáltatás SLA megfelelése (HC AIS felé): legalább 97 % éves szinten

Minden további eseménytípus rögzítése és statisztikai elemzése is megvalósul.

Biztonsági adatok

A teljesítménykezelési folyamat támogatása érdekében biztonsági adatok gyűjthetők az alábbiakból:

- Veszély- és eseményjelentések
- Biztosítói igények és vevői panaszok
- Kötelező esemény jelentések
- Madarakkal történő ütközésekről szóló jelentések
- Ügyfél/vállalkozói felmérések
- Biztonsági felmérések és ellenőrzési eredmények
- Közlekedésbiztonsági Szervezet jelentései, ajánlásai
- Megfelelési ellenőrzések

2.2.8. Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás

Repülésbiztonsági események elkerülhetetlenül bekövetkezhetnek, amelyek egyben értékes tapasztalatokat biztosíthatnak. Ezért a repülőtér üzemeltető repülésbiztonsági jelentési rendszert hoz létre a személyzet és a repülőtéren működő szervezetek részére, a balesetek, súlyos repülőesemények, események jelentésére, illetve önkéntes, anonim jelentések megtételére. *Jelentési protokoll* írja elő a 1018/2015 EU rendelet szerinti kötelezően jelentendő eseményeket.

A jelentések megadhatóak az EUCAIRS rendszeren (<https://aviationreporting.eu/>) keresztül, illetve papír alapon a (B-II és B-III melléklet). A jelentési nyomtatványok megfelelnek az idő, forma, és jelentendő információ tekintetében szükséges követelményeknek. Amennyiben papír alapon érkezik a jelentés, úgy az SSM felelőssége a visszaigazolás küldése a bejelentésről a bejelentő felé elektronikus úton. A beérkezett jelentésekhez, a tárolt jelentésekhez, és elemzésekhez kizárólag a SSM és az ügyvezető igazgató férhet hozzá.

A SSM feladata az események/jelentések kivizsgálása, bevonva ehhez bármilyen szükséges különleges asszisztenciát, illetve az ő feladata a jelentés előkészítése az ügyvezető igazgató részére. Az események elemzése során az SSM-nek vagy szerződött REBISZ partnernek azonosítani kell a biztonsági veszélyforrásokat és kockázatelemzést kell alkalmazni a 2.2.5 pont szerint. Az azonosított biztonsági veszélyek kockázatát csökkentő javító/megelőző intézkedéseket kell bevezetni. Az intézkedések során meg kell határozni annak felelősét és a bevezetésének határidejét, ami nem lehet több az esemény jelentésétől számított 30 napnál. A bevezetett javító/megelőző intézkedéseket felül kell vizsgálni az SSM-nek, hogy eléri-e a kívánt hatékonyságot. Amennyiben nem éri el az intézkedés a szükséges hatékonyságot, ismételt kockázatelemzést kell végezni és további intézkedés szükséges.

Az esemény jelentését követő 30 napon belül a repülőtér üzemeltető tájékoztatja az előzetes eredményekről és intézkedésekről a Közlekedésbiztonsági Szervezetet és Légiközlekedési Hatóságot. Az elemzés végleges eredményeiről legkésőbb az esemény bejelentésétől számított 3 hónapon belül ad tájékoztatást a repülőtér üzemeltető a Hatóságok részére, illetve az jelentéstevő felé. Az elemzés megküldéséért az SSM felelős.

Az SSM felelős a meghatározott módosítások végrehajtásáért és annak biztosításáért, hogy minden vonatkozó repülésbiztonsági tapasztalatot a lehető legszélesebb körben megosszon, mind a repülőtéren belül, mind más releváns szervezetekkel. Ezen tapasztalatok/intézkedések megosztása az érintettekkel az éves repülésbiztonsági képzés keretében és az eseményt követően valósul meg. A képzésen ismertetésre és promótálásra kerül a jelentési rendszer használata.

Az események/jelentések kivizsgálásának célja nem a felelősség megállapítása, hanem annak felderítése, hogy mi történt, mikor, hol, hogyan és ki érintett benne, és milyen okok vezettek a bekövetkezéshez. A repülőtér üzemeltető biztosítja, hogy a jelentésekből kapott információkat csak biztonsági célokra használ fel, védi a bejelentő személyazonosságát és a személyes adatokat a szervezeten belül csak abban az esetben teszik hozzáférhetővé ha az események kivizsgálásához feltétlenül szükséges. Ezért minden erőfeszítést meg kell tenni annak megértése érdekében, hogy miért történt az esemény, ezért fontos megállapítani a tényeket és elkerülni a spekulációt, ami a felelősségre vonás veszélyéből adódhat. A repülőtér-üzemeltető tartózkodik a vétkeesség megállapításától, összhangban a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúrával (just culture elv)

2.2.9. Kényszerhelyzetek kezelése

A repülőtér jelen kézikönyv 19. pontjában leírtak szerint rendelkezik kényszerhelyzeti kézikönyvvel.

A repülőtéri kényszerhelyzeti terv aktualitásának fenntartása érdekében félévenként (március 10-ig, illetve október 10-ig) minden Repülőtér Védelmi Bizottsági (RVB) tag írásban is köteles jelezni az RVB titkárnak és a Innovációs és Technológiai Minisztérium Légügyi Hatósága felé történő jelentéstételi kötelezettség végrehajtása miatt, hogy a kényszer-vészhelyzeti tervben foglaltak módosítása szükséges/nem szükséges.

Amennyiben a változtatások végrehajtásakor a módosítás szükségessége kinyilvánításra kerül, abban az esetben a „nyilatkozó” RVB vagy RVB tagsággal nem rendelkező tag írásban köteles megadni azon pontokat, amelyeknek módosítása szükséges, vagy amelyeknek egyeztetését, átgondolását, módosítását szükségesnek látja.

A módosítások/egyeztetések kidolgozására (szükség esetén) munkacsoportot kell létrehozni – a munkacsoport vezetője a módosítást kezdeményező szervezet vezetője vagy az általa kijelölt személy –, ahol (függetlenül attól, hogy munkacsoport, vagy személy a kidolgozást végrehajtó) maximum 30. napos határidő meghatározása mellett a kiadott feladatot el kell végezni. A repülőtér üzemeltetőnek szükség esetén az ITM LH felé jóváhagyásra kell felterjeszteni a módosítást.

A repülőtér Ügyvezető Igazgatója gondoskodik a cserelapok vagy a repülőtéri kényszerhelyzeti terv megfelelő számú kiadásáról, és az érintett szervezetek részére az átvételi lehetőség biztosításáról.

A repülőtéri kényszerhelyzeti terv felülvizsgálatát szükség szerint, de minden kényszerhelyzeti gyakorlat vagy kényszerhelyzet után, illetve legalább 2 évente (a teljes kényszerhelyzeti gyakorlat keretein belül) végre kell hajtani. Az értékelés végrehajtásáért, valamint a felülvizsgálatért a RVB tagjai, illetve a résztvevő szolgálatok, szervezetek vezetői felelősek.

2.2.10. Változások kezelése

A szervezet működése dinamikus, változások gyakran bekövetkezhetnek, úgy, mint új eszközök bevezetése, létesítményeket vagy munkakörülményeket érintő változások, új típusú vagy kategóriájú légitársaságok kiszolgálása vagy tanfolyamok bevezetése, új alvállalkozók, új eljárások alkalmazása vagy kulcsfontosságú alkalmazottakra vonatkozó változtatások.

A változások kezelésére vonatkozó eljárások magába foglalják a következőket:

- kockázatértékelés;
- a javasolt változás céljának, célkitűzésének és természetének meghatározása;
- a berendezések vagy működési feltételek változásainak elemzése;

- annak biztosítása, hogy minden résztvevő tisztában legyen a változással és megértse annak mibenlétét;
- annak biztosítása, hogy a változás jóváhagyott legyen a megfelelő szinten.

Változtatások

Előzetes jóváhagyást igénylő változások

A repülőtér-üzemeltető biztosítja, hogy a repülőtéren vagy a működésében bármilyen előzetes jóváhagyást igénylő változtatás megkezdése előtt kérelmet nyújt be az illetékes hatósághoz legalább a változás megkezdése előtt 25 nappal.

A kérelemhez mellékelésre kerül a javasolt változtatást ismertető dokumentációt, amelyben a következők kerülnek meghatározásra:

- a) az engedély feltételei és/vagy az engedélyezési alap elemei, és/vagy a biztonságkritikus repülőtér felszerelések és/vagy a repülőtér-üzemeltető felügyeleti rendszere (ahogy azt előírja az ADR.OR.D.005 (b)), és a repülőtéri kézikönyv azon részei, amelyeket érint a változtatás, beleértve a releváns megfelelő részletes tervezési rajzokat is;
- b) a légialkalmassági előírások, amelyekkel a javasolt változtatás tervezése történt a megfelelés céljából, beleértve azon légialkalmassági előírásokat is, amelyekre a pályázó javasolja a megfelelés más módszerrel való bemutatását a megegyező szintű biztonság igazolására (ilyen esetekben lásd az AMC1 ADR.OR.B.015(b)(1);(2);(3);(4) pontjának (c)(1) bekezdését);
- c) az ADR.OR rész és az ADR.OPS rész követelményei és bármely más alkalmazandó követelmény, amelyet teljesíteni kell a javasolt változtatás következtében, beleértve a módot is a megfelelés bizonyítására; és
- d) a ADR.OR.B.040(f) bekezdése szerint szükséges biztonsági értékelés.

Az alábbi felsorolás ismerteti azokat a tételeket, melyek előzetes jóváhagyást igényelnek az illetékes hatóságtól az alkalmazandó megvalósítási szabályokban foglaltak szerint:

- a) Alternatív megfelelési módok alkalmazása az ADR.OR.A.015 Megfelelési módok szerint.
- b) Változtatások a felügyeleti eljárásban és az előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatások kihirdetési eljárásában az ADR.OR.B.015 (b)(4) Engedélykérelem szerint.
- c) Változtatások az engedélyezési alapon, vagy az engedély feltételeiben az ADR.OR.B.040 (a)(1) Változtatások szerint.
- d) Változtatások a biztonságkritikus repülőtéri felszerelésekben az ADR.OR.B.040 (a)(1) Változtatások szerint.
- e) Változtatások, amelyek jelentősen befolyásolják a repülőtéri üzemeltető felügyeleti rendszerének elemeit az ADR.OR.B.040(a)(2) Változtatások szerint.
- f) Változtatások a mentő és tűzoltó szolgálatok védelmi szintjében az ADR.OPS.B.010 (a)(1)(2) Mentő és tűzoltó szolgálat szerint.
- g) Változtatások a csökkent látási viszonyok között követendő eljárások tekintetében az ADR.OPS.B.045 (b) Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek szerint.
- h) Magasabb kódjelű légi jármű művelete az ADR.OPS.B.090(a) A repülőtér magasabb kódjelű légi járművek általi használata szerint.
- i) Repülési eljárások változása, akadályhatárolt és védelmi felületek változása

Továbbá az illetékes hatóság kérhet előzetes jóváhagyást a változtatásokhoz, amelyek érintenek bármilyen akadályt, fejlesztéseket vagy egyéb tevékenységeket a repülőtér-üzemeltető által az ADR.OPS.B.075 szerint megfigyelt területeken, amelyek veszélyeztethetik a biztonságot és hátrányosan befolyásolhatják a repülőtér működését az ADR.AR.C.005(e) szerint.

A változtatások értékelése

a) A változtatás biztonsági értékelése

1. a változtatás körének meghatározása;
2. a veszélyek meghatározása;
3. a változtatásra alkalmazandó biztonsági kritériumok megállapítása;
4. kockázatelemzés a változtatással kapcsolatos biztonság terén a káros hatások vagy tökéletesítések tekintetében;
5. kockázatértékelés és, ha szükséges, a változtatással kapcsolatos kockázat csökkentése az alkalmazandó biztonsági kritériumok teljesítésének céljából;
6. a változtatás bevezetése előtt igazolás, hogy a változtatás megfelel a biztonsági értékelés tárgyát képező körnek, és megfelel a biztonsági kritériumoknak; és
7. az ahhoz szükséges megfigyelési követelmények specifikálása, hogy a repülőtér és a működése továbbra is megfeleljen a biztonsági kritériumoknak a változtatás után.

b) A biztonsági értékelés köre

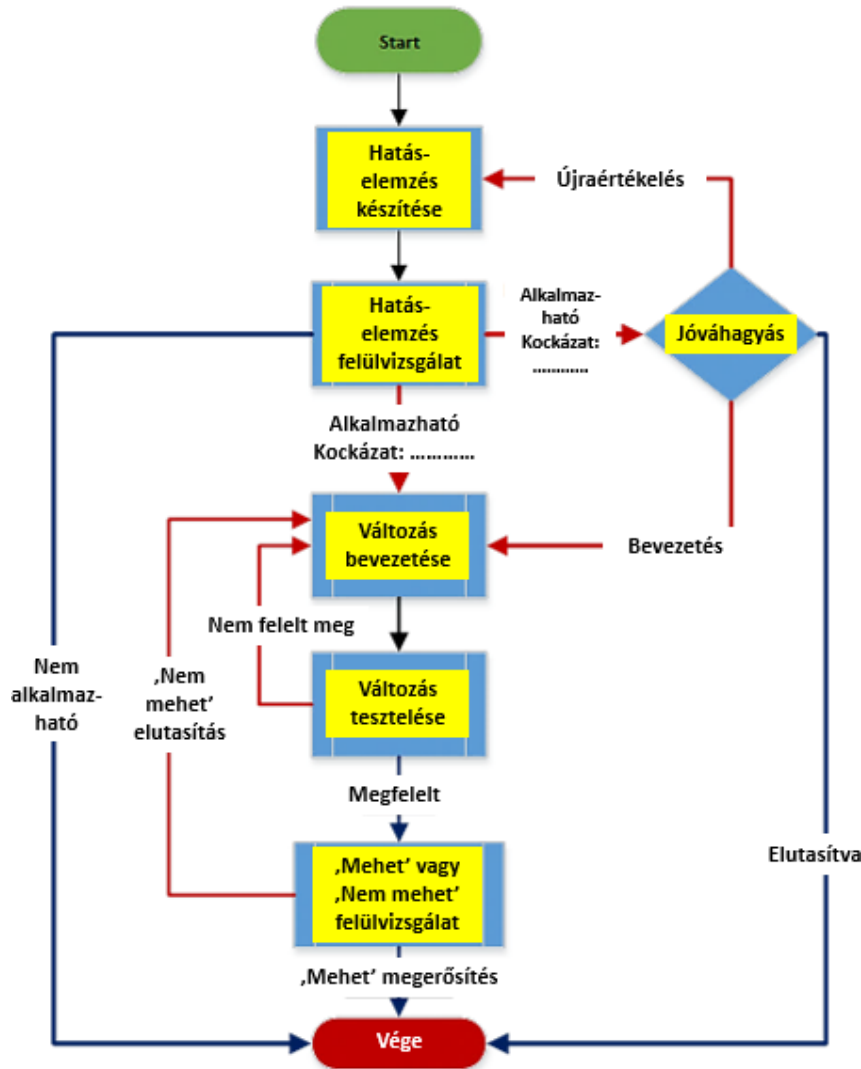
1. a repülőtér, a működése, a felügyelete és az emberi elemei, amelyeket a változtatás érint;
2. kapcsolódási pontok és kölcsönös együttműködés a megváltozott elemek és a rendszer többi része között;
3. kapcsolódási pontok és kölcsönös együttműködés a megváltozott elemek és a környezet között, amelyben az előírt működés megvalósul; és
4. a változtatás teljes életciklusa a meghatározástól a műveletekig.

c) Biztonsági kritériumok

1. Az alkalmazott biztonsági kritériumokat a repülőtéri kézikönyvben foglalt változáskezelési eljárások szerint kell meghatározni.

Az alkalmazott biztonsági kritériumok a rendelkezésre álló adatoktól függően a mennyiségileg kifejezett elfogadható biztonsági kockázati szintekre, az elismert szabványokra és/vagy gyakorlati szabályzatokra, a meglévő rendszer vagy hasonló rendszer biztonsági teljesítményére való hivatkozással vannak meghatározva.

A repülőtér üzemeltető kizárólag a hatósági jóváhagyást követően hajthatja végre a változtatást. A változáskezelési folyamat során létrejövő dokumentumokba a repülőtér üzemeltető betekintést biztosít a hatóságok részére, illetve megőrzi azokat, a dokumentumok nem selejtezhetőek.



2. ábra: Változáskezelési folyamatábra

A kockáztnál a pontok helyén vagy a kockázati mátrix szám-betű kódjai tartományát (pl. 5E-4C-ig alacsony stb.) vagy az ebből eredeztetett minőségi jellemző (magas, közepes, alacsony) szerepelnek. A „mehet”, „nem mehet” szavak az angol „GO”, „NO GO” kifejezést takarják a döntéshozatali mechanizmusban.

Előzetes jóváhagyást nem igénylő változások

Jóváhagyást nem igénylő változás esetén vizsgálni kell a repülőtér üzemeltetőnek, hogy a változás nem érinti-e az engedély feltételeit és/vagy az engedélyezési alap elemeit, és/vagy a biztonságkritikus repülőtér felszereléseit és/vagy a repülőtér-üzemeltető felügyeleti rendszerét. Példák: A mozgási területet nem érintő terminálbővítés; Felújítások, karbantartások, melyek során nem változnak a megfelelést bizonyító dokumentumok és/vagy az infrastruktúra karakterisztikája és a munkálatok nem érintik jelentősen a légi járművek földi forgalmát; Gumiréteg eltávolítása a futópályáról. Amennyiben bármelyik elem is érintett, akkor az *előzetes jóváhagyást igénylő folyamat* szerint kell eljárni. A változás bevezetéséhez szükséges a Légügyi Hatóság előzetes tájékoztatása legalább a változás bevezetése előtt 15 nappal. A változást a hatóság tudomásul vételét követően lehet bevezetni.

A jóváhagyást nem igénylő változás esetén is követni kell a változások kezelése során meghatározott szempontokat:

- a javasolt változás céljának, célkitűzésének és természetének meghatározása;
- a berendezések vagy működési feltételek változásainak elemzése;
- kockázatértékelés, amennyiben indokolt;
- annak biztosítása, hogy minden résztvevő tisztában legyen a változással és megértse annak mibenlétét;

2.2.11. A repülésbiztonság promóciója

A repülésbiztonság az egész Repülőtér közös erőfeszítésének eredménye. A biztonsági kultúra szintje, a repülésbiztonsági tudatosság mértéke alapvetően a munkatársak hozzáállásán múlik, ezért a Repülőtér komoly erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy munkatársai mindennapi tevékenységét áthassa az a tudat, hogy az egyes szakterületeken felelősségteljesen, legjobb tudásuk szerint ellátott feladatuk végső soron ugyanannak a magas szintű repülésbiztonságra irányuló közös célnak a támogatását szolgálja. A Repülőtér a repülésbiztonsági teljesítményszintjének fenntartása és javítása érdekében a Repülőtér egészére vonatkozó integrált repülésbiztonság- és minőségirányítási rendszert működtet, és törekszik a pozitív repülésbiztonsági kultúrához szükséges támogató közeg megteremtésére; a repülésbiztonsági értékrenden alapuló felelősségtudat rendszeres megerősítésére.

A magas színvonalú repülésbiztonsági tudatosság megvalósításának garanciája, ha a repülések biztonságának fenntartásáért érzett felelősség áthatja a Repülőtér minden területét, ugyanakkor nyilvánvaló, hogy a biztonsági kultúra elvárt szintje és mélysége különbözik az egyes területeken. A vezetők szerepe hangsúlyos ezen a téren is, ők felelősek az általuk vezetett szervezeti egységek repülésbiztonsági és minőségi követelményeknek megfelelő teljesítményéért is.

Prioritás

A Safety first alapelv értelmében a repülésbiztonság megfelelő szintjének biztosítása feltétlen elsőbbséget élvez a kereskedelmi, üzemeltetési és környezeti szempontokkal szemben. A Repülőtér működése során nem engedhető meg olyan kompromisszum, amely a legcsekélyebb mértékben is veszélyeztetné a repülésbiztonságot, vagy e célok elé helyezne bármilyen egyéb érdeket.

Visszacsatolás

A Repülőtér vezetése semmilyen, a repülésbiztonságra hátrányos eltérést nem tart elfogadhatónak, ezért az SSM folyamatosan értékeli repülésbiztonsági és minőségi teljesítményét és szükség szerint megelőző, vagy helyesbítő intézkedéseket vezet be a kockázatok minimalizálására bekövetkezett eltérések megismétlődésének elkerülésére. A vállalati kultúrát átható rendszerszintű szemlélet részét képezi, hogy a munkatársak időben jelezzék a legkisebb repülésbiztonságra hátrányos eltérést is. A Repülőtér repülésbiztonsági kultúrájának „reporting culture” és „learning culture” komponenseire nagy hatással van a Just Culture szemlélet, amely a tényleges működésről szóló információk begyűjtésének lehetőségét teremti meg, és biztosítja a látens hibák időben – még eszkalálódásuk előtt - történő feltárásának és kiküszöbölésének lehetőségét.

Folyamatos fejlesztés

A folyamatos fejlesztés a 2.2.12. pontban rögzítettek szerint valósul meg a repülőtéren.

Safety training

A safety trainingre vonatkozó előírások a 3. fejezetben leírtak szerint valósulnak meg.

Safety kommunikáció

A repülőtér szavatolja, hogy az SMS minden tárgya és eljárása biztosított a működésben résztvevő személyek részére. Az információ áramlását a repülőtér az SMS kézikönyv és elektronikus levelezés, valamint olyan általános egyeztetések útján biztosítja, ahol az információ, az intézkedések és az eljárások megvitatása zajlik.

2.2.12. A repülésbiztonsági-irányítási rendszer kimenetei

A Repülésbiztonsági rendszer legfőbb kimenete a bekövetkező repülésbiztonsági események száma. Az SSM köteleme, hogy olyan nyilvántartást vezessen, amely leírja a bekövetkezett repülésbiztonsággal összefüggő eseményeket, azok részleteit, az érintett repülőtéri funkciókat, eljárásokat, rendszereket. A nyilvántartásból minden naptári hónapra vonatkozóan statisztikát kell készíteni, amely lehetővé teszi, hogy esetleges trendek kerüljenek azonosításra.

A repülésbiztonsági rendszer fejlesztése érdekében a szervezet folyamatosan keresi annak lehetőségét, hogy miként javítható az aktuális repülésbiztonsági színvonal. Ennek érdekében a repülőtér üzemeltetője, és különösen az SSM:

- a) proaktívan és reaktívan vizsgálja az alkalmazott létesítményeket, berendezéseket, dokumentációkat és eljárásokat;
- b) proaktívan vizsgálja a munkavállalók teljesítményét annak érdekében, hogy megbizonyosodjon arról, hogy munkájuk során az általuk befolyásolt repülésbiztonsági eljárások megfelelően kerülnek alkalmazásra.
- c) reaktívan ellenőrzi, hogy az alkalmazott kockázatkezelési eljárások az elvárásoknak megfelelően működnek.

A repülésbiztonság további kimenete a rendszer kommunikációja, ami biztosítja, hogy:

- minden dolgozó tisztában van a repülésbiztonsági rendszer működésével;
- a repülésbiztonság kritikus információk közvetítésre kerülnek;
- kifejtésre kerüljenek az egyes intézkedések indokolása; és
- egyértelmű legyen a dolgozók számára, hogy az egyes repülésbiztonsági eljárások miért kerültek alkalmazásra.

2.3. Megfelelés nyomon követése

A Minőségirányítási vezető kötelessége annak figyelemmel kísérése, hogy az alkalmazott rendszerek, eljárások, eszközök megfelelően működnek, valamint, hogy az azok működtetésében érintett személyek a repülésbiztonsági irányelveket ismerik, feladataikat azoknak megfelelően hajtják végre.

Amennyiben a Repülőtér működésében érintett új eszköz, rendszer, eljárás vagy kockázat kezelési eljárás kerül bevezetésre, az SSM nyomon követi, hogy az az előzetes kockázatelemzésben foglalt eredményeknek megfelel, és nem gyakorol káros hatást a repülésbiztonság meglévő színvonalára. Amennyiben az implementáció során nem várt repülésbiztonsági kockázat merül fel, az SSM jelentést készít arról és tájékoztatja az érintett személyi állományt, szükség esetén pedig tájékoztatja az Ügyvezetőt az eltérésről. Amennyiben a nem várt káros hatás elfogadhatatlan biztonsági kockázatot eredményez, az SSM dönt az implementáció felfüggesztéséről, vagy szükség esetén az Ügyvezető tájékoztatása mellett felfüggeszti a Repülőtér üzemelését a káros hatás elhárításáig és a repülésbiztonsági színvonal megfelelő szinten történő stabilizálásáig.

Az illetékes hatóságok gondoskodnak az elért repülésbiztonsági szintek rendszeres nyomon követéséről és értékeléséről annak megállapítása érdekében, hogy azok megfelelnek-e a hatóságok felelősségi körébe tartozó légtérblokkokban alkalmazandó repülésbiztonsági szabályozási követelményeknek.

Az illetékes hatóságok a repülésbiztonság nyomon követéséből származó eredményeket különösen azon területek meghatározására használják fel, ahol a repülésbiztonsági szabályozási követelményeknek való megfelelés ellenőrzése elsődleges fontosságú.

A megfelelőség figyelemmel kísérése

A megfelelőség figyelemmel kíséresi folyamatának bevezetése és alkalmazása képessé teszi a repülőtér-üzemeltetőt a megfelelőség figyelemmel kísérésére e rész, az ADR.OPS rész releváns követelményei, valamint a repülőtér-üzemeltető által megállapított, bármely más alkalmazandó szabályozási követelmények szerint.

A megfelelőség figyelemmel kísérést folyamatosan felülvizsgálni, valamint szükség esetén tökéletesíteni szükséges.

A megfelelőség figyelemmel kísérése tartalmaz egy visszajelzési rendszert is a megállapításoknak a felelős vezetőhöz való továbbítására, szükség esetén a korrekciós intézkedések hatékony alkalmazása céljából.

A Minőségirányítási vezető figyelemmel kíséri a megfelelőséget a biztonságos működés céljából tervezett eljárásoknak. Ennek során legalább az alábbiaknak való megfelelőséget kell figyelemmel kísérnie:

- a repülőtér-üzemeltető előjogai
- kézikönyvek, naplók és nyilvántartások;
- képzési előírások;
- szükséges források; és
- a felügyeleti rendszer eljárásai és kézikönyvei.

Szervezeti felépítés

Egy személy felelős a megfelelőség figyelemmel kíséréséért.

A felelős vezető, tekintettel arra, hogy ő közvetlenül felel a biztonságért biztosítja, hogy megfelelő források állnak rendelkezésre a megfelelőség figyelemmel kísérésére.

A megfelelőség figyelemmel kísérésének függetlensége biztosítva van az ellenőrzött funkciótól, eljárástól stb. független személyzet részéről történő auditok és vizsgálatok lefolytatásával.

A megfelelőség figyelemmel kísérésébe bevont személyzet hozzáférhet a repülőtér szervezetének bármely részéhez, és szükség esetén bármely szerződéses szervezethez is.

A megfelelőség figyelemmel kísérésének dokumentációja

A releváns dokumentáció tartalmazza a repülőtér-üzemeltető felügyeleti rendszer dokumentációjának releváns részét, továbbá az alábbiakat:

- terminológia;
- meghatározott tevékenységi előírások;
- a repülőtér-üzemeltető szervezetének ismertetése;
- a feladatok és felelőségek kijelölése;
- a szabályozásnak való megfelelőséget biztosító eljárások;
- a megfelelőség figyelemmel kíséresi programja, nevezetesen:
 - a figyelemmel kíséresi program ütemezése;
 - auditálási eljárások;
 - jelentési eljárások;
 - utómunkálatok és korrekciós eljárások; és
 - nyilvántartási rendszer;
- a dokumentum ellenőrzése.

Képzés

A pontos és alapos képzés elengedhetetlen a megfelelőség optimalizálása céljából. A jelentős eredmények elérése érdekében a repülőtér-üzemeltető biztosítja, hogy a teljes személyzet érti a felügyeleti rendszer dokumentációjában rögzített célokat.

A megfelelőség figyelemmel kíséréséért felelősök képzést kapnak erre a feladatra. A képzés kiterjed a megfelelőség figyelemmel kísérésének követelményeire, a feladattal kapcsolatos kézikönyvekre és eljárásokra, az auditálási technikákra, a jelentésre és a nyilvántartásra.

Idő van biztosítva a megfelelőség figyelemmel kísérésébe bevont személyzet képzésére, valamint a személyzet többi részének tájékoztatására. A ráfordított idő és források mennyiségét a szóban forgó tevékenységek volumene és összetettsége alapján kerül eldöntésre.

A megfelelőség figyelemmel kísérése — az audit ütemezése

Minden területen biztosítva van az adott naptári időszakban és időszakosan felülvizsgált ciklusban teljesítendő meghatározott auditálási ütemterv. A megfelelőség figyelemmel kísérése is át van vizsgálva a meghatározott auditálási ütemterv szerint. Az ütemterv lehetővé tesz nem ütemezett auditokat is, ha a trendek indokolják. Az utólagos auditokat úgy kell ütemezni, hogy ellenőrizzék a megtett korrekciós lépéseket, és azok tényleges megtételét és hatékonyságát a repülőtéri kézikönyvben meghatározott irányelvek és eljárások szerint.

A repülőtér, a felügyeleti rendszere, a fő eljárások, folyamatok és azok működése az engedély kibocsátásának keltétől számított első 12 hónapban átvizsgálandók.

Ezután a repülőtér-üzemeltető megvizsgálja a biztonsági (kockázat)elemzés eredményeit és a múltban a megfelelőség figyelemmel kísérése céljából végzett tevékenységének tapasztalatait, azzal a céllal, hogy hozzáigazítsa a naptári időszakot, amelyen belül az auditot vagy az auditok sorozatát el kell végezni, a teljes repülőtérre, a felügyeleti rendszerére, a fő eljárásokra, folyamatokra és a működési módjára kiterjedően és a repülőtéri kézikönyvben rögzített időközök szerint. E naptári időszak megfelel a releváns illetékes hatóság ellenőrzés-tervezési ciklusának, és esetlegesen 36 hónapra növelhető az illetékes hatósággal egyeztetve, feltéve, hogy nincs 1. szintű megállapítás, és attól függően, hogy a repülőtér-üzemeltető korábban jól szerepelt a nyilvántartásban a megállapított hiányosságok időben történő helyrehozatala tekintetében.

A megfelelés folyamatos fenntartása és fejlesztése érdekében a repülőtér legalább negyedévente belső auditot hajt végre, amely során ellenőrzi a szervezet szabályokban foglaltaknak megfelelő működését. A belső auditot a minőségirányítási vezető vezeti, dokumentációja pedig a B-I mellékletben található formában történik.

2.3.1. EU légi közlekedési jogszabályok hatálya alá tartozó compliance monitoring tevékenység

A Győr-Pér Repülőtér szervezeti és repülőtér-üzemeltetési követelményeknek, valamint CNS szolgáltatás keretében végzett tevékenységére vonatkozó követelményeknek történő folyamatos megfelelés figyelemmel kísérése (compliance monitoring) érdekében kialakított rendszer leírását az EASA megfelelési kézikönyv tartalmazza. A Tanúsítási vezető felelős a rendszer működtetéséért.

Hatáskör	Rövid leírás	Ellenőrzési ciklus
Szervezeti követelmények	Megfelelés vizsgálata a 139/2014/EU Rendelet ADR.OR alapján	36 hónap
Repülőtér üzemeltetési követelmények	Megfelelés vizsgálata a 139/2014/EU Rendelet ADR.OPS alapján	36 hónap
CNS szolgáltatókra vonatkozó követelmények	Megfelelés vizsgálata a 373/2017/EU Rendelet ANNEX III (ATM/ANS.OR), ANNEX VIII (PART-CNS), ANNEX XIII (ATSEP) alapján	36 hónap
SERA követelmények	Megfelelés vizsgálata a 923/2012/EU Rendelet alapján	36 hónap

2.4. Léginavigációs adatok minőségirányítási rendszere

A Repülőtér a vonatkozó nemzeti és nemzetközi szabályozók maximális betartásával és a szakmai ajánlások lehető legmagasabb szintű adaptációjával törekszik a léginavigációs adatok minőségének legmagasabb szinten tartására.

Az adatok gyűjtése, kezelése és minőségükkel szemben támasztott követelményekkel kapcsolatosan a Repülőtér a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségével kapcsolatos követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő meghatározásáról szóló 73/2010/EU bizottsági rendeletben foglaltaknak való megfelelése elsődleges prioritást élvez.

A repülőtér üzemeltető legalább évente vagy változás esetén felülvizsgálja a légiforgalmi adatokat és eljárásokat, amelynek keretében sor kerül az AOM és AIP adattartalmának összehasonlítására. Az elemzést a compliance vezető és a SSM közösen készíti el, szükség esetén változtatást kezdeményeznek.

2.5. Balesetek, súlyos repülőesemények, események kezelése és jelentési rendszere

A Repülőtér légterében, vagy annak munkaterületein bekövetkező baleseteket, súlyos repülőeseményeket a vonatkozó jogszabályokban foglaltaknak megfelelően kell jelenteni a légiközlekedési hatóság, valamint a közlekedésbiztonsági szerv részére. Továbbá a repülőtér üzemeltető jelent minden működési rendellenességet, műszaki hibát, a műszaki adatokban szereplő határértékek túllépését, minden olyan rendellenes körülményt, amely veszélyeztette volna a biztonságot, de nem vezetett balesethez vagy súlyos repülőeseményhez.

- a. A jelentést vagy az AFIS szolgálatban dolgozó személynek, vagy az SSM-nek kell megtennie 72 órán belül eseményjelentési protokollnak megfelelően az EUCAIRS rendszerben. Az eseményjelentési protokollt az AOM B-IV. melléklete tartalmazza. Az jelentések kezelése kapcsán az SSM-nek meg kell vizsgálnia az eseményt kiváltó okokat, valamint korrekciós intézkedéseket kell javasolnia azért, hogy a jövőben hasonló esetek ne ismétlődhessenek meg.
- b. A repülőtér üzemeltető eseményjelentési protokollban szabályozza a jelentési folyamatot. A közlekedésbiztonsági szervezet továbbítja a Légügyi Hatóság számára a jelentéseket, így biztosított hogy a két szervezet részére azonos adattartamú jelenetés álljon rendelkezésre. A Repülésbiztonsági jelentőlap a kézikönyv B-II mellékleteként szerepel.
- c. A repülésbiztonsági jelentő lapokat, az eseményről készült dokumentumokat, bizonyítékokat az SSM gyűjti, megőrzi, és az azokban leírtakat megvizsgálva dönt az esetleges szükségessé váló javító intézkedések bevezetésének szükségességéről.

Azok az események vonatkozásában, amelyek nem sorolhatók a fenti kategóriákba, azonban károsnak bizonyulnak a repülésbiztonság színvonalára, a repülőtér lehetőséget biztosít az önkéntes esemény vagy észrevétel jelentésre, melynek keretén belül a repülőtér dolgozói jelentést tehetnek.

A „just culture” elvekben foglaltaknak megfelelően, a látens problémák feltárása érdekében lehetőséget kell adni a Repülésbiztonsági jelentő lap anonim kitöltésére is. Ez a B-III mellékletben szereplő jelentőlappal történik. A melléklet és az anonim módon történő leadást szolgáló gyűjtőláda minden dolgozó számára elérhető. A gyűjtőláda tartalmá minden munkanapon az SSM ellenőrzi. A jelentések ezen túlmenően az EUCAIRS rendszerben is jelenthető közvetlenül.

Amennyiben a jelentés önkéntesen és anonim módon történik egy olyan esemény kapcsán, amely más módon nem jutott volna a vezetés tudomására, abban az esetben nem tehető olyan intézkedés, ami a jelentéstevő személyének azonosítására irányul.

2.6. Alkoholfogyasztással, a pszichoaktív anyagok és gyógyszerek használatával kapcsolatos eljárások

A repülőtéren dolgozó személyek a munkakezdést megelőző 8 órában és a munkavégzés során nem fogyaszthatnak alkoholt vagy pszichoaktív szert. Ennek ellenőrzése kéthavonta történik szűrőpróbaszerűen digitális alkoholszondával/drogtesztel. Az ellenőrzés köre a légi oldalon bármilyen tevékenységet végző alkalmazottakra terjed ki. Az ellenőrzés eredménye dokumentálásra kerül, felelőse az SSM. A zavartan, szokatlanul viselkedő személyek tekintetében alkoholszondás ellenőrzést és drog tesztet rendelhet el az SSM.

Pozitív eredmény esetén az SSM köteles megakadályozni a személy további munkavégzését és tájékoztatnia kell a szakmai ügyvezetőt, valamint az érintet személy közvetlen felettesét, aki gondoskodik a személy helyettesítéséről. Az érintett munkavállalót írásbeli figyelmeztetésben szükséges részesíteni, további pozitív eredmény esetén fegyelmi eljárást kell lefolytatni.

A munkavállalók kötelessége a számukra előírt gyógyszeres kezeléssel tájékoztatni az üzemorvost, repülő orvosi engedélyhez kötött foglalkozás esetén az orvosi engedélyt kiállító orvost, aki dönt a munkavállaló munkára való alkalmasságáról, korlátozásáról, vagy megállapítja, hogy a felírt készítmény nincsen hatással a munkavállalásra.

2.7. Egyéb eljárások

2.7.1. A repülésbiztonsági irányelveknek való megfelelés

A Repülőtér nyilvántartja a repülésbiztonsági felügyeleti eljárásokra vonatkozó megfelelő dokumentumokat és hozzáférést biztosítanak azokhoz az illetékes hatóságok részére, ideértve a repülésbiztonsági felügyeleti ellenőrzések jelentéseit, valamint a repülésbiztonsággal összefüggő egyéb, a tanúsítványokra, kijelölésekre, a változtatások repülésbiztonsági rendszerre, a repülésbiztonsági irányelvekre vonatkozó dokumentumokat.

2.7.2. Repülésbiztonsági problémák esetén alkalmazandó eljárások

Repülésbiztonsági probléma észlelése esetén az SSM felelőssége a 2.2.5. pontban leírtak alapján a probléma kategorizálása, és a megállapított kategória szerinti eljárás. Súlyos repülésbiztonsági probléma (elfogadhatatlan kockázati szint) megállapítása esetén az SSM dönthet a Repülőtér műveleteinek azonnali felfüggesztéséről az Ügyvezető tájékoztatásával egy időben, egészen a probléma elhárításáig, vagy a kockázat elfogadható szintre történő csökkentéséig.

2.7.3. A repülésbiztonsági ajánlások kezelése

A közlekedésbiztonsági szerv által közzétételre kerülő biztonsági ajánlásokat az SSM heti rendszerességgel ellenőrzi. Új ajánlások közzététele esetén az SSM megvizsgálja az ajánlásban foglalt relevanciáját a Repülőtér repülésbiztonsági rendszerének figyelembevételével. Amennyiben a Repülőtér működése szempontjából releváns biztonsági ajánlást azonosít, megvizsgálja az ajánlás adaptációjának lehetőségét. Az adaptáció a következő lehetőségek szerint történik:

Tájékoztatás: amennyiben a Repülőtér repülésbiztonsági rendszerében nem szükséges módosítás az ajánlásban foglaltak szerint, az SSM gondoskodik arról, hogy a Repülőtér megfelelő szolgálata megismerje az ajánlásban foglaltakat.

Implementáció: amennyiben olyan releváns ajánlás kerül azonosításra, amely a repülőtér működésében, az alkalmazott eljárásokban módosítást igényel, az SSM a szükséges kockázatelemzést követően intézkedik az ajánlásban foglaltak adaptációjára.

Megfigyelés: amennyiben egyértelműen nem azonosítható, hogy az ajánlásban foglaltak igényelnek-e a Repülőtér működésében, rendszereiben, eljárásaiban módosítást, az SSM felelőssége annak megfigyelése, hogy a Repülőtér üzemelés során a biztonsági ajánlásban foglalt kockázatok felmerülhetnek-e.

Konzultáció: amennyiben az ajánlásban foglaltak implementációja a Repülőtér működését lényegesen befolyásolják, vagy jelentős erőforrásokat igényelnek, az SSM jelentésben tájékoztatja az Ügyvezetőt az implementáció szükségességének szintjéről és a kívánt erőforrásokról. Ezt követően az Ügyvezető dönt az implementációról.

2.8. Légijármű műveletek nyilvántartása

A Repülőtér légijármű műveleteinek nyilvántartása az AFIS feladata. A nyilvántartás magába foglalja a légtérben és a munkaterületeken történő műveleteket, az alábbi adattartalommal:

- a) repülőteret használó valamennyi légijármű típus, és mozgásszáma;
- b) valamennyi légijármű jellege (kereskedelmi, Cargo stb.);
- c) valamennyi légijármű mozgásának dátuma;
- d) utasszám.

Valamennyi légijármű mozgásadatot a repülőtér 5 évig megőrizz.

Légijármű műveletek PÉR TIZ légtérben

A Győr-Pér Repülőtér repülőtéri repüléstájékoztató körzete (PER Traffic Information Zone, a továbbiakban: PER TIZ) a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló

26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendeletben rögzített légtér, amely megismerhető Magyarország Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában is (Aeronautical Information Publication, a továbbiakban: AIP).

Figyelemmel arra, hogy PER TIZ légtérben műszer szerinti eljárások vannak közzétéve és alkalmazva, a Repülőtéren AFIS szolgáltatás működik. Az AFIS szolgálat felelősségi körzetet a PER TIZ légtérre valamint a Repülőtér munkaterületeire terjed ki.

Az AFIS szolgálat tájékoztatást biztosít minden a PER TIZ légtéren átrepülő, valamint a Repülőtérre érkező és az onnan induló légijárművek számára. A PER TIZ légtérben az AFIS szolgáltatás biztosítása mellett a légijárművek közötti elkülönítés a légijárművek parancsnok pilótáinak felelőssége.

Légijármű műveletek a Repülőtér munkaterületein

A Repülőtér munkaterületein történő földi mozgásokhoz az AFIS szolgálat tájékoztatást nyújt a Repülőtér állapotáról, forgalomról, navigációs eszközök üzemképességéről, valamint az aktuális repülésmeteorológiai helyzetről.

Az AFIS szolgálat az AFIS munkahelyén működő elektronikus nyilvántartó rendszerben rögzít minden légijármű műveletet. A nyilvántartást minimum 1 évig meg kell őrizni.

2.9. Dokumentum kezelési eljárás

- a) A repülőtér üzemeltetője megfelelő nyilvántartási rendszert hoz létre, amely kiterjed a 216/2008/EK rendelet és annak végrehajtási szabályai alapján végzett összes tevékenységére.
- b) A nyilvántartás formátuma során törekedni kell az elektronikus adat tárolásra (iktatási rendszer), szükség szerint papír alapon történő tárolás is megengedett.
- c) Az iratokat úgy kell tárolni, hogy azok védelmet biztosítsanak a sérülésekkel, megváltoztatással és lopással szemben.
- d) A nyilvántartásokat legalább öt évig meg kell őrizni, kivéve, hogy az alábbi nyilvántartásokat a következők szerint kell megőrizni:
- (1) a repülőtér-tanúsítvány alapja, a megfelelés alternatív módjai és a jelenlegi repülőtér vagy repülőtér-üzemeltetői bizonyítvány(ok) a tanúsítvány élettartamára vonatkozóan;
 - (2) megállapodások más szervezetekkel, mindaddig, amíg ezek a megállapodások érvényben vannak;
 - (3) a repülőtéren használt repülőtéri berendezések vagy rendszerek kézikönyvei, mindaddig, amíg azokat a repülőtéren használják;
 - (4) biztonsági értékelési jelentések a rendszer/eljárás/tevékenység élettartamára vonatkozóan;
 - (5) a személyzet képzése, képesítése és egészségügyi dokumentációja, valamint adott esetben készségellenőrzése a munkaviszonyuk megszűnését követő legalább négy évig, vagy addig, amíg az illetékes hatóság nem ellenőrzi a foglalkoztatási területet; és
 - (6) a kockázati napló aktuális változata;
 - (7) vezetői engedélyek és adott esetben nyelvismereti bizonyítványok a személy munkaviszonyának megszűnését, illetve a vezetői engedély visszavonását vagy törlését követően legalább négy évig, vagy amíg ezt a tevékenységi területet az illetékes hatóság ellenőrizte. ;
 - (8) a járműengedélyek és a repülőtér üzemeltetőjének járműkarbantartási nyilvántartásai legalább négy évig azt követően, hogy a járművet kivonták az üzemből, vagy amíg ezt a területet az illetékes hatóság nem ellenőrzi.
- e) Minden nyilvántartásra a vonatkozó adatvédelmi jogszabályok vonatkoznak.

3. REPÜLŐTÉRI SZEMÉLYZET KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEI

3.1. Képzési program

A Győr-Pér Repülőtér Kft. mint a repülőtér üzemeltetője képzési programot hoz létre és hajt végre a repülőtér üzemeltetésében, karbantartásában és irányításában részt vevő személyzet számára, hogy biztosítsa szakértelmüket, valamint azt, hogy tisztában legyenek a repülőtér üzemeltetésére vonatkozó szabályokkal és eljárásokkal, valamint funkcióik és feladataik kapcsolatával a repülőtér üzemeltetésének egészére vonatkozóan. A képzési programot és eljárásokat a repülőtér képzési kézikönyve tartalmazza

3.2. Jártassági vizsga program

A jártasság ellenőrzés célja annak megállapítása, hogy az egyén képes-e kielégítően teljesíteni, összhangban az alkalmazandó követelményekkel és a repülőtéri kézikönyv tartalmával, amennyiben azok a feladataihoz kapcsolódnak. A jártassági vizsga programot és eljárásokat a repülőtér képzési kézikönyve tartalmazza.

3.3 REPÜLÉSBIZTONSÁG IRÁNYÍTÁSI RENDSZER KÉPZÉSE

- a) A repülőtér üzemeltető biztonsági irányítási rendszer képzési programot hoz létre minden üzemeltetésben, mentés és tűzoltásban és karbantartásban résztvevő személyzet számára, beleértve a vezetőket is.
- b) A biztonsági képzés részletességének arányosnak és megfelelőnek kell lennie az egyén felelősségével és a biztonságirányítási rendszerben való részvételével
- c) A biztonságirányítási rendszer képzési programját a képzési kézikönyv tartalmazza



C.RÉSZ

A repülőtér területét jellemző sajátosságok

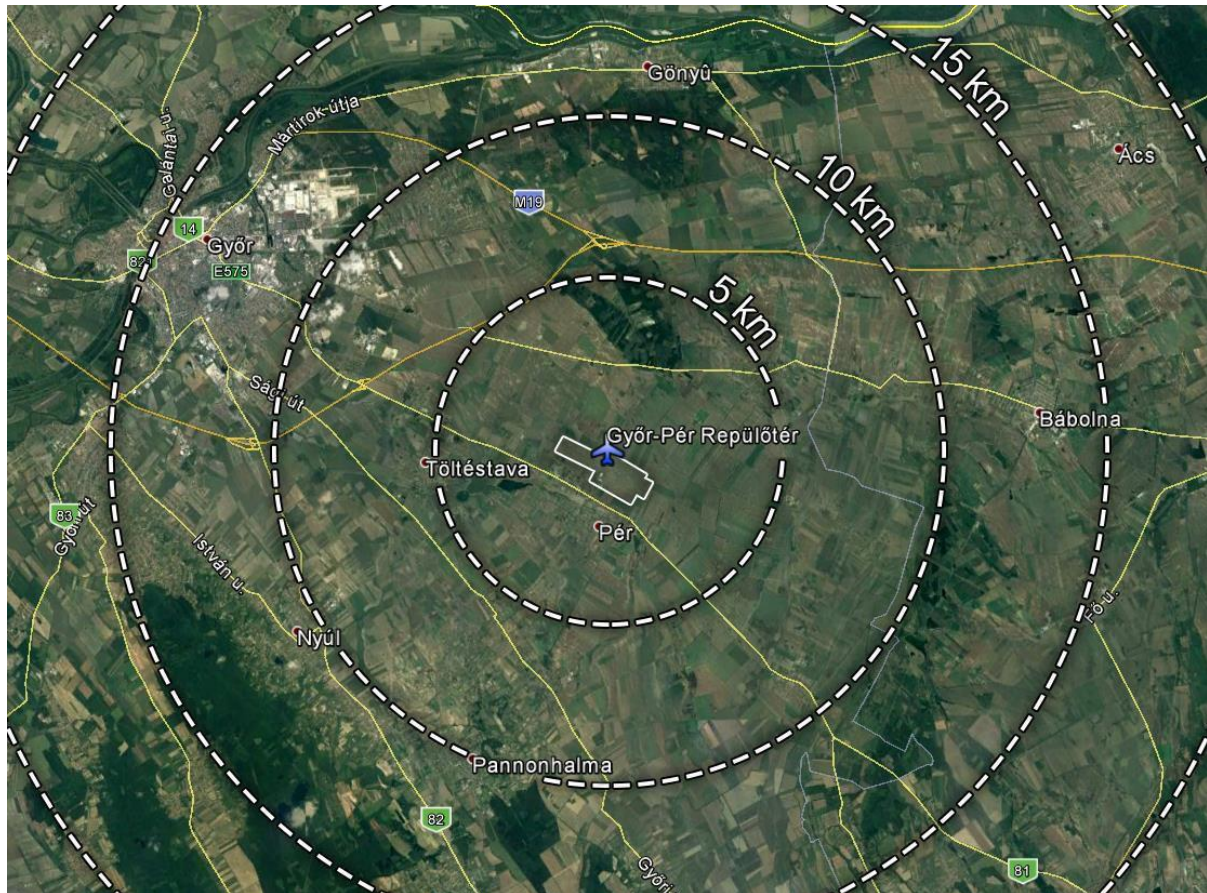


REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV

4. A REPÜLŐTÉR TERÜLETE

4.1. A repülőtér lakott területekhez viszonyított távolsága

A repülőtér területe Pér község központjától északra, kb. 1,8 km-es távolságra fekszik. A legközelebbi nagyváros Győr, a repülőtértől kb. 300°-os irányban 15 km távolságra.



3. ábra: Google Earth felvétel a repülőtér 15 km-es körzetéről

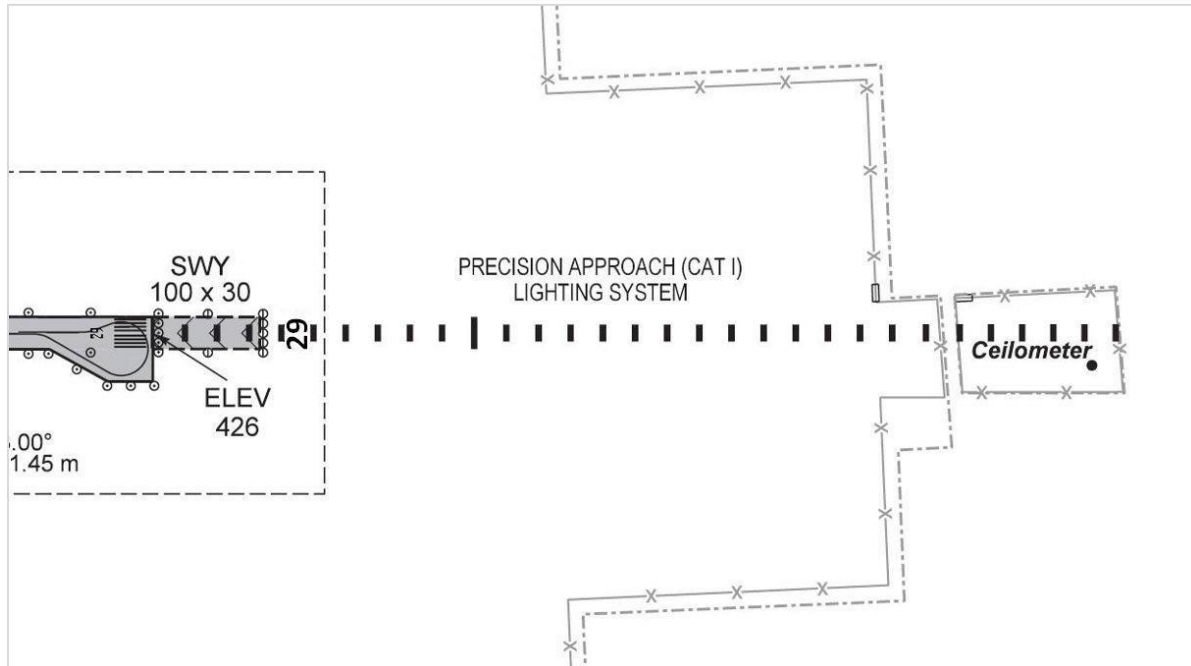
4.2. A repülőtérre vonatkozó térképek

A repülőtér részletes átnézeti helyszínrajza a C-1 mellékleten látható, mely a következőket tartalmazza:

- a repülőtér helyzete,
- a repülőtér határai,
- a futópálya, a gurulóutak és az előterek,
- a főbb létesítmények,
- a repülőtér vonatkozási pontja,
- látás utáni és a nem látás utáni segédeszközök,
- szélirányjelzők.

4.3. A repülőtér területén kívül eső repülőtéri létesítmények és berendezések

A repülőtér fő területétől elválasztott, de körülrzárt területen belül található meg a 29-as irány bevezető fénysorának (barrette) első hat csoportja, és egy felhőalpmérő.



4. ábra: részlet a C-1 mellékletéről

4.4. A repülőtér fizikai jellemzői

A repülőtér elhelyezkedése

Távolság és irány Győr város centrumától	15 km, 120°
--	-------------

A repülőtér jellemző pontjainak koordinátái és tengerszint feletti magasságai

ARP	47°37'38 É, 17°48'30 K	422 ft / 128,6 m
Geoid unduláció		44 M
THR 11	47°37'58 É, 17°47'36 K	415 ft / 126,5 m
THR 29	47°37'26 É, 17°49'00 K	426 ft / 129,8 m

A repülőtér vonatkozási hőmérséklete

Vonatkozási hőmérséklet	26,2 °C
-------------------------	---------

Látás utáni segédeszközök

	<ul style="list-style-type: none"> • bevezető fénysorok <ul style="list-style-type: none"> ○ 11-es irányból: SALS ○ 29-as irányból: PALS (CAT I) • optikai siklópálya jelző rendszerek <ul style="list-style-type: none"> ○ 11-es irányból: PAPI <ul style="list-style-type: none"> ▪ bal oldalon ▪ siklópálya: 3° ▪ MEHT: 11,45 m ○ 29-as irányból: PAPI, bal oldalt <ul style="list-style-type: none"> ▪ bal oldalon ▪ siklópálya: 3° ▪ MEHT: 11,45 m • küszöbfények • futópálya-végfények • futópálya-szegélyfények • stopway-szegélyfények • fordulóből-szegélyfények és reflektív szegélyjelölők • szélirányjelzők
	<ul style="list-style-type: none"> • szegélyfények • reflektív szegélyjelölők
	<ul style="list-style-type: none"> • szegélyfények • reflektív szegélyjelölők • az állóhelyeket megvilágító reflektorok
	<ul style="list-style-type: none"> • információs táblák

Nem látás utáni segédeszközök

	29-as irányból (CAT I)
--	------------------------

Földi segédeszközök

- | | |
|-------------------------|--|
| – marshaller gépjármű | – targoncák |
| – tartályautók | – csomagszállító pótkocsik |
| – elektromosvontatóautó | – önjáró jégtelenítő jármű |
| – elektromoskézivontató | – traktorok |
| – dízel vontató | – seprű, hóeke, hómaró és karbamidszóró szerelések |
| – ground power unit | – fékhatásmérő berendezés |
| – utaslépcső | – tűzoltó gépjármű |

Minden repülőtéri jármű és mobil gép a rájuk vonatkozó színű és intenzitású akadályfényekkel van ellátva a vonatkozó infrastruktúra-követelmények szerint.

A burkolatok teherbírása
Futópálya

50/F/C/W/T	
Aszfalt (rugalmas)	

Gurulóú tak

Gurulóút	TWY A	TWY A1	TWY A2	TWY B
Teherbírás	50/F/C/W/T	23/F/C/W/T	23/F/C/W/T	33 F/D/W/T
Burkolat	Aszfalt (rugalmas)			

Előtér

Előtér	APRON 1	APRON 2	APRON 3
Teherbírás	42/R/C/W/T	5700 kg / 1 MPa	61/R/C/W/T
Burkolat	Beton (merev)		

Mentőszolgálat

Repülőtéri mentőszolgálat nincs. A repülőtér elsősegély nyújtására képes, kórházi ellátás a városban biztosított. Az Országos Mentőszolgálat riasztható a 104-es, vagy a 112-es segélyhívó számon. A mentőszolgálat számára a repülőtér területére történő könnyített bejutás biztosított.

Tűzoltószolgálat

Tűzoltó kategória	<ul style="list-style-type: none"> • Hétköznap üzemidőben: CAT A5 • Hétfvégén és ünnepnap üzemidőben: CAT A2 (kérésre magasabb) • Üzemidőn kívül: CAT A2 • Kérésre CAT A6
Oltóanyag	<ul style="list-style-type: none"> • oltóhab: Sthamex F-15, 900 liter • víz: 6000 liter • 250 kg ABC por • kézi poroltó készülék • CAT A6 esetén 7900 liter víz

4.4.1. Az akadálykorlátozási felületeket sértő akadályok:

A Győr-Pér Repülőtér illetékességi területén fenntartja az elvárt akadálymentességet. A Győr-Pér Repülőtér megfelel minden akadálykorlátozási felületekre vonatkozó ICAO és/vagy EASA CS-nek. Az akadálykorlátozási felületek kialakításának igazolása a CS ADR-DSN.H fejezetben találhatóak. A Győr-Pér Repülőtér elsődleges feladatai közé tartozik az akadályok folyamatos nyomon követése, eltávolítása, azok kialakulásának megelőzése, szükség esetén megjelölése, a tájékoztatási kötelezettségének való megfelelés mellett.

4.5. Követelményektől való eltérések (EloS, SC) és korlátozások

Az EASA tanúsítási feltételek és útmutató dokumentumok (CS ADR-DSN) 3. kiadásának megfelelően:

LHPR-ELOS-1-DSN.D.305



5. ábra: a TWY A hiányzó padkája

Követelmény: C kategóriás gurulóutak egyenes szakaszait legalább 25 méteres szélességre kell bővíteni a gurulóút két oldalán szimmetrikusan megépített padkákkal. A padka célja, hogy a hajtóművek minden esetben burkolt felület felett haladjanak, és a kiáramló gázok ne tehessenek kárt a gurulóutak éleiben.

Eltérés: A fenti ábrán pirossal jelölt területén hiányzik a váll.

Intézkedés: Az alsószárnyas, szárny alatti hajtóműves légi járművek bevezetése speciális eljárással valósul meg:

- a tűzoltó szolgálatnak az előtér közvetlen közelében kell várakoznia;
- az érkező repülőgépet mindenképpen be kell vezetni az állóhelyére;
- a repülőgép csak minimális tolóerőt használhat.

LHPR-ELOS-1-DSN.M.625


6. ábra: Bevezető fénysort keresztezi a földút

Követelmény: A futópálya bevezető fénysorainak fénypontjai által kijelölt síkokat nem sértheti meg akadály.

Eltérés: A 29-as futópálya-irányhoz tartozó CAT I-es precíziós bevezető fénysorának két szelvénye között halad egy földút (lásd fenti ábra), melynek őrzelvényét 4,8 méter magas akadályként kell kezelni. Ez metszi a fénypontok síkját.

Intézkedés: A földút mellett két irányból, a repülőtér kerítésén figyelemfelhívó táblák lettek kihelyezve a következő felirattal:

„Tilos az áthaladás a fénytechnika működése esetén!”

Az intézkedés nem befolyásolja az eljárást a fénytechnika kezelésére, mivel az csak aktív légiforgalom esetén üzemel, nem folyamatosan.

Korlátozásokkal fogadható repülőgép-típusok

A burkolatok teherbírásából és a futópálya vonatkozási hosszából adódóan az ICAO C kategóriás repülőgépek felszálló tömegére 70 000 kg-os korlát van érvényben.

4.6. A repülőtéren végezhető műveletek

A repülőtéren VFR és IFR műveletek végezhetők, az AOM Vol II.-ben foglaltak szerint.



D. RÉSZ

A repülőtérnek a légiforgalmi tájékoztató szolgáltatnak bejelentendő sajátosságai



REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV

5. AZ ELÉRHETŐ LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT, A BEJELENTENDŐ ADATOK, VALAMINT A BEJELENTÉSRE VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

A repülőtér adatai a Légiközlekedési Hatósággal történő koordinációt követően az alábbiak szerint szerepel a magyar AIP-ben.

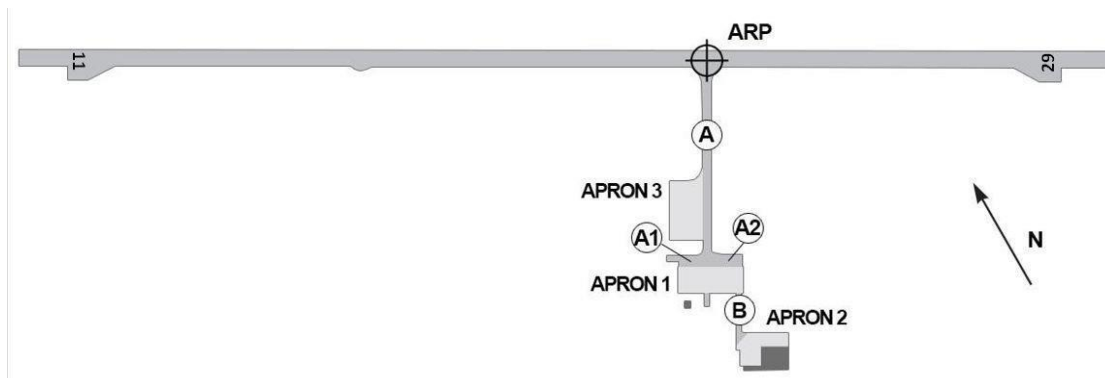
5.1. A repülőtér neve

	Győr-Pér Repülőtér
	Gyor-Per Airport
	LHPR
	QGY

5.2. A repülőtér elhelyezkedése

Távolság és irány Győr város centrumától	15 km, 120°
--	-------------

5.3. A repülőtér ARP koordinátái



7. ábra: a repülőtér főbb területeinek vázlatos rajza, és a vonatkozó pont helye

	47°37'38 É, 17°48'30 K
--	------------------------

5.4. Repülőtér tengerszint feletti magassága

	422 ft / 128,6 m
--	------------------

5.5. Futópálya jellemző pontjainak tengerszint feletti magassága és geoidunduláció

	126,5 m / 44m
	129,75 m / 44.3m

5.6. Repülőtér vonatkozási hőmérséklet

Vonatkozási hőmérséklet	26,2 °C
-------------------------	---------

5.7. Repülőtéri helyjeladó

A repülőtéren nincs használatban helyjeladó.

5.8. Repülőtér üzemeltető neve és elérhetősége

	Győr-Pér Repülőtér Kft.
	H-9099 Pér, Repülőtér
	+36-96-559-200
	+36-96-559-202
	www.lhpr.hu
	ops@lhpr.hu

6. REPÜLŐTÉR MÉRETEI ÉS VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK

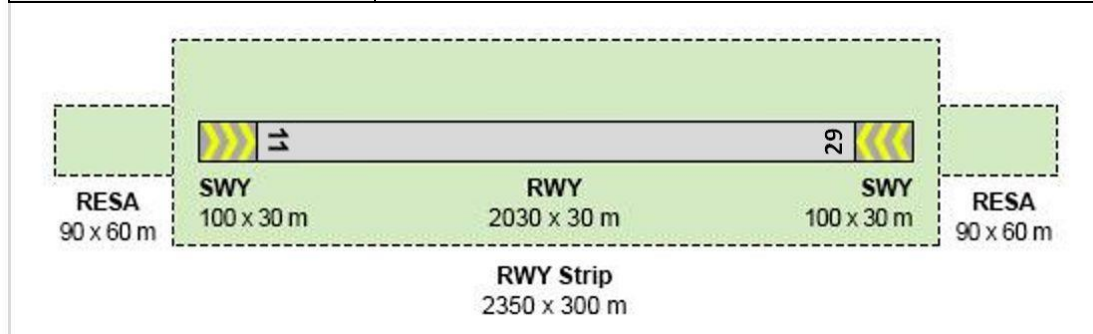
6.1. Futópálya adatai

Futópálya azonosító	11	29
Futópálya útirányszög	119,45°	299,47°
Futópálya mérete	2030 x 30 méter	
Áthelyezett küszöb	Nincs	
Hosszirányú lejtés	+ 0,165%	- 0,165%
Futópálya burkolata	Aszfalt (rugalmas)	
Futópálya kategóriája	3C	
Akadálymentes zóna	Nem alkalmazandó (CAT I)	

6.2. Futópálya sávok, futópálya biztonsági területek, gurulóutak, előterek

Futópálya sáv és biztonsági területek

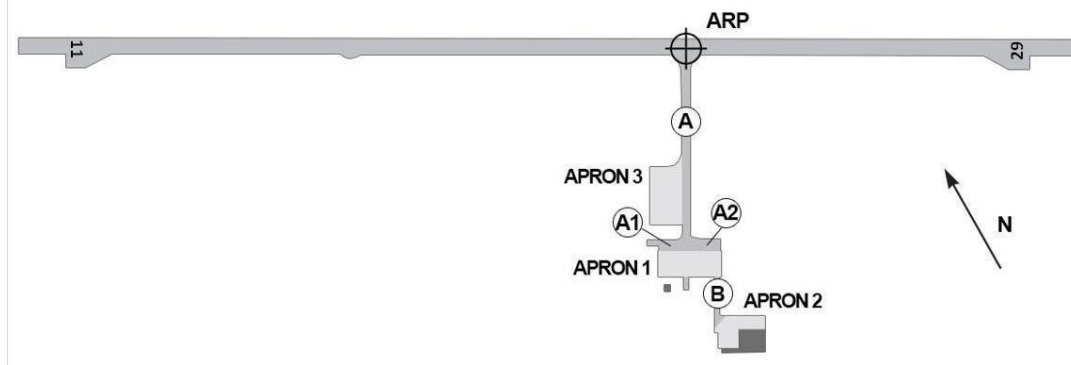
Futópálya azonosító	11	29
Biztonsági megállási terület (SWY)	100 x 30 m Aszfalt (rugalmas)	100 x 30 m Aszfalt (rugalmas)
Végbiztonsági terület (RESA)	90 x 60 m Fű	90 x 60 m Fű
Futópálya sáv (RWY Strip)	2350 x 300 méter	
Túlfutásgátló rendszer	Nincs	



8. ábra: a futópályát határoló biztonsági területek vázlata

Gurulóutak

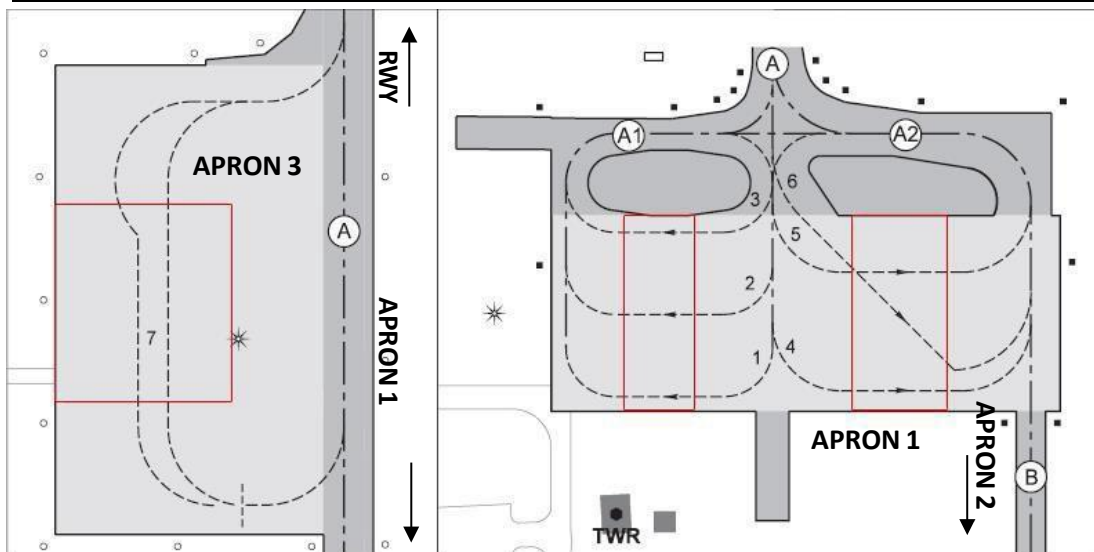
Gurulóút	TWY A	TWY A1	TWY A2	TWY B
Szélesség	15 m	7,5 m	10,5 m	7,5 m
Burkolat	Aszfalt (rugalmas)			



9. ábra: a repülőtér főbb területeinek vázlatos rajza

Előtér

Előtér	APRON 1	APRON 2	APRON 3
Állóhelyek	1. ICAO A 2. ICAO A 3. ICAO A 4. ICAO B 5. ICAO B 6. ICAO B	Műszaki előtér	7. ICAO C
Burkolat	Beton (merev)		



10. . ábra: az előterek vázlatos rajza

6.3. Látás szerinti segédeszközök, pálya- és egyéb fények – SMGCS

SMGCS - SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEMS

Útmutató, irányító (avagy szabályozó) rendszer egy repülőtér munkaterületén, valamennyi ott működő

- Légitársaság
- Gépjármű
- Személy(zet)ek

kezelésére.

Az SMGCS magába foglalja

- a látásos segédeszközök (visual aids)
- a nem-látásos segédeszközök (non-visual aids)
- az eljárások (procedures)
- az irányító és vezérlő rendszerek
- és a különböző tájékoztatási eszközök

teljes körét.

Az ICAO Doc 9476 2-2 táblázata alapján a Győr-Pér Repülőtérre a látástávolsági kritériumok 1. csoportjának előírásai, valamint a forgalomsűrűség a 'kevés' kategóriába sorolandó, ezáltal a táblázatban előírt kritériumok megléte és használata vonatkozik a repülőtérre, amik a következők:

	<ul style="list-style-type: none"> • bevezető fény sorok <ul style="list-style-type: none"> ○ 11-es irányból: SALS ○ 29-as irányból: PALS (CAT I) • optikai sikló pálya jelző rendszerek <ul style="list-style-type: none"> ○ 11-es irányból: PAPI <ul style="list-style-type: none"> ▪ bal oldalon ▪ sikló pálya: 3° ▪ MEHT: 11,45 m ○ 29-as irányból: PAPI, bal oldalt <ul style="list-style-type: none"> ▪ bal oldalon ▪ sikló pálya: 3° ▪ MEHT: 11,45 m • küszöbfények • futópálya-végfények • futópálya-szegélyfények • stopway-szegélyfények • fordulóöböl-szegélyfények és reflektív szegélyjelölők • szélirányjelzők • felfestések <ul style="list-style-type: none"> ○ azonosító ○ középvonal ○ küszöb ○ szegély ○ célpont ○ földterelési zóna
--	---

Gurulótakhoz tartozó	<ul style="list-style-type: none"> • szegélyfények • jelölésük • reflektív szegélyjelölők • felfestések <ul style="list-style-type: none"> ○ nyomvonalak ○ várópontok
Előtérhez tartozó	<ul style="list-style-type: none"> • szegélyfények • reflektív szegélyjelölők • az állóhelyeket megvilágító reflektorok • felfestések <ul style="list-style-type: none"> ○ állóhelyek azonosítói ○ állóhelyi gurulási nyomvonalak ○ biztonsági területek
Egyéb	<ul style="list-style-type: none"> • információs táblák • kötelező táblák • tájékoztató táblák • akadályfények • térképek (ADC, mozgási, előtér) és frissítésük • jelzőfény • repüléstájékoztatás • rádiókommunikáció • SMGC jelzőberendezések ellenőrzése • mozgási terület ellenőrzése és jelentés • A földi személyzet magatartásának szabályozása a mozgási területen • SMGC jelzőberendezések vizuális figyelése • kommunikáció és használatos kifejezések • jelzőfény használata • nem légi jármű irányítása a mozgási területen • fényjelzések használata • A földi közlekedési szabályok és előírások betartása • előtér szabályzás és eljárások • kényszerhelyzeti eljárások • AFIS-sal történő kommunikáció • állóhely kiosztás • előtér biztonsági eljárás

A segédeszközök helyzete a C-I mellékleten látható.

A megfelelőség bizonyítása megtalálható az EASA 139/2014/EU rendeletnek megfelelően az infrastruktúra dokumentációban, az AM-ben, valamint a HungaroControl által kiadott AIP-ben.

6.4. Repülőtéri VOR állomások

A repülőtéren nem található VOR jeladó.

6.5. Gurulási útvonalak

A repülőtéren minden gurulóút kétirányú. Az állóhelyi gurulóutak minden esetben visszakapcsolódnak az előtéri gurulóútvonalakba, így a légitársaságok önértékelésből tudnak beállni és kigurulni. Az útvonalak a futópálya és az egyes előterek között (és visszafelé):

- Futópálya – TWY A – APRON 3;
- Futópálya – TWY A – TWY A1 – APRON 1 (1-3. állóhelyekhez);
- Futópálya – TWY A – TWY A2 – APRON 1 (4-6. állóhelyekhez);
- Futópálya – TWY A – TWY A2 – TWY B – APRON2.

6.6. Küszöbök, gurulóút középvezetési pontok és állóhelyek koordinátái

Futópálya küszöbök koordinátái

	47°37'58 É, 17°47'36 K
	47°37'26 É, 17°49'00 K

Gurulóút középvezetési pontok koordinátái

Szándékosan üresen hagyva.

Állóhelyekkoordinátái

	Koordináta
	47 37 24.57É, 017 48 17.57K
	47 37 25.16É, 017 48 18.07K
	47 37 25.75É, 017 48 18.56K
	47 37 23.87É, 017 48 19.54K
	47 37 24.73É, 017 48 20.26K
	47 37 23.71É, 017 48 20.83K
	47 37 28.86É, 017 48 19.87K

6.7. Akadályok adatai

lásd: C rész 4.4.9

6.8. Burkolt felületek típusa és teherbíró képessége

Futópálya

50/F/C/W/T	
	Aszfalt (rugalmas)

Gurulóutak

Gurulóút	TWY A	TWY A1	TWY A2	TWY B
Teherbírás	50/F/C/W/T	23/F/C/W/T	23/F/C/W/T	33/F/D/W/T
Burkolat	Aszfalt (rugalmas)			

Előterek

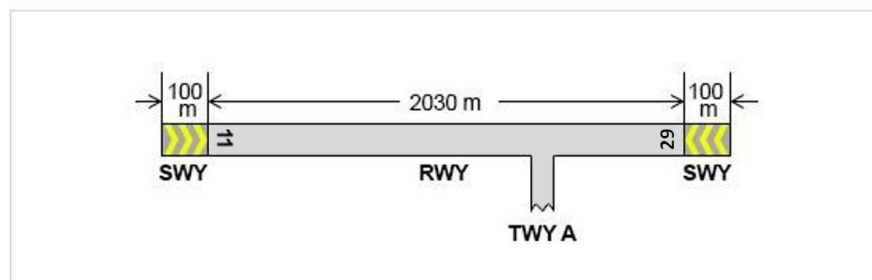
Előtér	APRON 1	APRON 2	APRON 3
Teherbírás	42/R/C/W/T	5700 kg / 1 MPa	61/R/C/W/T
Burkolat	Beton (merev)		

6.9. Magasságmérő ellenőrző hely és tengerszint feletti magassága

A magasságmérő ellenőrző helyek a futópálya küszöbjein:

THR RWY 11	126.50 m
THR RWY 29	129.75 m

6.10. Deklarált távolságok



11. ábra: a futópálya vázlatos rajza

Felszállás a küszöböktől:

	2030 m	2030 m	2130 m	2030 m
	2030 m	2030 m	2130 m	2030 m

Közbenső gurulóútról megindított felszállási művelet*:

	732 m	732 m	832 m
	1312 m	1312 m	1412 m

* A TORA értéke nem szerepel információs táblán a futópálya-várópontnál. Az értékek az AIP-ben és a hozzátartozó Aerodrome Charton szerepelnek, továbbá az AFISO ismertetheti az induló repülőgépek személyzetével.

6.11. Mozgásképtelen légijármű eltávolítására vonatkozó adatok, elérhetőségek

Lásd 21. fejezet.

6.12. A repülőtér tűzoltó kategóriája, oltóanyag mennyisége és típusa

Tűzoltó kategória	<ul style="list-style-type: none"> Hétköznapi üzemidőben: CAT A5 Hétvégén és ünnepnap üzemidőben: CAT A2 (kérésre magasabb) Üzemidőn kívül: CAT A2 Kérésre CAT A6
Oltóanyag	<ul style="list-style-type: none"> oltóhab: Sthamex F-15, 900 liter víz: 6000 liter 250 kg ABC por kézi poroltó készülék CAT A6 esetén 7900 liter víz

6.13. Követelményektől való eltérések (ELOs, SC) és korlátozások

Lásd 4.5. pont.

6.14. Mozgási terület állapota

A mindenkori felületi állapotokról a Magyar AIP nyújt tájékoztatást, az aktuális értékeket az AIS szolgálat biztosítja.



E. RÉSZ

Repülőtér-üzemeltetési eljárások, repülőtéri felszerelés és repülésbiztonsági intézkedések



REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV

7. VÁLTOZÁSBEJELENTÉSI RENDSZER

A folyamatosan biztosított navigációs szolgáltatás a repülés mindenkori biztonságát és érdekeit szolgálja. A repülőtér légtérét igénybevevő légitársaságok és magánrepülők minden esetben tisztában kell, hogy legyenek a repülőtér környező légtérben elérhető navigációs lehetőségekkel. A navigációs szolgáltatások igénybevételének feltételeit, a navigációs adatokat a repülőtér közzé teszi és folyamatosan frissíti.

Az adatok közzétételének, frissítésének eszközei:

- AIP,
- NOTAM,
- AFTN,
- repülőtér ismertető,
- internetes honlap,
- légitársasági levelezés,
- hatósági levelezés.

A repülőtér-üzemeltető a lehető legrövidebb időn belül közli az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálatokkal a következőket:

- repülőtérkörülmények;
- mozgásképtelenné vált légi jármű jelenléte;
- a mentést és a tűzoltást érintő rendszerekben fellépő változás;
- a vizuális és nem vizuális segédeszközökben fellépő változás;
- a repülőtéren található kapcsolódó létesítmények, szolgáltatások és navigációs segédeszközök működési állapota;
- a működés szempontjából jelentősnek ítélt minden további információ.

7.1. AIP módosításának, NOTAM kiadásának, a Hatóság értesítésének rendje

A légiforgalmi adatok pontosságát és a tájékoztatás adatminőségét szavatolja *a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatások minőségével kapcsolatos követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő meghatározásáról szóló 73/2010/EU bizottsági rendelet 6. Cikk (3) bekezdésében foglalt*, a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.-vel (a továbbiakban: HungaroControl) kötött Szolgáltatási Szint Szerződés (a továbbiakban: Szerződés).

A repülőtérre és annak felszereltségére vonatkozó információk a magyar AIP-ben kiadásra kerültek.

A repülőtérre vonatkozó AIP módosítások, valamint a NOTAM-ok kiadása a HungaroControl PLX online felületen keresztül történik. Az adat és információ cseréjét, valamint a feldolgozási folyamatok nyomonkövetését támogató rendszer, amely biztosítja a rendszeren beérkező összes adat és információ integritásának megtartását a CRC32 algoritmus segítségével, továbbá megfelel az AMC1 ADR.OPS.A.010 (g) és (h) pontjainak. A rendszer felhasználói a HungaroControl által biztosított képzésén ismerik meg a programot és gyakorolják be annak használatát. A PLX rendszer elérhetetlensége esetén a változások bejelentése a Szerződésben foglalt alternatív úton történik.

A PLX elérési címe: <http://plx.hungarocontrol.hu>

Felelőségek:

	Felelősség
AIP, AMDT, SUP és AIC	Üzemeltetési vezető, AFIS/CNS vezető
NOTAM, SNOWTAM	Üzemeltetési vezető / AFISO

AIP módosítása

A repülőtér AIP kiadványában szereplő bármely légitforgalmi szabály, eljárás vagy egyéb információ változása esetén még az adott AIRAC adatfoglalási ciklusban jelzi az Üzemeltetési vezető az AIP módosítási igényét a HungaroControlnak a Szerződésben meghatározottak szerint.

A módosítási információt PLX-en keresztül kell feltölteni, ennek felelőse az AFIS/CNS vezető. A módosításokról, változásokról az AIS nyilvántartást vezet.

NOTAM kiadása

NOTAM kiadása szükséges, ha a légitforgalom kiszolgálására vagy a repülőtéri műveletekre hatást gyakorló esemény vagy meghibásodás történik, különösen a következők tekintetében:

- építési vagy karbantartási munkák a futópályán;
- a repülőtéri szolgáltatások jelentős megváltozása, szüneteltetése;
- a radiónavigációs eszközök és kommunikációs eszközök karbantartása, meghibásodása;
- durva vagy törött felületek a futópályán, gurulóúton vagy előtéren;
- hó, kásás jég vagy jegesedés futópályán, gurulóúton vagy előtéren;
- víz futópályán, gurulóúton vagy előtéren;
- hótörzsek vagy hófúvások futópálya, gurulóút vagy előtér mellett;
- fagyvédő vagy jégtelenítő folyékony vegyi anyagok vagy egyéb szennyező anyagok futópályán, gurulóúton vagy előtéren;
- egyéb átmeneti veszélyek, beleértve egy leparkolt légitjárművet, vadon élő állatokat is;
- a repülőtéri látás szerinti segédeszközök részleges vagy teljes működésképtelensége vagy szabálytalan működése;
- fénytechnika rendszer meghibásodása vagy karbantartása;
- a normál vagy másodlagos áramellátás meghibásodása;
- a mentéshez vagy tűzoltáshoz rendelkezésre álló védelmi szint változása;
- üzemanyag, olaj és oxigén rendelkezésre állásában bekövetkezett korlátozások;
- a léginnavigáció előtt álló akadályokat jelzők létrehozása, visszavonása vagy visszaállítása;
- tervezett lézerekibocsátás, lézerekijelzők és keresőfények a repülőtér környékén, ha a pilóták éjszakai látása valószínűleg romlana;
- a léginnavigáció akadályainak felállítása, eltávolítása vagy módosítása a felszállási, emelkedési, megszakított megközelítési és megközelítési területeken, valamint a kifutópálya sávjában;
- a futópálya-jelölési munkálatok miatt nem elérhető futópálya, vagy tájékoztatás a futópálya rendelkezésre bocsátásához szükséges időtartamról, ha az ilyen munkákhoz használt berendezés szükség esetén eltávolítható;

A NOTAM kiadása a HungaroControlal kötött szerződésben foglaltak szerint, PLX rendszeren keresztül történik. NOTAM kiadását csak a HC SLA-ban jelölt személyek (munkavállalók vagy külső szerződéses személyek egyaránt) kezdeményezhetik, akik teljesítették a NOTAM képzés követelményeit.

A NOTAM a PLX rendszerben létrehozott új munkalapon kerül leírásra, tartalmaznia kell az eseményt, az érvényesség időtartamát, az érintett berendezést és az indoklást.

A Repülőüzem eseménynaplóba is felvezetésre kerül a NOTAM tartalma. A NOTAM bejelentése az AFISO feladata, kiadását az AIS intézi.

A repülőtér üzemeltető NOTAM kiadásakor biztosítja a következőket:

- A NOTAM-ot elegendő átfutási idővel adja ki az érintett felek számára a szükséges intézkedések megtételére, kivéve az üzemképtelenséget, radioaktív anyagok, mérgező vegyi anyagok kibocsátását és egyéb előre nem látható eseményeket;
- a repülőtéren a kapcsolódó létesítmények, szolgáltatások és navigációs segédeszközök üzemképtelenségét jelző NOTAM becslést ad az üzemképtelenségi időszakra vagy arra az időpontra, amikor a szolgáltatás helyreállítása várható;
- az állandó NOTAM kiadásától számított három hónapon belül a NOTAM-ban foglalt információkat az érintett légiforgalmi tájékoztató kiadványok tartalmazzák;
- a hosszú távú ideiglenes NOTAM kiállításától számított három hónapon belül a NOTAM-ban szereplő információkat egy AIP melléklet tartalmazza;
- ha a becsült érvényességi lejáratú NOTAM váratlanul túllépi a három hónapos időszakot, egy helyettesítő NOTAM jön létre, kivéve, ha az állapot várhatóan további három hónapnál tovább tart; ebben az esetben a repülőtér üzemeltetője gondoskodik arról, hogy az információkat az AIP-mellékletben közzétegyék.

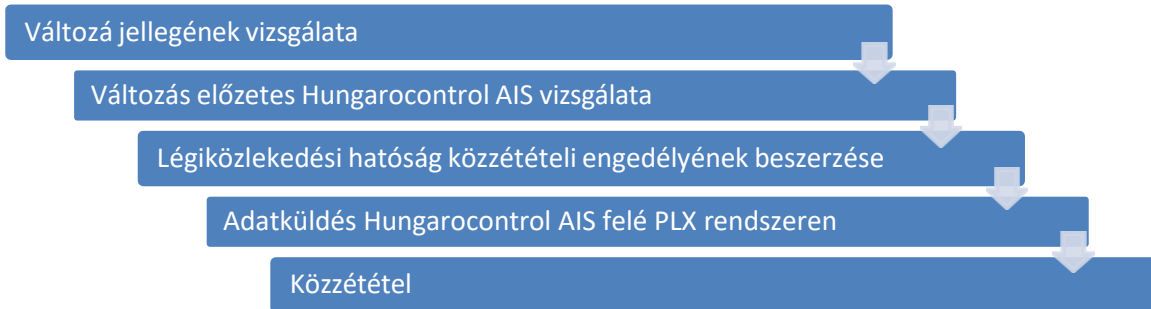
továbbá:

- minden az üzemeltető által készített NOTAM tartalmazza a vonatkozó információkat a HungaroControl SLA szerződésben szereplő NOTAM formátumok szerint
- A NOTAM-szöveg az ICAO NOTAM-kódexhez rendelt jelölésekből vagy egységes rövidített frazeológiából áll, kiegészítve ICAO-rövidítésekkel, jelzőkkel, azonosítókkal, jelölésekkel, hívójelekkel, gyakoriságokkal, ábrákkal és közérthető nyelvezetekkel;
- a NOTAM angol vagy magyar nyelven készül, az érintett légiforgalmi információs szolgáltatóval egyeztetett módon;
- a mozgási területen lévő hóra, latyakra, jégre, fagyra, állóvízre vagy hóval, latyakra, jégre vagy fagyra vonatkozó információkat a SNOWTAM-on keresztül terjesztik, és a SNOWTAM formátumban megadott sorrendben tartalmazzák az információkat;
- ha hibás NOTAM készült, egy új számmal rendelkező NOTAM kerül kiadásra a hibás helyére, vagy a hibás NOTAM törölődik, és új NOTAM kerül létrehozásra;
- ha egy NOTAM-ot egy korábbi NOTAM törlésére vagy helyettesítésére bocsátanak ki, fel van tüntetve az előző NOTAM sorozata és száma/év, mindkét NOTAM helyjelzője és tárgya ugyanaz
- csak egy NOTAM-ot törölnek vagy helyettesítenek egy új NOTAM-mal
- mindegyik keletkezett NOTAM csak egy témával és a téma egy feltételével foglalkozik
- minden kiadott NOTAM a lehető legrövidebb és úgy van összeállítva, hogy jelentése világos legyen anélkül, hogy más dokumentumra kellene hivatkozni;
- a hosszú távú állandó vagy ideiglenes információkat tartalmazó eredeti NOTAM megfelelő hivatkozásokat tartalmaz az AIP-re vagy az AIP-kiegészítésre;
- a repülőtérre vonatkozó eredeti NOTAM szövegében szereplő ICAO helyjelző megegyezik a helyjelzőkben szereplő ICAO helyjelzővel. Az ilyen mutatók szűkített formája nem használható.

A repülőtér üzemeltetője az általa készített NOTAM közzétételét követően felülvizsgálja annak tartalmát, hogy biztosítja pontosságát, és gondoskodik az információk terjesztéséről a repülőtér összes érintett személyzete és szervezete számára.

A Hatóság értesítésének rendje

A légitársasági hatóság engedélyéhez kötött változás közzétételét megelőzően az üzemben tartó intézkedik a közzétételi engedély beszerzése felől. A közzétételi engedély beszerzését megelőzően a repülőtér a PLX rendszeren keresztül előzetes vizsgálatot kér az AIS-től. A közzétételi engedély iránti kérelmet a változás érvénybelépésének napját megelőző 110 nappal nyújtja be a légitársasági hatósághoz a közzéteendő adatok és az AIS véleményének csatolásával.



Előzetes hatósági jóváhagyást nem igénylő változás rendje

Közzétételi engedélyhez nem kötött változások közzététele a Hungarocontrol és repülőtér közötti Szerződésben foglaltak szerint történik, a PLX rendszer használatával


7.2. Légiforgalmi adatok ellenőrzésének a rendje és gyakorisága
A légiforgalmi adatok ellenőrzésének rendje

A navigációs adatok helyességét a HungaroControl a Szerződés keretében rendszeresen felülvizsgálja, javaslatot tesz a szükséges változtatásokra. A módosítások végrehajtása, valamint a légiközlekedési hatóság értesítése az üzemeltetési vezető feladata.

Az infrastruktúrával, legfőképpen a repülés biztonságát érintő berendezésekkel (navigációs eszközök, fénytechnika) kapcsolatos pilótajelentés, dolgozói jelentés, kifogás, vagy eltérés észlelése esetén az üzemeltetési vezető ellenőrzi az észlelt rendellenességet, az AFISO pedig NOTAM-ot tesz közzé, vagy szükség esetén kérvényezi annak kiadását. A helyreállítás és ellenőrzés, valamint a légiközlekedési hatóság értesítése, a NOTAM visszavonása az üzemeltetési vezető feladata – igény esetén a biztonsági vezetővel együttműködve.

Amennyiben az előbbieken tárgyalt rendellenességek kiküszöbölése külső szereplők bevonását kívánják meg, a helyreállítás megszervezése és koordinálása a repülőtér vezető feladata.

A légiforgalmi adatok ellenőrzésének gyakorisága

	az infrastruktúrában fellépő változás esetén
	az infrastruktúrában fellépő változás esetén
	évente
	az infrastruktúrában fellépő változás esetén
	10 évente vagy minőségromlás esetén
	-
	az infrastruktúrában fellépő változás esetén
	lásd 9. fejezet
	az eszközpark bővítése esetén
	napi / heti / havi / éves ellenőrzések
	lásd 10. fejezet

8. REPÜLŐTÉR MOZGÁSI TERÜLETRE VALÓ BELÉPÉS SZABÁLYAI

8.1. Biztonsági szolgálatok közreműködése

A repülőtér rendelkezik jóváhagyott védelmi tervvel, melynek célja: A polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló 300/2008/EK (2008. március 11.) rendeletben megfogalmazott és az Európai Unióban egységesen alkalmazott követelmények - a repülőtéri üzemeltetés jellege és fenyegetettség szintje szerint - megvalósuljanak, így a személyek és az áruk Európai Unió belüli védelme érdekében a polgári légi közlekedés védelmét szolgáló közös szabályok létrehozásával meg kell akadályozni a polgári légi járművek elleni jogellenes a polgári légi közlekedés védelmét veszélyeztető cselekményeket.

8.2. A mozgási területre történő illetéktelen belépés megakadályozása

A belépésre vonatkozó részletes szabályokat a hatóság által jóváhagyott érvényes védelmi terv tartalmazza. Az AM II. kötet 5. pontja tartalmazza a szükséges, nyilvános információkat.

9. A REPÜLŐTÉR MOZGÁSI- ÉS MÁS ÜZEMI TERÜLETEINEK ELLENŐRZÉSE

A repülőtér üzemi területén az előtérügyeletes rutinszerű, illetve nem rutinszerű ellenőrzéseket hajt végre a biztonságos üzem megalapozása érdekében. Az ügyeletesek minden olyan képzéssel rendelkeznek, ami a feladat ellátásához szükséges. Az ellenőrzés során szemrevételezés útján, és ha úgy ítéli meg, a kellő mérőeszközök igénybevételével meggyőződik a repülőtér mozgási és más üzemi területeinek és a repülőtér létesítményeinek állapotáról. Az előtérügyeletes szükség szerint további előterez személyzet mozgósítását kérheti.

○ **Légiforgalmi szolgálattal (ATS) való kommunikáció rendje**

Az ellenőrzést végző személy folyamatos zárt láncú rádiós kapcsolatban áll az AFISO-val, illetve az üzemi területen dolgozó valamennyi személlyel. A repülőtéren rendelkezésre áll tartalékkészlet, amely biztosítja a megszakítatlan üzemet.

Az ellenőrzést végző személy minden vizsgálat előtt köteles az AFISO-val egyeztetni a várható légi jármű-mozgásokról. Amennyiben az ellenőrzés várható időtartamán belül nincs gépmozgás, a vizsgálatot megkezdi, egyébként megvárja a mozgási terület szabadságát, hogy az ellenőrzés ne jelentsen akadályt a légi járművek számára.

Az ellenőrzést végző személy a futópályára lépés előtt minden esetben köteles meggyőződni annak szabadságáról az AFISO által kiadott szabad futópálya közlés nyugtázásával, illetve körbenézéssel. A futópálya-sértés megelőzését a vonatkozó infrastruktúra-követelményeknek megfelelő felfestések, jelzések és jelölések is segítik. A futópálya elhagyását is kötelező jelezni az AFISO-nak.

Az ellenőrzést végző személy kommunikációs hiba esetén azonnal elhagyja a munkaterületet és haladéktalanul tájékoztatja az AFISO-t.

Az ellenőrzést végző személy az ellenőrzés során észlelt bármilyen rendellenességről köteles tájékoztatni az AFISO-t, aki értesíti a problémában és annak elhárításában érintett feleket.

○ **Futópálya súrlódási együtthatójának nyári mérése**

A futópálya súrlódási együtthatóját minden évben nyáron ellenőrizni és dokumentálni kell.

FUNKCIONÁLIS SÚRLÓDÁSÉRTÉKELÉS FOLYAMATOS SÚRLÓDÁSMÉRŐ KÉSZÜLÉKEKKEL

A repülőtér-üzemeltetőnek, amikor folyamatos súrlódásmérő eszközzel funkcionális súrlódásértékelést végez, köteles:

- a) a futópályákon 65 km/h sebességnél végzett súrlódásértékelések esetében az adatok rögzítését a küszöbérték végétől 150 m-re kell kezdeni a megfelelő gyorsulási távolság biztosítása érdekében, és a futópálya másik végétől körülbelül 150 m-re kell befejezni, hogy elegendő távolság álljon rendelkezésre a jármű biztonságos lassításához;
- b) a futópályákon 95 km/h sebességnél végzett súrlódásértékelések esetében az adatok rögzítését a küszöbérték végétől 300 m-re kell kezdeni a megfelelő gyorsulási távolság biztosítása érdekében, és a futópálya másik végétől körülbelül 300 m-re kell befejezni, hogy elegendő távolság álljon rendelkezésre a jármű biztonságos lassításához; és
- c) a szemléket a futópálya középvonalától olyan távolságban kell elvégeznie, amely reprezentatív a futópályán üzemelő repülőgépek keréktávolsága szempontjából.

A mért értékeket össze kell hasonlítani a korábbi felmérésekből származó mért értékekkel, hogy nyomon lehessen követni a futópálya burkolat textúrájának, szennyezőanyag- és vízvezetési jellemzőinek tendenciáját.

Amennyiben a surlódási együttható a minimum érték alá esik, üzemeltető köteles gondoskodni a futópálya karbantartásáról.

- **Futópálya karbantartás**

I.kategóriájú precíziós megközelítési pálya esetében az alkalmazott megelőző karbantartási rendszernek azt a célt kell kitűznie, hogy az I. kategóriájú üzemelés bármely időszakában minden megközelítési és futópálya fényszóró működképes legyen, és hogy minden esetben:

a fények legalább 85 %-a üzemképes legyen a következők mindegyikében:

I. kategóriájú precíziós megközelítési világítási rendszer;

- futópálya küszöbfények;
- futópálya szélének fényei;
- futópálya végi fények;

egy üzemképtelen fény nem lehet egy másik üzemképtelen fény mellett, kivéve, ha a fénytávolság jelentősen kisebb, mint az előírt.

A lámpa üzemképtelennek minősül, ha:

- (1) a távolsági fénynyaláb átlagos fényerőssége kisebb, mint az Ügynökség által kiadott típusalkalmassági előírásokban meghatározott érték 50 %-a. Azon könnyű egységek esetében, amelyeknél a távolsági fénynyaláb tervezett átlagos fényerőssége meghaladja az Ügynökség által kiadott tanúsítási előírásokban meghatározott értéket, az 50 %-os értéket ehhez a tervezési értékhez kell viszonyítani;
- (2) a fényhez társított szűrő hiányzik, sérült, vagy a fény nem a megfelelő színű fénysugarat bocsátja ki.

- **Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások**

Ellenőrző listák

Az rutinszerű ellenőrzéseket minden esetben az alábbi ellenőrző pontok alapján kell végrehajtani a mozgási területen, kiemelt tekintettel a futópályára, a gurulóutakra és az előterekre.

Rövid (napi) rutinellenőrzés

A rövid rutinellenőrzés magában foglalja:

- az idegen tárgyak jelenlétének vizsgálatát;
- a látás szerinti segédeszközök állapotának vizsgálatát:
 - fénytechnika épsége és működése,
 - szélirányjelzők épsége és akadályozatlansága,
- az aktuális felszíni feltételek vizsgálatát:
 - szennyeződések jelenléte (gumi, olaj, föld stb.),
 - csapadék jelenléte (víz, hó, jég),
 - anti-icing és de-icing vegyi anyagok jelenléte;
- a vadon élő állatok jelenlétének vizsgálatát.
- akadály, zavaró tényező jelenléte a futópálya tengelyében és környezetében

Hosszú (heti) rutinellenőrzés

A rövid ellenőrzés pontjain túl magában foglalja:

- az egyéb világítási és navigációs eszközök állapotát: akadályok jelölésének épsége és tisztasága, akadályvilágítás, kötelező utasítást adó-, és információs táblák épsége, tisztasága és működése, ILS rendszer épsége.
- az útburkolatok és a szomszédos talajfelületek állapotát: repedések és törések jelenléte, felfestések épsége és tisztasága, aknafedelek állapota és illesztése, növényzet magassága, süllyedések, vizenyős területek stb. esetleges kialakulása;
- tapasztalati fékhatás ellenőrzése;
- az esővíz-elvezető rendszer tisztaságát;
- a kapuk és a kerítés állapotát.

Nem rutinszerű ellenőrzés

Szélsőséges időjárási viszonyok esetén (hőség, fagyási és olvadási periódusok, viharok, rossz látási körülmények (LVP) stb.) valamint légitársaság személyzete által jelentett jelenségek, vagy bekövetkezett esemény utáni szükségszerű további ellenőrzéseket kell elvégezni, amelyek a következőkre terjedhetnek ki:

- a futópálya, a gurulóutak, és az előterek burkolatának alaposabb vizsgálata;
- fékhatás (felületi súrlódás) mérése a futópályán és a gurulóutakon;
- vízmélység mérése a futópályán és a gurulóutakon.

Csökkenő látási viszonyok között (LVP) végzett ellenőrzésnek az alábbiakra kell kiterjednie:

- Futópálya környezet fizikai jellemző tulajdonságai, megközelítési, indulási területek vizuális ellenőrzése
- Akadályfelületek a futópálya környezetében
- Látás szerinti segédeszközök ellenőrzése (fénytechnika)
- Nem Látás szerinti segédeszközök (ILS)
- Másodlagos áramellátás készenlétének ellenőrzése
- Mozgási terület biztonságának ellenőrzése (tisztasága, akadályok jelölése)
- Mentő és tűzoltó szolgálatok készenléti állapota

A fentiek elvégzése szükséges a mozgási terület bármely szilárd burkolatának javítása vagy bővítése esetén is, hogy a vonatkozó infrastruktúra-követelményeknek való megfelelés bizonyítható legyen.

Naplók

Az előtérügyelet az ellenőrzés elvégzését és eredményét vizsgálati naplóban rögzíti. A bejegyzés előtt mindig szükséges az előző napi bejegyzések felülvizsgálata. A napló az üzemi terület kiemelt részei szerint van felosztva, térképpel kiegészítve (E-I melléklet).

A napló kitöltésének menete:

1. Dátum, név és időpont kitöltése;
2. Ellenőrzés típusának bekarikázása;
3. A mozgási terület egyes részeinek ellenőrzése:
 - a. Ha minden rendben található: „Rendellenesség észlelve” mezőt kihúzni
 - b. Rendellenesség azonosítása esetén:
 - i. „Rendellenesség észlelve” mezőben jelölni a koordinátákat a csatolt térkép alapján;
 - ii. „Megjegyzés” mezőben a rendellenesség rövid leírása, szükség esetén a felvett jegyzőkönyv számával kiegészítve;
4. Aláírás.

Példa a kitöltésre az E-I mellékletben látható.

Nyilvántartás

A kitöltött naplók és jegyzőkönyvek a toronyban kerülnek archiválásra kategorizálva 5 évig, a repülőtér nyilvántartási rendszere szerint történik. A jegyzőkönyv felvételét igénylő alkalmak sorát utólag szövegkihúzóval ki kell emelni a könnyebb azonosítás érdekében. A repülőtér biztonsági vezetője kéthetente felülvizsgálja a naplókat és szükség szerint intézkedéseket fogantatosít a visszatérő vagy szokatlan jelenségek kezelésére.

9.3. Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere

Az ellenőrzések gyakorisága

- A repülőtér kategóriájának megfelelően naponta 2 rövid rutinellenőrzést kell elvégezni.
- A hosszú rutinellenőrzést hetente egyszer kell elvégezni az üzemeltetési vezető által jóváhagyott heti terv szerint meghatározott napokon.
- A nem rutinszerű ellenőrzések gyakoriságáról az AFISO dönt az időjárás hevesessége és a légi jármű-forgalomfüggvényében.

Kiértékelés és intézkedés

Ha nem észlelhető rendellenesség

Ha az ellenőrzés során nem merült fel rendellenesség, nincs további teendő.

Azonnal helyreállítható rendellenesség észlelése esetén

Ha az ellenőrzés során rendellenesség merült fel, de az ellenőrző személy önállóan vissza tudta állítani a megfelelő állapotot, elegendő az ellenőrzés végeztével szóban értesíteni az AFISO-t, az üzemeltetési vezetőt, és a biztonsági vezetőt.

Nem azonnal helyreállítható rendellenesség észlelése esetén

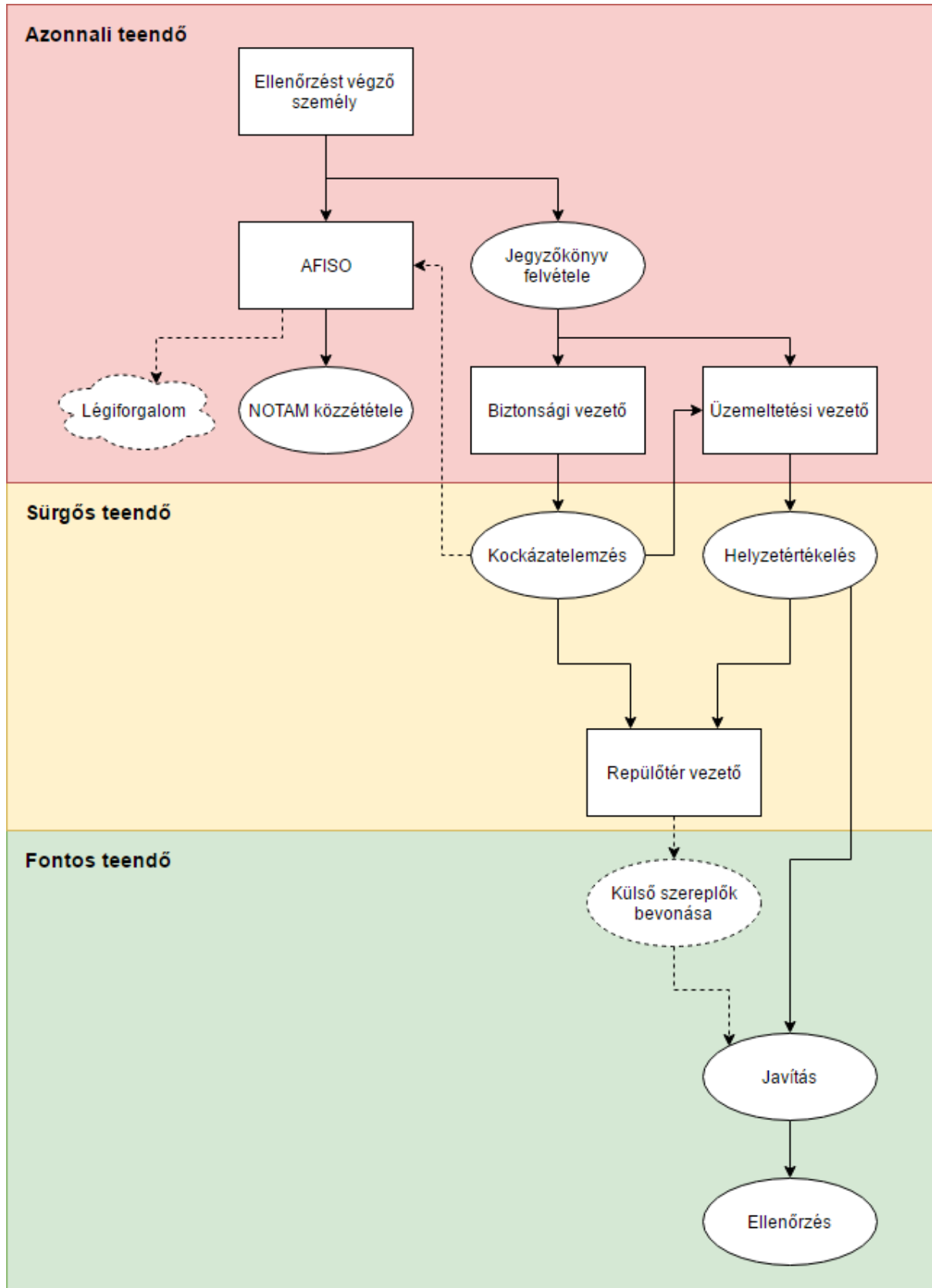
Ha az ellenőrzés során olyan rendellenesség merült fel, amit az ellenőrző személy nem tudott helyreállítani, köteles azonnal értesíteni rádióan az AFISO-t, majd jegyzőkönyvet kell felvennie az eseményről. A jegyzőkönyvet be kell mutatnia az üzemeltetési vezetőnek és a biztonsági vezetőnek.

Az AFISO feladata az eseményről NOTAM kiadása, továbbá a repülőtér érintő légiforgalom résztvevőinek rádióan keresztül történő tájékoztatása.

Az üzemeltetési vezető feladata a helyzetértékelés, és a javítás szervezésének megkezdése. Amennyiben a javítás külső szereplő szakértelmét vagy eszközét kívánja meg, a kapcsolatfelvétel és a további koordináció a repülőtér vezető felelőssége.

A biztonsági vezető feladata a kockázatelemzés elvégzése, majd erről az üzemeltetési vezető, a repülőtér vezető, és az AFISO tájékoztatása, és amennyiben szükséges, a kiadott NOTAM felülírása. A kockázatelemzés eredményének ismeretében a repülőtér vezető dönt az üzemelés további menetéről a rendellenesség megszüntetéséig, amely lehet változatlan, korlátozott, vagy szünetelhet.

A hibaelhárítás megtörténte az üzemeltetési és biztonsági vezetők együttesen leellenőrzik a javítás sikerességét, annak minőségét és dokumentálását. Ha mindent rendben találnak, a NOTAM visszavonható, és a normál üzem folytatható.



12. ábra: a nem azonnal helyreállítható rendellenesség során szükséges intézkedések folyamatábrája

10. ELEKTROMOS RENDSZEREK, LÁTÁS- ÉS NEM LÁTÁS SZERINTI ESZKÖZÖK ELLENŐRZÉSE

A navigációs eszközök és a fénytechnika rendszeres ellenőrzése és a tervszerű megelőző karbantartások elvégzése szavatolja a biztonságos üzemeltetést. Mivel ezek elsőrendű repülésbiztonsági tényezők, a vizsgálatok előtt és alatt kiemelten fontos figyelembe venni az adott és várható légiforgalmi helyzetet.

10.1. Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások

Ellenőrző listák

A rendszerberendezések rutinellenőrzése az előtérügyelet feladata a 9.2. pontban részletezett eljárások szerint, az AFISO pedig vele együttműködve az üzemkésztségük megállapításáért felel.

Rövid rutinellenőrzés

A rövid rutinellenőrzés elemei:

- a torony eszközök ellenőrzése;
- rádiópróbák – adatrögzítő ellenőrzés;
- telefon próbák – adatrögzítő ellenőrzés;
- AFTN összeköttetés ellenőrzés;
- a fénytechnika világítás ellenőrzése (pálya, bevezető fénysorok, PAPI);
- az előtér világítás ellenőrzése;
- a fénytechnika konténer ellenőrzése szemrevételezéssel;
- az ILS működés visszajelzés ellenőrzése;
- az ILS antennák és konténerek ellenőrzése;
- a szükségáramforrás (diesel aggregátor) tüzelőanyag-szintjének ellenőrzése.

Hosszú rutinellenőrzés

A rövid ellenőrzés pontjain túlmenően:

- a fénytechnika konténer takarítása;
- a szükségáramforrás működésének próbája;
- az ILS konténerek takarítása;
- az ILS konténerek ajtónyitó riasztásának ellenőrzése;
- az ILS konténerek légkondicionáló berendezéseinek ellenőrzése;
- az ILS újraindítása, készletváltás.

Az ILS hosszú rutinellenőrzését csak az arra kiképzett személy végezheti el.

Nem rutinszerű ellenőrzés

A műszeres vizsgálatok, megelőző karbantartások minden esetben külső, megfelelő jogosítással rendelkező partnerek közreműködésével történik jogszabályi vagy gyártói utasítások szerint. A szerződött szervezetek listája a 10.2. pontban látható.

Naplók

Egy ellenőrzés elvégzése és eredménye az AFIS szolgálat átadás-átvételi naplóban (E-II melléklet) kerül rögzítésre. Az előző napi bejegyzések felülvizsgálata az adott napi bejegyzéskor történik meg.

A napló kitöltésének menete:

1. Dátum, név és időpont kitöltése;
2. A rutinellenőrzés végrehajtása;
 - a. Ha minden rendben található: a Napi események, üzenetek, a Hangrögzítő és a Fénytechnika, ILS mezőket kihúzni;
 - b. Rendellenesség észlelése esetén: rövid jellemzés a megfelelő sorba, és a hiba súlyosságának függvényében jegyzőkönyv felvétele;
3. Aláírás.

Példákkal:

AFIS szolgálatot átvettem:		Dátum: 2017.02.10. Idő: 07:10
Napi események, üzenetek:		
Hangrögzítő:		
Fénytechnika, ILS:		
Dátum: 2017.02.10. Idő: 18:05	AFIS szolgálatot átadtam:	
AFIS szolgálatot átvettem:		Dátum: 2017.02.11. Idő: 07:05
Napi események, üzenetek:	Fals szélirány adat, jkv. 2017-002 számmal	
Hangrögzítő:		
Fénytechnika + ILS:		
Dátum: 2017.02.11. Idő: 18:00	AFIS szolgálatot átadtam:	

Nyilvántartás

A kitöltött naplók és jegyzőkönyvek a toronyban kerülnek archiválásra kategorizálva 5 évig. A jegyzőkönyv felvételét igénylő alkalmak sorát utólag szövegkihúzóval ki kell emelni a könnyebb azonosítás érdekében. A repülőtér biztonsági vezetőjének kéthetente felül kell vizsgálnia a naplókat, és meg kell hoznia a szükséges intézkedéseket.

10.2. Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere

Az ellenőrzések gyakorisága

- A rövid rutinellenőrzést naponta, a repülőtér nyitása előtt kell elvégezni.
- A hosszú rutinellenőrzést hetente egyszer kell elvégezni.
- A nem rutinszerű ellenőrzések gyakorisága a *léginavigációs és a légiközlekedés biztonságát szolgáló egyéb földi berendezések engedélyezési eljárásáról és hatósági felügyeletéről szóló 68/2011. (XI. 30.) NFM rendelet* 2. mellékletét alapul véve a repülőtéren megtalálható EATMN-rendszerek tekintetében:

Rendszer megnevezése			Ellenőrzés		Ellenőrző szervezet(ek)
			Földi (hónap)	Légi (hónap)	
Távközlési rendszerek a földi, a fedélzet és a földi irányítás közötti, valamint a fedélzetek közötti kommunikációhoz	Levegő-föld hang kommunikáció	VHF 8,33kHz	3	Áthelyezés esetén	TEGE Kft.
	Föld-föld kommunikációs hálózatok	AFTN	6	-	HungaroControlZrt.
	Föld-föld hang kommunikáció *	UHF 438-470 MHz	-	-	-
Navigációs rendszerek	Navigációs segédeszközök	DME	6	6	TEGE Kft.
		ILS	6	6	TEGE Kft.
	Repülőtéri fénytechnikai berendezések	PAPI, Futópályák fénytechnikai rendszerei	6	6	ATC Aircom Kft. Gentervill Kft. TEGE Kft.
A légiforgalmi tájékoztató szolgálatok rendszerei		-	6	-	HungaroControlZrt. TEGE Kft. Spec-Ton Kft.
A meteorológiai adatok felhasználására szolgáló rendszerek		-	6	-	Országos Meteorológiai szolgálat

* A táblázatban eredetileg VoIP és ATS Voice távközlési formák szerepelnek, de a repülőtéren zárt láncú UHF rádióhálózat van használatban föld-föld hangalapú kommunikáció céljára. A mobil eszközök karbantartást nem igényelnek, meghibásodás esetén cserekészülék elérhető. A tartalék rádió folyamatos töltés alatt van és meghibásodás esetén az AFIS szolgálattól felvehető.

Kiértékelés és intézkedés

Ha nem észlelhető rendellenesség

Ha az ellenőrzés során nem merült fel rendellenesség, akkor nincs további teendő.

Azonnal helyreállítható rendellenesség észlelése esetén

Ha az ellenőrzés során felmerült rendellenesség, de az ellenőrző személy egymaga vissza tudta állítani a normál állapotot, elegendő az ellenőrzés végétével szóban értesíteni az üzemeltetési vezetőt, és az SSM-et.

Nem azonnal helyreállítható rendellenesség észlelése esetén

Ha az ellenőrzés során felmerült rendellenesség, amit az ellenőrző személy nem tudott helyreállítani, jeleznie kell azt az AFISO-nak NOTAM kiadás céljából, majd jegyzőkönyvet kell felvennie az eseményről. Ha szükséges, az AFISO rádión értesítse a repülőtérrel érintő légiforgalom résztvevőit. A jegyzőkönyvet be kell mutatnia az üzemeltetési vezetőnek és a biztonsági vezetőnek.

Az üzemeltetési vezető feladata a helyzetértékelés, és a javítás szervezésének megkezdése. Amennyiben a javítás külső szereplő szakértelmét vagy eszközét kívánja meg, a kapcsolatfelvétel és a további koordináció a repülőtér vezető felelőssége.

A biztonsági vezető feladata a kockázatelemzés elvégzése, majd erről az üzemeltetési vezető, a repülőtér vezető, és az AFISO tájékoztatása, és amennyiben szükséges, a kiadott NOTAM felülírása.

A kockázatelemzés eredményének ismeretében a repülőtér vezető dönt az üzemelés további menetéről a rendellenesség megszüntetéséig: lehet változatlan, korlátozott, vagy szünetelhet.

A navigációs eszközök gyors javítása magas prioritású feladat. A javítást szervező személy minden indokolt erőt és eszközt felhasználhat, akár szabadnapos dolgozót is berendelhet.

A hibaelhárítás megtörténte az üzemeltetési és biztonsági vezetők együttesen leellenőrzik a javítás sikerességét, annak minőségét és dokumentálását. Ha mindent rendben találnak, a NOTAM visszavonható, és a normál üzem folytatható.

Áramszünet esetén

Szolgáltató által bejelentett áramszünet esetén az előtérügyeletes ellenőrzi a diesel aggregátor üzemelését, és tájékozik az áramszolgáltatónál az áramszünet várható időtartamáról. Az áramszünet tényét rögzíti a szolgálati naplóban.

Az előtér ügyeletes gondoskodik az üzemanyag-utánpótlás biztosításáról. Az üzemanyagot mindig 95%-ig kell utántölteni lekapcsolt berendezésnél, a forgalmi helyzet figyelembevételével, az AFISO- val egyeztetve.

Az AFISO az aggregátor újraindítása, vagy a hálózati áramszolgáltatás helyreállása után minden esetben ellenőrizze minden navigációs berendezés üzemképességét.

Az ILS rendszer 4-6 órán át képes üzemelni akkumulátorról, az érkező légi járműveket tájékoztatni kell a szükségáramforrás használatáról.

11. REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉSEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

A repülőtéren használt felszerelések, berendezések és gépek használatát, általános üzemeltetését, ellenőrzésüket és karbantartásai programjaikat a Repülőtéri Üzemeltetési Kézikönyv tartalmazza.

A leírás útmutatást ad az eszközök kezelőinek és a karbantartó személyzetnek a járművek és eszközök folyamatos üzembiztos működtetéséhez, a repülésbiztonság és gazdaságosság figyelembe vételével. A leírás az alábbi eszközökre vonatkozik:

- repülőgépek kiszolgálásához használt gépek:
 - önjáró kiszolgáló gépek,
 - nem önjáró kiszolgáló mobil gépek;
- repülőtéri munkálatokra használt gépek:
 - önjáró gépek,
 - nem önjáró mobil gépek,
 - adapterek, egyéb eszközök
- közúton használatos járművek.

Az ellenőrzések során felmerült hibák javítása érdekében az üzembentartó intézkedik azok elvégzéséről vagy szerződött partnerrel való elvégeztetéséről. A hibák helyreállítása a programban rögzítettek szerint visszaellenőrzésre kerül.

A repülőtér üzemben tartója a karbantartásokat, amennyiben az lehetséges, a repülőtér nyitvatartási idején kívül végzi el. Amennyiben nagyobb karbantartási munka elvégzése szükséges, úgy a repülőtér karbantartással érintett része a forgalom elől elzárásra kerül, a korlátozás NOTAM-ban is megjelenik.

12. MOZGÁSI TERÜLETRE VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

A repülőtér üzemben tartója karbantartási programot alkalmaz, amely alapján — az ártalmas felületi szabálytalanságok kialakulásának megelőzése érdekében — intézkedik a futópályák, gurulóutak és előterek felületének karbantartása iránt. Az üzembentartó szavatolja:

- a megfelelően jó súrlódási karakterisztikával rendelkező futópálya-állapotot;
- a gurulóutak és előterek szennyeződésmentes állapotát;
- avízvezető rendszer megfelelő állapotát, amelynek ellenőrzése meghatározott időszakokban megtörténik.

12.1. Mozgási terület karbantartása

A repülőtér üzemben tartója a repülőtér mozgási - és más üzemi területeinek ellenőrzését a kézikönyv 9. pontjában foglaltak szerint valósítja meg. A meghivatkozott pontban foglaltak a repülőtér megelőző és helyreállító karbantartási programjának részét képezik az alábbiakkal együtt:

	lásd 9.
	lásd 10.1. és 10.2.
	lásd 9.
	lásd 9.
	lásd 11.
	évente

Az ellenőrzések gyakorisága és az ellenőrzést végző szervezetek részletes táblázatos összefoglalása a RÜK 7. részében található.

A fentiekben említett ellenőrzések során felmerült hibák javítása érdekében az üzembentartó intézkedik azok elvégzéséről vagy szerződött partnerrel való elvégeztetéséről. A hibák helyreállítása a programban rögzítettek szerint visszaellenőrzésre kerül.

A repülőtér üzemben tartója a karbantartásokat, amennyiben az lehetséges, a repülőtér nyitvatartási idején kívül végzi el. Amennyiben nagyobb karbantartási munka elvégzése szükséges, úgy a repülőtér karbantartással érintett része a forgalom elől elzárásra kerül, a korlátozás NOTAM-ban is megjelenik.

12.2. Túlterheléses műveletek

A repülőtéren nem engedélyezett túlterheléses művelet, azonban ilyen bekövetkezése esetén a mozgási területek felületének speciális vizsgálatát az üzembentartó a 12.1. pontban leírtak szerint elvégzi. Kényszerhelyzeteket követően a karbantartási program alapján speciális ellenőrzéseket hajt végre a repülőtér.

12.3. Jelölések eltávolítása

Ha karbantartási vagy egyéb okokból (pl. a jelölések áthelyezése, újratervezése) a mozgási területen lévő jelölésre már nincs szükség, a jelölést fizikailag el kell távolítani. A nem szükséges jelölést semmiképpen sem szabad átfesteni.

A jelölés eltávolítása különböző technikák alkalmazásával történhet, de az alkalmazott technikától függetlenül nem okozhat kárt a burkolatban vagy a világítási rendszerek részeiben.

Annak érdekében, hogy az eltávolított jelölés(ek) vizuális megjelenése az burkolaton megszűnjön, a régi jelölés(ek) fizikai eltávolítása során a jelölés(ek) által elfoglalt területet előre meghatározott nagyobb méretű és alakú, a régi jelölés(ek)et is magában foglaló, a szomszédos jelöléseket egy nagyobb téglalap alakú eltávolítási területbe csoportosítva kell eltávolítani.

13. A REPÜLŐTÉRI MUNKÁLATOK BIZTONSÁGÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

A repülőtér üzemben tartója a karbantartásokat, valamint az egyéb építési munkákat – ha az lehetséges – a repülőtér nyitvatartási idején kívül végzi el. Amennyiben nagyobb repülőtéri munka elvégzése szükséges és az nem hajtható végre a repülőtér üzemidején kívül, úgy a repülőtér karbantartási munkálattal érintett része a forgalom elől elzárásra kerül, a korlátozás pedig NOTAM-ban is megjelenik 7.1. szerint. A karbantartással érintett terület fénnel vagy festéssel megjelölésre kerülhet a vonatkozó infrastruktúra-követelmények szerint. Amennyiben a repülés korlátozásával járó nagyobb munkálat tervezett, úgy azt a repülőtér Légiforgalmi Tájékoztató Körlevélben is közzéteszi közlemény formájában.

A repülőtér területén végzendő karbantartásra, építési munkálatokra, illetve a légi oldalra való belépéshez a felelős vezető írásbeli engedélye szükséges, mely az adott munkavégzés szerződésének megkötésekor kerül rögzítésre. Az ő akadályoztatása esetén az Üzemeltetés és Karbantartási; AFIS/CNS; Repülésbiztonsági vezetők közül a megbízott személy jogosult a szerződés aláírására, ha annak tárgya korábban már egyeztetve lett a felelős vezetővel.

A mozgási területet érintő nagyobb munkálatokat megelőzően összekötő csoport alakul a repülőtér üzemeltetője, a légiforgalmi szolgálat és az előtérügyeleti szolgálat delegáltjaiból. Az értekezletek gyakoriságát a csoport maga állapítja meg a követendő eljárások kialakítása érdekében.

A munkálatok megkezdése előtt az azt végző személyek felkészítő oktatáson vesznek részt, mely a következőkre terjed ki:

- az AOM általános ismertetése;
- a repülőtéren előforduló veszélyek;
- a repülőtéri szolgálatok elérhetőségei;
- kétoldalú rádiókommunikáció (amennyiben szükséges);
- gépjármű behajtás és közlekedés szabályai (amennyiben szükséges);
- felügyelet a repülőtér részéről;
- FOD veszély elkerülése;
- R/T eljárások;
- biztonsági előrejelzések vétele;
- a munkabefejezésére vonatkozó, követendő jelentési rend.

A felkészítés során továbbá meg kell határozni:

- a munka óraszámát;
- a munkaterület elhelyezkedését, megjelölését;
- az engedélyezett útvonalakat;
- a használt kommunikációs eszközöket;
- az eszközök és járművek megengedett magasságát és az engedélyezett határértékeket;
- a navigációs eszközök zavarásának előidézésére képes elektromos eszközök használatának korlátozásait;
- a magasabb daruk korlátozását, tekintettel az ILS-re, radarra és a leszállító berendezésekre.

A repülőtér üzemben tartója a fentiekben leírt módon biztosítja, hogy a repülőtéri munkálatok ne érintsék a légi járművek biztonságát, valamint azt, hogy a repülőtéri műveleti tevékenységek se befolyásolják a munkálatok biztonságát.

A munkálatok folyamatos felügyeletére a repülőtér üzemeltetőnek ki kell jelölnie egy repülőtéri alkalmazottat, aki a megbízottal megegyező oktatásban részesül.

Az oktatás dokumentálásra kerül. Az oktatást az üzemeltetési vezető vagy a Repülésbiztonsági vezető hajtja végre.

Amennyiben a munkálatokat repülőtéri alkalmazottak, vagy a 12.1. táblázatban szereplő feladatok ellátására szerződött partnerek végzik, vagyis már rendelkeznek megfelelő általános képzéssel és gyakorlatuk is van a repülőtér területén történő munkavégzésben, a megbízó és a megbízott felelős személyeinek egyetértése esetén az oktatáson elegendő csak az adott munka részleteinek megbeszélése. Egyet nem értés (pl. új alkalmazott valamely fél részéről) és minden egyéb esetben kötelező legalább a jelen fejezetben meghatározott pontok mindegyikének átvétele, ismertetése.

A munka befejeztével a megbízó megvizsgálja a munkaterületet, hogy meggyőződjön, hogy azt a megbízott visszaállította rendeltetésének megfelelő állapotába. Ez a Munkavégzési szerződés átadás-átvételi dokumentumban (E-III melléklet) kerül rögzítésre, melyet a felelős vezetőnek kell aláírnia. Az ő akadályoztatása esetén az Üzemeltetés és Karbantartási; AFIS/CNS; Repülésbiztonsági vezetők kaphatnak felhatalmazást a megbízás átvételére.

13.1. Beruházási és karbantartási munkák koordinálása, tervezése és kivitelezése

Minden nemű karbantartási, vagy fejlesztési célú munkavégzési igényt a szolgálatok számára előre be kell jelenteni. Amennyiben a munkálatok külső partnereket üzemelését is érinti, úgy őket is a tájékoztatni szükséges.

13.2. Kapcsolattartás a Légiforgalmi Szolgálatokkal a munkákkal kapcsolatos ügyekben

A munkálatok megkezdése és befejezése az előtérügyeletes előzetes engedélyének beszerzését követően az AFISO részére rádióon bejelentésre kerül.

A munkálatok szigorúan csak az engedélyezett időintervallumon belül hajthatóak végre.

13.3. Repülőtéri munkálatok biztonságára vonatkozó eljárások

Futópálya, gurulóút zárása esetén az üzemben tartójának biztosítania kell, hogy

- a CS ADR-DSN.R.855(c) pontban meghatározott zárójelzést helyezzenek el az ideiglenesen lezárt futópályán, gurulóúton vagy annak egy részén, kivéve, ha a zárás rövid ideig tart, és a légiforgalmi szolgálatok megfelelő figyelmeztetést adnak;
- a lezárt futópályán vagy gurulóúton, illetve annak egy részén nem működtetnek világítást, kivéve, ha az karbantartási célokból szükséges
- a szabványos záróelemeket a futópálya/gurulóút mindkét végén kell kihelyezni (CS ADR-DSN.R.855)

14. ELŐTÉRÜGYELETI MENEDZSMENT

Beállítói/előtér-ügyeletési feladatokat csak a vonatkozó uniós/nemzeti jogszabályok szerint kiképzett, képesített és feljogosított személy láthat el. A repülőtér üzemeltető biztosítja és előírja, hogy a beállítói/előtér-ügyeletési feladatokat ellátó személyek megkülönböztethető fluoreszkáló mellényt viseljenek, továbbá nappali órákban fluoreszkáló botot, éjszaka vagy rossz látási viszonyok esetén világító jelzőbotok használjanak. A forgalmi előtéren az általános utas- és poggyászkezelés mellett az alábbi, légiforgalmat érintő feladatok fordulhatnak elő:

- FOD jelenlétének ellenőrzése;
- légi jármű felvezetése, beállítása és rögzítése érkezéskor;
- légi jármű mozgatása érkezés után vagy indulás előtt;
- légi jármű ki- és berakodása, vagy annak segítése és a megfelelő eszközök biztosítása;
- üzemanyagfeltöltés;
- földi áramforrás biztosítása és működtetése;
- jégtelenítés.

Az előtérügyelet az érkező légi jármű fogadása előtt az adminisztrációs irodával és az AFISO-val egyeztetve szervezi meg a kiszolgálás menetét. A szükséges kiszolgáló eszközöket az előterek eszköztároló területeire készíti elő és meggyőződik azok működőképességéről. Az előtérügyelet a földön tartózkodó repülőgépeknél a személyzet igényeinek megfelelően intézkedik (betartva az eljárások szabályosságát).

Az előtérügyeleti szolgálat ellenőrzése, a szükséges emberi erőforrás mértékének megállapítása az üzemeltető feladata. A személyi háttér képzése mellett a következő SMGCS elemek segítik elő a biztonságos üzemeltetést a mozgási területen az ICAO Doc 9476 alapján (részletesen lásd 6.3):

- felfestések és fénytechnika;
- kötelező utasítást adó és információs táblák;
- nyilvánosan közzétett térképek és eljárások;
- repülőtéri tájékoztató szolgálat.

14.1. Légi járművek ellenőrzésének átadása a légiforgalmi tájékoztató szolgálat és az előtérforgalmi menedzsment között

A repülőtéri TIZ-en belül az AFISO kommunikál a légi járművekkel mind a levegőben, mind a földön, ameddig a repülőgépek összeütközést elkerülő fedélzeti fényei aktívak. A repülőtér üzemeltető biztosítja, hogy AFIS szolgálat levegő-föld rádiókommunikációja magyar vagy angol nyelven történjen.

Az előtérügyelet nem áll rádiós kapcsolatban a légi járművekkel; az „átadás” akkor történik meg, amikor a személyzet elhagyta a repülőgép fedélzetét. Az AFISO és az előtérügyelet között biztosított a folyamatos kétoldalú rádiókapcsolat. Az AFIS szolgálatra és az előtér ügyeletre a E-V mellékletben meghatározott kommunikációs szabályok is vonatkoznak

14.2. Állóhely kiosztás

A forgalmi előtéren burkolati jelek által meghatározott állóhelyek vannak kijelölve. A használatos állóhelyet és a beállás irányát az AFISO határozza meg figyelembe véve az érkező repülőgép méretét és sajátosságait, a szélirányt, a forgalom célját és az előtér aktuális helyzetképét.

Szükség esetén az előtéri eszköztároló területeken is parkolhat legfeljebb ICAO B kategóriás légi jármű az SSM engedélyével. Ilyen esetben jelzőbójákat szükséges lehelyezni a repülőgép törzsének és szárnyának végpontjaihoz.

14.3. Hajtóműindítás és hátratulás

Mivel az állóhelyi gurulási útvonalak visszacsatlakoznak az előtéri gurulóutakba, a repülőgépek hátratulására nincs szükség. A hajtóműindítás mindig az állóhelyen történik, melynek felügyeletét csak az előtérügyeletes végezheti a következő eljárások szerint:

Általánosan

A hajtóműindítás megkezdése előtt a légi járműtől minden, az eljáráshoz szükségtelen kiszolgáló eszközt az állóhely biztonsági területén kívülre kell helyezni. A repülőgépet és környezetének tisztaságát körbejárással kell ellenőrizni.

Normál hajtóműindítás

A féktuskók eltávolítását a jogszabályban előírt kézjelekkel kell jelezni a személyzetnek, majd el kell hagyni a biztonsági területet. A „szabad” tájékoztatást az AFISO adja ki a személyzetnek rádión.

Földi áramforrásról táplált hajtóműindítás

GPU használata esetén az előtérügyeletes adja meg a kézjelet az indításra. Sikeres indítás után a személyzet jelzésére le kell csatlakoztatni a repülőgépről a GPU-t, és ki kell vontatni a biztonsági területen kívülre. A féktuskók eltávolítására csak ezt követően kerülhet sor, amit szintén jelezni kell a személyzetnek, majd el kell távolodni a repülőgéptől.

14.4. Repülőgép beállítás és felvezetés

A repülőgépek előtéren történő mozgásáért az előtérügyeletes a felelős.

A repülőgépek állóhelyre történő navigálását felvezető gépjármű segítheti, ha az érkező légi jármű személyzete a leszállás előtt ezt kéri, vagy valamilyen okból fontos az útmutatás az előtéren, és minden esetben, ha szabad rá az előtérügyeleti szolgálat kapacitása.

A felvezető autóval a futópálya várópontnál kell megvárni bekapcsolt fényhíddal és „Follow me” jelzéssel, míg az érkező repülőgép elhagyja a futópályát. Ekkor elindulva legfeljebb 30 km/h sebességgel be kell vezetni a gépet az AFISO által megadott állóhelyre.

Az állóhely nyomvonalára ráforduló légi jármű végső pozícionálását a E-IV sz. mellékletben előírt kézjelekkel kell elvégezni minden esetben, úgy, hogy a repülőgép teljes kiterjedése a biztonsági terület vörös határain belül legyen. A hajtóművek leállítását követően meg kell várni az összeütközést jelző fény lekapcsolását, ezután féktuskókat kell behelyezni az orrfutó kerekei elé és mögé. Ezt kézjelekkel ismertetni kell a személyzettel is.

Amennyiben a repülőgép várhatóan hosszabb ideig fog az előtéren tartózkodni, valamint a pillanatnyi vagy az előrejelzett szélsébség meghaladhatja a 20 m/s-t, vagy ha az állóhelyen tartózkodó gépekre 12 m/s-nál erősebb oldalirányú szél várható, akkor a főfutóműveket is féktuskókkal kell rögzíteni.

14.5 A repülőtér munkaterületére vonatkozó közlekedési szabályok.

A repülőtér munkaterületén végzett mozgások során a szolgálatoknak az alábbi szabályokat kell alkalmazniuk:

A személyek és földi járművek mozgását – beleértve a vontatott légi járművek mozgását is – a repülőtér munkaterületén az AFIS szolgálatnak kell felügyelnie és koordinálnia/irányítania a leszálló, guruló és felszálló légi járműveket fenyegető veszélyek elkerülése érdekében.

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

B) A járműveknek elsőbbséget kell, hogy adjanak légi járművet vontató jármű számára.

C) A földi járműveknek az AFIS szolgálat utasításainak megfelelően elsőbbséget kell adniuk más földi járművek számára.

A földi járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek az A) B) C) pont előírásainak ellenére is követniük kell az AFIS szolgálat által kiadott utasításokat.

15. ELŐTÉREN ALKALMAZANDÓ BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

15.1. Megfúvásos balesetek elleni védelem

Szél elleni védelem

Ha a meteorológiai előrejelzések alapján erős szél, vihar vagy egyéb szélsőséges körülmény várható, a szabadban álló légi járművek védelméért az előtérügyeleti menedzsment a lehetőségek szerint tesz. A károk megelőzése történhet nyűgözéssel vagy – szabad kapacitás esetén – hangártárolással. Az érintett repülőgépek jellemzően a general aviation forgalom résztvevői.

Ha várhatóan rövid időn belül az időjárási viszonyok romlása várható, vagy ha ismert, hogy egy érkező repülőgép hosszabb távon parkolna az előtérén, érdeklődni kell a személyzetek elérhetőségéről és ismertetni kell velük nyűgözés és a tárolás lehetőségét.

A nyűgözés alapvetően a személyzet feladata, de kérésükre a repülőtér is elvégezheti. Ebben az esetben szükséges a típusra jellemző eljárás megismerése a személyzet útmutatásával, és a hozzávaló fedélzeti eszközök biztosítása az előtérügyelet részére.

Amennyiben a légi jármű nem nyűgözhető (furattal, nyűgöző szemmel nem rendelkezik), akkor a hangártárolás lehetőségét kell felmérni. A légi jármű mozgatását és a betolást minden esetben az előtérügyeletes hajtja végre, de ez csak akkor lehetséges, ha a légi jármű rögzítőfékje ki van oldva – erre szintén figyelmeztetni kell a személyzetet.

Ha a hangárban nincs elég hely, és a nyűgözés sem megoldható, a személyzet figyelmét fel kell hívni az esetleges káros következményekre és az ezekből eredő kockázatra. A nyűgözetlen légi járműveket ajánlott az eszköztároló területeken parkoltatni.

Ha a személyzet nem elérhető vagy nem kooperál, illetve ha a nyűgözés és a hangártárolás sem lehetséges, repülőtér nem vállal felelősséget az időjárás okozta károkért.

A fentiekől eltérni minden esetben csak az AFISO vagy az üzemeltetési vezető engedélyével szabad.

Propwash és jetblast elleni védelem

A hajtóművekből kiáramló légtömeg jelentette kockázat távolsági elkülönítéssel, és teljesítménykorlátozással van minimalizálva.

Több előtéri állóhely szabad státusza esetén az AFISO feladata, hogy nagy méretkülönbségű repülőgépeket két távolabbi állóhelyre állítson be. Emellett az állóhelyek biztonsági távolságai is elősegítik, hogy egy keltett légáram szétterjedhessen és lelassulhasson, mire elér egy másik légi járművet – akár szomszédos állóhelyek esetén is.

Az előtérreken az alábbi sebességkorlátozások is érvényben vannak:

- gurulási sebesség: 10 kt,
- akadály közelében: 5 kt,

tehát az előtérreken használható hajtóműteljesítmény, főleg repülőgépmellett (mint akadály) elgurulva minimális.

15.2. Üzemanyag feltöltés szabályai

A repülőtéren kerozin (JET A1) és repülőgépbenzin (AVGAS 100LL) áll a légi járművek rendelkezésére. A kerozin kiszolgálása tartályautóból történik, a repülőgépbenziné pedig az üzemanyagtelepen kútoszlopról. Feltöltést csak az arra kiképzett dolgozók végezhetnek.

A feltöltési folyamat alatt (a csatlakozástól a lecsatlakozásig) a feltöltendő légi jármű, a feltöltő állomás és a töltésben résztvevő eszközök 10 méteres sugara által meghatározott területet feltöltési zónának kell tekinteni.

Az általánosan betartandó szabályok a feltöltési folyamat során:

- A zónában dohányzás és nyílt láng használata szigorúan tilos!
- A zónába a GPU kivételével egyéb kiszolgáló eszközök bevitele tilos!
- A zónában mobiltelefon használata tilos!
- Az üzemanyagtömlőt kiszolgáló eszközzel keresztezni tilos!
- Az üzemanyag folyása esetén a tankolást azonnal le kell állítani, a személyzetet és a repülőtéri tűzoltóságot értesíteni kell!
- Zivatarvédekenység alatt az üzemanyag kiszolgálás tilos!

Tüzelőanyag feltöltése kútoszlopról

Az üzemanyagtelepre gurulni légi járművel csak az AFISO hozzájárulásával és az üzemanyagöltésre kiképzett személyzet jelenléte esetén szabad. A légi jármű személyzetének kérésére bevezetés biztosítható az üzemanyagtelepre.

Az üzemanyag kiszolgálása előtt a kútoszlopot a légi járművel azonos potenciálra (földelés) kell hozni.

Tüzelőanyag feltöltése tartályautóból

Tartályautóval a repülőgépet mindig hátulról és jobb oldalról, a szárny mellől kell megközelíteni. A tartályautó előtt akadály nem lehet, a kiszolgálás során a menekülési útvonalának biztosítottságáról való gondoskodás a tartályató-vezető feladata.

Az üzemanyag áttöltése előtt a tartályautót a légi járművel azonos potenciálra (földelés) kell hozni.

A töltés végeztével a tartályautóval előre haladva nagy ívben kell elhaladni a repülőgép előtt, vagy ha a hely megengedi, a repülőgéptől ellentétes irányban eltávolodva. A tartályautóval tolatni csak külső irányító személyzet segítségével szabad.

Tüzelőanyag feltöltése utasokkal a fedélzeten

A légi jármű személyzetének kérésére lehetséges feltankolni a légi járművet utasokkal a fedélzetén. Az utasok menekülési lehetőségét a töltési folyamat során végig biztosítani kell az utasajtók és a menekülési útvonal szabadon hagyásával. Az útvonal mindig a tartályautóval ellentétes oldalon található.

A töltés során a tűzoltó szolgálatnak jelen kell lennie. A légi jármű személyzetével a tankolás megkezdését egyeztetni kell, hogy előtte a menekülésre vonatkozó eljárást ismertethessék az utasokkal. A feltöltés csak a személyzet és a tűzoltó szolgálat szóbeli jelzésére kezdhető meg.

15.3. FOD kezelése

A balesetek, valamint a légitársaságok sérülésének megelőzése érdekében az állóhelyek területét minden alkalommal ellenőrizni kell egy repülőgép megérkezése előtt szennyeződés tekintetében. A szennyeződés lehet természetes (olaj, jég, hó, kavics stb.) és idegen eredetű (kötözőanyagok, poggyászokról lesett műanyag azonosító elemek, kis lakatok, apró fém tartozékok stb.).

Ezek a tárgyak rendkívül súlyos személyi sérülést és anyagi károkat okozhatnak. Egy hajtómű által beszívott tárgy a hajtómű komoly meghibásodását is eredményezheti, a légitársaság egyéb elemeire, valamint az utasok és a repülőtéren dolgozók részére is kockázatot jelentve.

Állóhelyre repülőgép addig nem gurulhat be, amíg az esetleges idegen tárgyakat el nem távolították. Az idegen tárgyak keresésére a rutinellenőrzések során is kiemelt figyelmet kell fordítani.

Egy repülőgép kiszolgálása során keletkezett szennyeződések annak okozója köteles feltakarítani, az esetet pedig jelenteni kell az AFISO felé szóban. A takarítás után, hajtóműindítás előtt újból meg kell győződni arról, hogy nincs veszélyes anyag a repülőgép közelében. Amennyiben a szennyeződés jellege és kiterjedése az szükségessé teszi, úgy a repülőtéren tűzoltó szolgálatot is értesíteni kell.

A légitársaság megállását követően, még a kiszolgálást megelőzően az előtérügyeletes ellenőrzi a légitársaságot, hogy sérülésre utaló nyomok találhatók-e rajta. Amennyiben a fenti ellenőrzés során a légitársaság felületén sérülés állapítható meg, úgy az előtér-ügyeletes haladéktalanul tájékoztatja a személyzetet annak tényéről, valamint arról, hogy a meglévő sérülésekkel kapcsolatban kárigénnyel a kiszolgálást végző szervezettel szemben nem léphet fel. Sérült légitársaság kiszolgálása csak azt követően kezdődhet meg.

Mivel a legapróbbnak tűnő sérülés is komoly repülésbiztonsági veszélyeket hordozhat magában, ezért a sérülés súlyosságának megítélését mindig csak megfelelően képzett személy bírálhatja el.

15.4. Az alkalmazandó biztonsági előírások betartásának ellenőrzése

Az előtér kiszolgálásban csak az arra kiképzett dolgozók vehetnek részt. Az előtér/repülőtér felügyelői szakszolgálati engedélyek folyamatos érvényességéért az üzemeltetési és karbantartási vezető felel.

A kiszolgálási folyamatok ellenőrzése az üzemeltetési vezető feladata véletlenszerű alkalmakkor. Az ellenőrzés célja feltárni az esetleges biztonsági kockázatokat, hiányosságokat, eltéréseket a kiadott utasításoktól, ezáltal magas szinten tartani a kiszolgálás minőségét. Az ellenőrzés részeként az üzemeltetési vezető megvizsgálja a munkaterület ellenőrzési naplót, ellenőrzi a munkaterület ellenőrzésének végrehajtását, dokumentációját, megfigyeli a munkafolyamatokat, munkaterület biztonsági előírások betartását.

Eltérés észlelése esetén a hibát vétő dolgozóval ismertetni kell a hibát és a helyes eljárást. A hiba mértékétől függően az üzemeltetési vezető jártasság fenntartó képzésre küldheti a dolgozót. A jártasság fenntartó képzés elvégzéséig a dolgozó eredeti munkaköréből felfüggesztésre kerül.

15.5. A forgalmi előtéren zajló utas ki és beszállítási folyamatok felügyelete

Az előtér ügyeletesnek felügyelnie kell a forgalmi előtéren zajló utasok és légitársaság személyzet mozgásával járó folyamatokat.

Az érkező utasok csak az előtér ügyeletes hozzájárulásával hagyhatják el a légitársaság fedélzetét. A hozzájárulás megadása előtt ellenőrizni kell, hogy az utasok mozgási útvonalát nem keresztezi más légitársaság vagy jármű. A leszálló utasokat kísérni/felügyelni kell a torony alatti épületig a közlekedő járdát használva

A beszálló utasok csak előzetes rádió koordinációt követően hagyhatják el az épületet, a közlekedő járdákon. Az épület és légitársaság között biztosítani kell az utasok kísérését és felügyeletet, úgy hogy azok ne keresztezzék más légitársaság vagy jármű útvonalát.

A légitársaságok személyzetét tájékoztatni kell, hogy láthatósági mellény viselése kötelező, illetve informálni kell őket, a légitársaságuk közelében várható más légitársaság/jármű forgalomról a földi kiszolgáláshoz kapcsolódóan.

El kell kerülni a személyek törzs és szárnyak alatti közlekedését, más légitársaságok kiáramló gázugarát, légtömegének szelét.

16. REPÜLŐTÉR KÖZLEKEDÉSI RENDJÉNEK SZABÁLYAI (RE-KRESZ)

A közúti járművekre vonatkozó közlekedési rend

A mozgási területen dolgozó járművezetőkre a repülőtéri kresz kézikönyvben található szabályok érvényesek. A járművezetők a vonatkozó követelményekből képzésen és vizsgán vesznek részt a képzési programnak megfelelően. A Repülőtéri Kresz kézikönyv eljárásokat tartalmaz a repülőtér munkaterületén érvényes szabályokra, valamint szankcionálja a szabályokat megsértő járművezetőket, illetve eljárásokat tartalmaz közlekedési baleset esetére.

17. A VADON ÉLŐ ÁLLATOK JELENTETTE VESZÉLY KEZELÉSE

A madár és vadvédekezési rendszer az egyik fontos eleme a napi repülésüzem biztosításának. Ennek érdekében a repülőtér üzemeltetője:

- a) felméri a vadon élő állatok jelentette veszélyt a repülőtéren és annak 13 km sugarú környezetében
- b) eszközöket és eljárásokat tart rendszerben és működtet a vadon élő állatok és a légi járművek közötti repülőtéri ütközések kockázatának csökkentésére és
- c) folyamatos kapcsolatot tart fenn az légiközlekedési hatósággal azért, hogy a vadon élő állatokkal kapcsolatos értékelés alapján felmerülő veszélyeket jelezze számára a szükséges ellenintézkedések megtétele érdekében.

A repülőtér madár és vadvédekezési rendszerét, az alkalmazott eszközöket és eljárásokat, a Vadon élő állatok okozta kockázatok kezelése elnevezésű kézikönyv tartalmazza.

18. REPÜLŐTÉRI AKADÁLYOK KEZELÉSE

18.1. Safeguarding munkacsoport

a) A Győr-Pér Repülőtér üzemeltetője Safeguarding munkacsoport keretében figyelemmel kíséri a repülőtéren és környékén:

(1) a tanúsítási alaphoz megfelelően megállapított akadálykorlátozó és védőfelületeket, valamint a repülőtérhez kapcsolódó egyéb felületeket és területeket, hogy saját hatáskörén belül megfelelő intézkedéseket tegyen az e felületek behatolásával kapcsolatos kockázatok csökkentése érdekében.

(2) akadályok megjelölését és megvilágítása annak érdekében, hogy adott esetben a hatáskörén belül intézkedhessen.

(3) az emberi tevékenységgel és a földhasználattal összefüggő veszélyeket a hatáskörébe tartozó intézkedések megtétele érdekében.

A munkacsoporti ülésen értékelni kell a megfigyelt területen belüli akadályokkal, fejlesztésekkel és egyéb tevékenységekkel kapcsolatos kockázatok csökkentését, amelyek hatással lehetnek a repülőtéren, a repülőtérre vagy onnan induló légi járművek biztonságos üzemeltetésére.

A Safeguarding munkacsoport tagjai:

- Üzemeltetési és karbantartási vezető
- AFIS/CNS és Compliance vezető
- Repülésbiztonsági és védelmi vezető
- Repülőtéri tűzoltó szolgálatok vezető

A munkacsoport félévente ülészik

18.2. Safeguarding monitoring eljárások

A féléves üléseket megelőzően monitoring tevékenységet kell végrehajtani az alábbi szempontok szerint:

a) dokumentálni kell az akadályok környezetében, a jelölésekben és a világításban, valamint az emberi tevékenységekben vagy a földhasználatban bekövetkezett változások nyomon követését a repülőtéren és a repülőtér körüli területeken. Ellenőrizni kell a légiforgalmi irányító torony látótereit, az RFFS állomás figyelő szobáját, állandó vagy ideiglenes akadályokat.

b) figyelembe kell venni, a napi munkaterület ellenőrzés tapasztalatait, jelentéseit.

c) értékelni kell repülőtéren és környezetében a megfigyelési eljárásokban azonosított változásokkal kapcsolatos kockázatok csökkentését. A repülőtér kerítésén kívüli akadályokhoz vagy veszélyekhez kapcsolódó kockázatok mérséklésének hatályát, korlátait.

d) Figyelembe kell venni az emberi tevékenységek és a földhasználat által okozott kockázatokat, amelyeket értékelni és mérsékelni kell, a következők szerint:

(1) akadályok és az indukált turbulencia lehetősége;

(2) veszélyes, zavaró és félrevezető lámpák használata;

(3) a nagy és erősen tükröződő felületek által okozott vakítás;

(4) nem látható sugárzás forrásai, vagy mozgó vagy rögzített tárgyak jelenléte, amelyek zavarhatják vagy károsan befolyásolhatják a légi közlekedési kommunikációs, navigációs és térfigyelő rendszerek teljesítményét; és

(5) nem repüléstechnikai földi lámpa repülőtér közelében, amely veszélyeztetheti a légi járművek biztonságát, és amelyet el kell oltani, át kell árnyékolni vagy más módon módosítani kell a veszélyforrás megszüntetése érdekében.

A munkacsoporti ülés során a feltárt kockázatokat kockázatelemzés során értékelni kell és csökkentő intézkedések meghozatalára kell javaslatot tenni a tagoknak, felelőségek és határidő meghatározása mellett.

19. REPÜLŐTÉRI KÉNYSZERHELYZETEK KEZELÉSE

A vonatkozó nemzeti és nemzetközi szabályozókban foglaltaknak megfelelően a kényszerhelyzetben lévő légi járműveknek minden esetben elsőbbséget kell biztosítani.

Amennyiben a kényszerhelyzet a Repülőtér légtérében tartózkodó légi járművet érint, biztosítani kell számára, hogy a légi jármű szükség esetén, a Repülőtéren mielőbb leszállhasson. Az AFIS szolgálat feladata ez esetben a repülőtéri tűzoltó szolgálat riasztása, tájékoztatást nyújtva a kényszerhelyzet részleteiről (légi jármű típusa, fedélzeten tartózkodó személyek száma, üzemanyag mennyisége, kényszerhelyzet leírása).

Amennyiben a Repülőtér futópályája a fel vagy leszállás során bekövetkezett kényszerhelyzetből adódóan alkalmatlanná válik a légi járművek fogadására, a Repülőtér NOTAM-ban teszi közé a Repülőtér ideiglenes alkalmatlanságát.

Kényszerhelyzetek kezelése során az érintett szolgálatok minden más, a kényszerhelyzetben nem érintett feladatukat felfüggesztve kell biztosítaniuk, hogy a kényszerhelyzet megoldásához minden szükséges erőforrás biztosított legyen.

A Repülőtér munkaterületein vagy légtérében bekövetkező kényszerhelyzetről az SSM-et a lehető leghamarabb értesíteni kell.

Kényszerhelyzeti terv

A repülőtér rendelkezik a légiközlekedési hatóság által **FD/RR/NS/A/1099/7/2015.** számon jóváhagyott kényszerhelyzeti tervvel, amelynek célja, hogy olyan átfogó, funkcionális dokumentumot hozzon létre, amely elősegíti a repülőtér üzemeltetőjét és az esemény felszámolásában szerepet vállaló szolgálatokat egy kényszerhelyzet hatékony felszámolásában. Meghatározza a kényszerhelyzet alkalmával együtt működő hivatásos szolgálatok feladatait és a szükséges intézkedéseket a repülőtér zavartalan működése érdekében.

A kényszerhelyzeti terv célja, hogy:

- biztosítsa a repülőtér normál üzemmódról kényszerhelyzeti üzemmódra történő gyors, szabályozott és hatékony áttérését;
- összehangolja a kényszerhelyzeti feladatokat ellátó szolgálatok tevékenységeit;
- beazonosítsa a kialakult veszélyforrásokat, azok gyors és hatékony felszámolásában felelősséggel és megfelelő hatáskörrel rendelkező szervezeteket, valamint meghatározza azokat a különböző szolgálatok által végrehajtandó feladatköröket, amelyek a kockázat csökkentésével elősegítik;
- törekszik a repülőtér normál üzemeltetésének mihamarabbi helyreállítására;
- a gyakorlatok alkalmával lehetőséget biztosít az együttműködő társszerveknek, hogy a valósághoz legjobban hasonlító gyakorlatok felszámolása alkalmával felülvizsgálják a reaklási, beavatkozási képességeiket, egy valós esemény hatékony felszámolása érdekében;
- a kényszerhelyzet felszámolása alatt a repülőtéri szolgálatok és a segítségnyújtásra érkező társszerveknek mindent rendelkezésre bocsájtsanak az esemény felszámolása érdekében.

A kényszerhelyzeti terv eljárásokat tartalmaz:

- bekövetkezettkényszerhelyzetre;
- várható kényszerhelyzetre;
- készenléti állapotra;
- jogellenesen hatalomba kerített légi jármű kényszerhelyzetére.

A kényszerhelyzeti terv a repülőtéren bekövetkező események gyors és hatékony felszámolása érdekében készült. A Terv nem helyettesíti vagy pótolja a repülőtér üzemeltetőjének hatáskörén kívül álló szolgálatok, vagy szervezetek kényszerhelyzeti terveit. A kényszerhelyzeti tervben felsorolt szolgálatok kényszerhelyzeti tervei viszont összhangban kell, hogy legyenek a jelen tervvel.

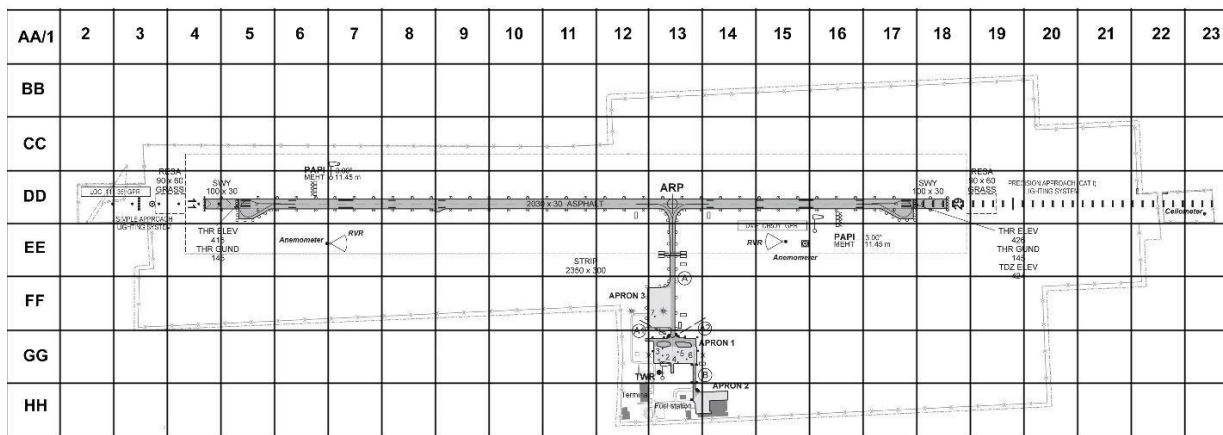
Kényszerhelyzet során a repülőtér az alábbi telefonszámon nyújthat általános tájékoztatást:

A Győr-Pér Repülőtér kényszerhelyzeti tájékoztató vonala: +36 96 559 200

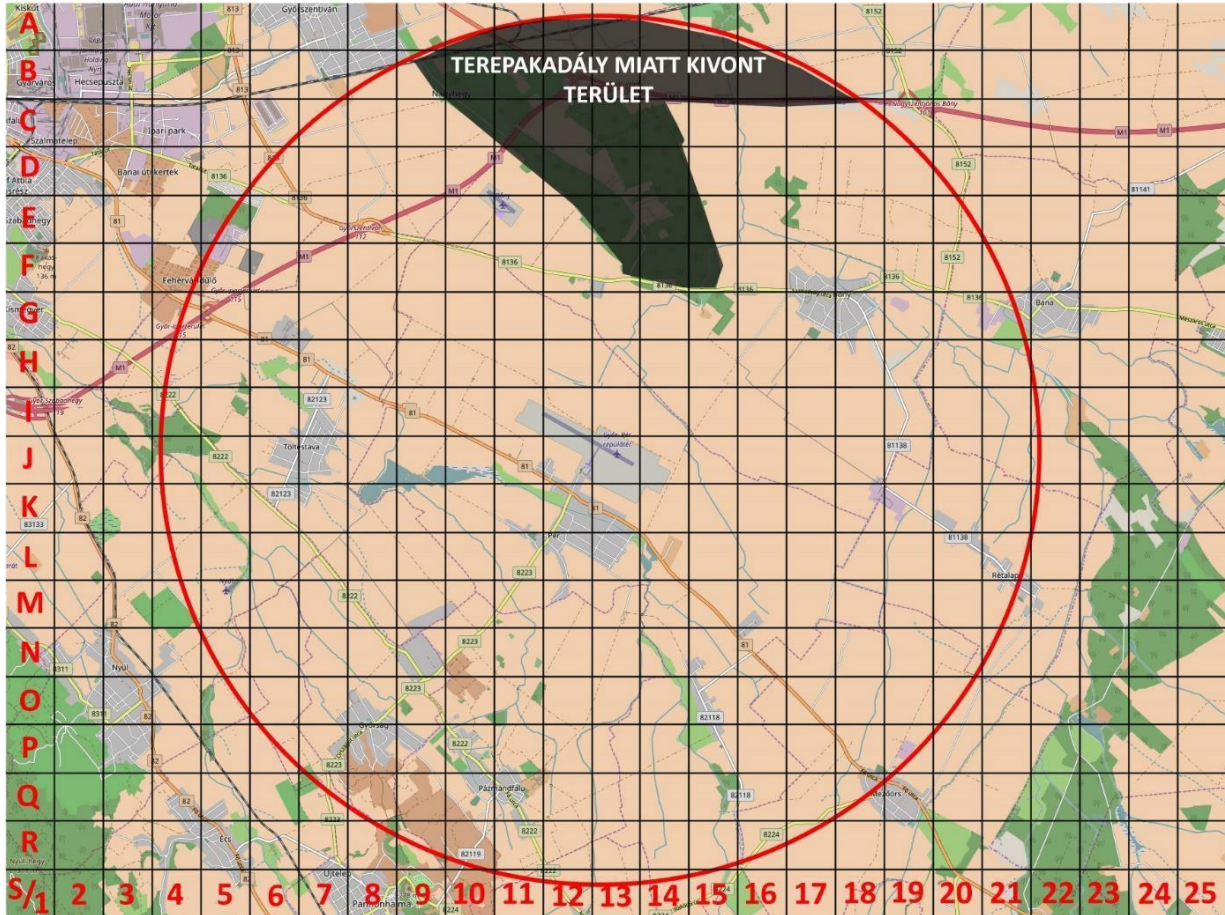
A kényszerhelyzeti terv arányos a légi járművek műveleteivel, a repülőtéren végzett egyéb tevékenységekkel, biztosítja a repülőtéri és annak környezetében előforduló kényszerhelyzet elhárításában szerepet játszó szervezetekkel való koordinációt. A kényszerhelyzeti terv a megfelelőség rendszeres vizsgálatára és a terv hatékonyságának javításából származó eredmények felülvizsgálatára vonatkozó eljárásokat is tartalmaz. Ez az évente tartott részleges, és két évente tartott teljes kényszerhelyzeti gyakorlatokkal biztosítható.

A kényszerhelyzet felszámolásban használatos térképek

GYŐR-PÉR REPÜLŐTÉR BELSŐ TÉRKÉP



13. ábra: a repülőtér térképe



14. ábra: a Repülőtéri tűzoltó szolgálat felelősségi területének térképe (R = 8 km)

20. REPÜLŐTÉRI TÚZOLTÓ SZOLGÁLAT

A repülőtér rendelkezik a 139/2014 EU rendelt alapján létrehozott Repülőtéri Tűzoltó Szolgálatra vonatkozó kézikönyvvel, amelynek célja, hogy átfogóan szabályozza a tűzoltó szolgálat működésének rendjét az alábbi témakörökben:

- Biztosítandó védelmi szint;
- A tűzoltó szolgálatot érintő létesítmények;
- Kommunikációs és riasztási követelmények;
- Mentő és tűzoltó járművek specifikációi;
- Védőfelszerelés és légzésvédelem;
- Mentő és orvosi szolgáltatások;
- Oltóanyagok;
- Tűzoltó állomás;
- Személyzet;
- Kényszerhelyzetekkezelése;
- Légijármű mentő és tűzoltó eljárások;
- Képzés;
- Légijárművek tankolása;
- Karbantartás.

A tűzoltó szolgálat napi összetétele:

- hétköznap üzemidőben: 5 fő tűzoltó;
- hétvégén és ünnepnap üzemidőben: 2 fő tűzoltó,
- CAT A6 esetén 7 fő tűzoltó.

A repülőtéren 1 db tűzoltójármű, CAT A6 esetén kettő tűzoltó jármű biztosított. A tűzoltó szolgálat rendelkezésre álló oltóanyag, valamint a repülőtér tűzoltó kategóriája a 4.4 pontban leírtak szerint áll rendelkezésre. A tűzoltók megfelelő repülőtéri tűzoltó képzéssel rendelkeznek.

Kényszerhelyzet esetén a tűzoltó szolgálat tevékenységét és együttműködését a társszervekkel a kényszerhelyzeti terv szabályozza a 19. pont szerint.

21. MOZGÁSKÉPTELEN LÉGIJÁRMŰ ELTÁVOLÍTÁSA

A repülőtér rendelkezik mozgásképtelen légi jármű eltávolítására vonatkozó koordinációs tervvel. Rendelkezésre állnak mentőfelszerelések a repülőtéren előforduló típusokhoz, illetve együttműködési megállapodásokkal is rendelkezünk műszaki mentési feladatokra.

A részletes eljárási rend a *Mozgásképtelen légi járművek eltávolítási terve a Győr-Pér Repülőtér mozgási területén és annak szomszédságában* című kézikönyvbe került kidolgozásra.

22. VESZÉLYES ANYAG ÉS ÜZEMANYAG TÁROLÁSA ÉS KEZELÉSE

22.1. Üzemanyag tárolása és kezelése

Az üzemanyagtelep kerozin (JET A1), repülőgépbenzin (AVGAS 100 LL) és general aviation motorolajok tárolására és kiadására szolgál. Az üzemeltető ezeket a MOL Nyrt.-től szerzi be, de a repülőgépek feltöltését a repülőtér saját tankoló-szolgálattal végzi.

A beszállító a vele kötött szerződés értelmében vállalja az üzemanyag biztonságos szállítását és átadását a közúti szállításra érvényes jogszabályoknak megfelelően. A tüzelőanyagok a repülőtéren áttöltésre kerülnek a repülőtér tartályaiba, a motorolajok pedig a fogyasztói csomagolásban kerülnek raktározásra az üzemanyagtelep irodájában.

A telep 30 000 liter Jet A1, 15 000 liter AVGAS, és kb. 24-36 liter különféle motorolaj tárolását teszi lehetővé, míg a repülőtéri tartálykocsik 20 000 és 6 000 literes kapacitással bírnak. A tartálykocsikban található tüzelőanyag minden műszak elején ellenőrzésre kerül a tankoló-szolgálat által. Az AVGAS ellenőrzésre kerül minden betárolás előtt.

A repülőtér kizárólag minőségi bizonyítvánnyal rendelkező üzemanyagot vesz át a beszállítóktól. A minőségi bizonyítványok megőrzésre kerülnek.

A kerozin minden esetben az előtéren kerül kiadásra tartálykocsiból, az üzemanyagtelep kútoszlopáról pedig kizárólag repülőgépbenzin kiszolgálása lehetséges.

Az üzemanyag töltőhelyen és környékén nyílt láng használata és a dohányzás szigorúan tilos. Az üzemanyag töltőhely mozgási terület, része a repülőgépek intenzív mozgási körzetének, ezért ott csak a személyzetek és az oda beosztott dolgozók tartózkodhatnak.

22.2. Veszélyes anyag tárolása és kezelése

A veszélyes anyagok tárolása és kezelése a rájuk vonatkozó jogszabályok szerint történik. A repülőtéren a következő anyagok vannak jelen:

- tűzoltó anyagok;
- jégtelenítő és jégmentesítő folyadékok;
- karbamid.

Veszélyes áru tárolását és kezelését a repülőtér az IATA DGR szabályok szerint végzi. A veszélyes árut szállító légi járművek rakodása az APRON 3 területén, vagy az 5. sz. állóhelyen történik az érintett légi jármű méretét figyelembe véve. A rakodási folyamatokról a repülőtéri tűzoltó szolgálatot tájékoztatni kell, akik a rakodás időszakában készenléti állapotban vannak.

23. CSÖKKENT LÁTÁSI VISZONYOK KÖZÖTT VÉGZETT MŰVELETEK (LVP)

A látási viszonyok romlása többletfelelősséget, és így többletkockázatot ró mind a repülőtérre, mind a légiforgalomra, ezért fontos a szigorított eljárások alkalmazása a biztonságos üzem fenntartásához.

A csökkent látási viszonyok esetén használt eljárások két fázisra bonthatók: a felkészülésre, és CAT I-es körülményekre. Az életbe léptetésük az AFISO feladata. Romlás esetén azonnali fázisváltás szükséges, míg javulás esetén csak 15 perces késleltetéssel.

A forgalom fogadása és indítása legalább 550 méteres RVR, vagyis a CAT I-es minimum teljesüléséig megengedhető. Ennél kisebb RVR esetén az üzemet fel kell függeszteni, melynek közzététele szintén az AFISO feladata.

1. Felkészülés

Ha az előrejelzés alapján számítani lehet az időjárási körülmények romlására, fel kell készülni, hogy a megelőző intézkedések még a jobb körülmények között legyenek végrehajthatók.

A VMC minimumok sérülése esetén a repülőtéren esetlegesen előforduló aktív, de nem létfontosságú munkát végző személyeknek javasolni kell rádión vagy személyesen, hogy a munkaterületen használt eszközöket, szerszámokat készítsék össze a gyors kivonulás érdekében, de a munkavégzést egyelőre folytathatják.

A körzetben tartózkodó aktív légiforgalommal az AFISO köteles közölni az időjárási adatokat és előrejelzést, és a javasolnia kell részükre a leszállást vagy a körzet elhagyását.

A tűzoltószolgálat tagjai által végzett egyéb munkákat be kell fejezni, és készenlétben kell állniuk a tűzoltó-állomáson.

2. CAT I

CAT I-es körülmények esetén kötelező beszüntetni a nem létfontosságú munkavégzéseket a légi oldalon, és a bennük résztvevő személyeket visszarendelni a földi oldalra. Ezt az előtérügyeletesnek kell felügyelnie és ellenőriznie, majd jeleznie kell az AFISO-nak a terület szabadságát.

Az előtereken, az előtérügyeleti szolgálat által a légiforgalmat érintő munka (tankolás, rakodás) nem kezdhető el, de a már folyamatban lévő munkálatok befejezhetők – kiemelt személyi figyelem mellett. Ettől az SSM vagy az üzemeltető utasítására el lehet térni.

Az előtér ügyeletsnek nem rutinszerű ellenőrzést kell végrehajtania a munkaterületen.

A levegőben tartózkodó, helyi rendeltetésű légiforgalom részére javasolni kell a leszállást, a további forgalom részére a körzet elhagyását. Törekedni kell arra, hogy a körzetben egyszerre csak egy repülőgéptartózkodjon.

Amennyiben CAT I. időjárási körülmények között vonulni kell a tűzoltó szolgál járműveinek, akkor az előtér ügyelet járművével felvezetést kell biztosítani számukra.

A földön tartózkodó repülőgépek közül egyszerre szintén csak egy mozoghat. A személyzetek tájékoztatása, a földi mozgások ütemezése az AFISO feladata.

24. TÉLI IDŐJÁRÁSI VISZONYOK KÖZÖTT VÉGZETT MŰVELETEK

A repülőtéren az október 15. – március 15. közötti időszak tekintendő téli szezonnak. Ebben az időszakban az előtérügyeleti szolgálat munkája kiegészülhet a téli időszakra jellemző havas vagy ónos eső, hó és jég okozta többletmunkával. Ezek főleg a hóeltakarítás és a repülőgépek jégtelenítése. A téli üzem eljárásai a Repülőtéri Üzemeltetési Kézikönyv vonatkozó fejezetében vannak részletezve.

Általánosan

A téli időszakra általánosan jellemző, hogy gyakoribb a csapadék jelenléte, ami a földi mozgás során a szilárd burkolatokon csökkenti a fékhatást; a fagypont közeli vagy alatti hőmérsékletek pedig a repülésre jelentenek kockázatot. Fontos ezért a megfelelő óvintézkedések tétele a repülőüzem biztonságának megtartásához.

A téli időszakban használatos gépeken, eszközökön még szeptemberben szemlét kell tartani, hogy azok megfelelő állapotban legyenek a használatba vételükhöz. Hiba esetén gondoskodni kell a javításról, és hogy az még a téli szezon előtt megtörténhessen.

A téli időszakban is biztosított a rövid (napi) és hosszú (heti) rutin ellenőrzések végrehajtása. A heti ellenőrzés kiegészül a kötelező fékhatás-méréssel a futópályán, de ez igény esetén gyakrabban és soron kívül is elvégezhető. A gurulótakon az előterekével megegyező 10 csomós sebességkorlátozás lép érvénybe. Ezt, és a csúszós futópályára való figyelmeztetést az AFISO közli rádión a repülőgépek személyzetével.

Hóeltakarítás

A repülőtéren a hó eltakarítása gépi és kézi úton történik. A gépi eszköztár 2 db hóékét, 1 db hómarót és 1 db sósórót tartalmaz. A mozgási területen az alábbi sorrend szerint kerül végrehajtásra a hóeltakarítás:

1. RWY és TWY A (gépi);
2. TWY A1 és A2 (gépi);
3. APRON 1 (gépi);
4. APRON 3 (gépi);
5. TWY B és üzemanyagtelep (gépi);
6. APRON 2 (gépi).

Folyamatos erős havazás esetén, ha a hómennyiség nem eltakarítható, az előtérügyeleti a repülőüzem felfüggesztéséről dönthet. A döntést az AFISO teszi közzé.

Jégtelenítés és jégmentesítés

A repülőtér rendelkezik Jégtelenítési kézikönyvvel, amely a jégtelenítés folyamatait a nemzetközi szabványokkal összhangban szabályozza. A kézikönyv alapja a mindenkor érvényes *AEA Recommendations for De-icing / Anti-icing Aeroplanes on the Ground* szabvány.

A repülőtér jégtelenítésre egy Vestergaard Elephant Sigma típusú önjáró jégtelenítő gépet tart szolgálatban. Ez képes a repülőtér kapacitásának, és a legnagyobb kiszolgálható légi járművek méretének megfelelő jégtelenítéseket elvégezni. A használt jégtelenítő folyadék minőségét hetente végzi el a jégtelenítésért felelős személy, az eredményt pedig jegyzőkönyvben rögzíti.

A repülőtér területén a jégtelenítést kizárólag a forgalmi előterek állóhelyein lehet végezni. A munkát mindig két, jégtelenítő képzéssel rendelkező személy végzi. A jégtelenítés megkezdése előtt a pilótákkal ismertetni kell az időjárási körülményeket, és át kell adni nekik a használt vegyszer Holdover Time táblázatát. A jégtelenítés mindig közvetlenül a hajtóműindítás és felszállás előtt történik, de változás esetén a HOT adatokból megismerhető, hogy meddig hatásos a jégvédelem. Az időkeretből való kicsúszás esetén a jégtelenítést meg kell ismételni.

Ha a repülőre nagy mennyiségű hó rakódott, akkor a munkafolyamat a repülő mechanikus tisztításával kezdődik meg. Utasszállító gép esetén ezen folyamatot még az utasok beszállítása előtt el lehet végezni, ha a repülőszemélyzet engedélyt ad rá.

A jégtelenítés akkor kezdődhet meg, ha az utasok beszállítása megtörtént, minden ajtó zárva van és a pilóta is egyértelmű utasítást ad rá.

25. KEDVEZŐTLEN IDŐJÁRÁSI VISZONYOK KÖZÖTT VÉGZETT MŰVELETEK

Az üzemeltető különböző kedvezőtlen időjárási viszonyok között eltérő intézkedésekkel gondoskodik a repülőtéri műveletek megfelelő biztonsági szinten tartására.

Erős szél

Az AFISO köteles javasolni a repülőtéri le- és felszállási műveletek elhalasztását a légiforgalomban résztvevőknek, ha az oldalszél-komponens meghaladja az alábbi értékeket:

	10 kt (19 km/h)
	13 kt (24 km/h)
	20 kt (37 km/h), a futópályán tapasztalható gyengébb fékhatás esetén 13 kt (24 km/h)

Amennyiben a meteorológiai előrejelzések alapján tartósan erős szél, vihar vagy egyéb szélsőséges körülmény várható, a szabadban álló légi járművek védelmével kapcsolatban (nyűgözés, fedezékbe vontatás) a kézikönyv 15.1. pontjában leírtak szerint kell eljárni.

Heves eső

Hirtelen lezúduló nagy mennyiségű eső, vagy hosszan tartó zápor esetén a szilárd burkolatú felületek keresztirányú lejtése kevés lehet a teljes csapadékmennyiség elvezetéséhez, a fennmaradó vízréteg pedig csökkenti a fékhatást.

Ilyenkor a futópálya súrlódási együttható értékét fékhatásmérő berendezéssel állapítja meg az előtérügyeletes. A mért adatok átadásra kerülnek az AFISO részére, aki köteles mind az induló, mind az érkező légi járművek személyzetével azt megosztani. A művelet végrehajtásáról végül a repülőgép kapitánya dönt.

A gurulótakon az előterekével megegyező 10 csomós sebességkorlátozás lép érvénybe, amit szintén az AFISO közöl rádióan a repülőgépek személyzetével.

Ha a csapadék a látástávolság drasztikus romlását okozza, a 23. pontban leírtak szerint kell eljárni.

Vihar

Zivatartevékenység hatására egy földön álló repülőgép testében statikus feltöltődés jöhet létre, ezért a repülőtér 5 kilométeres sugarában a vihar ideje alatt tilos az tüzelőanyag-feltöltés.

A repülőgép személyzetét erről tájékoztatni kell, a kiszolgálás további menetét pedig ismertetni kell velük: a normál eljárás (boarding előtti feltöltés) mellett lehetőség van arra is, hogy már utasokkal a fedélzeten történjen meg a feltöltés az időspórolás érdekében. Az erre vonatkozó eljárások a kézikönyv 15.2. pontjában vannak részletesen ismertetve.

Általánosan

A korlátozások érvénybe léptetéséről, végső esetben a repülőtéri üzem felfüggesztéséről minden esetben az AFISO dönt, mivel ő látja a toronyban a meteorológiai eszközök mért adatait, és ő áll közvetlen kapcsolatban a légiforgalommal. A normál eljárások visszaállításáról szintén az AFISO dönt.

Az időjárási viszonyok romlása esetén azonnal szükséges a korlátozások alkalmazása, míg az idő javulása esetén csak 15 perces késleltetéssel lehet visszaállni a normál üzemre.

Az előző oldalon felsorolt időjárási tényezők vagy kombinációjuk fennállása esetén a számszerű, mért időjárási adatok mellett szükséges azonban a szubjektív véleményt, fennálló tapasztalatot is figyelembe venni. A kockázatcsökkentés érdekében célszerű lehet esetenként az előírtaknál mérsékeltebb tényezők esetén is korlátozni az üzemet. A döntéshez az következő személyek járulhatnak hozzá:

- a pilóták és az előtérügyeletes, akik elsődlegesen ki vannak téve az időjárásnak;
- az SSM, aki a kockázatértékelésért felelős;
- az üzemeltető, aki a végső felelősséget vállalja a repülőtéren.

26. ÉJSZAKAI MŰVELETEK

A repülőtéren a napnyugta és napkelte közötti időszak tekintendő éjszakai körülménynek. Ez évszaktól függően érintheti a normál nyitvatartási idő elejét és végét, vagy csak az éjszakai műszakot.

Éjszakai műszak

A nyitvatartási időn kívül is biztosítható a légiforgalom kiszolgálása a repülőtérre előzetesen beérkező repülési tervek alapján.

A repülési tervek visszaigazolásáért felelős koordinátorok:

- Nyitvatartási időn belül: OPS szolgálat az AFISO tájékoztatása mellett
- Nyitvatartási időn kívül: AFISO szolgálat

Az éjszakai ügyelet tagjai:

- AFISO,
- előtérügyeletes,
- tankoló szolgálat (az előtérügyeletes teljesíti),
- tűzoltó szolgálat

Éjszakai műveletek

A normál üzemhez képest alapvetően csak a jobb látást és láthatóságot biztosító fénytechnikai rendszer elemek használata jelent különbséget, ami az AFISO és az előtérügyelet munkáját érinti.

AFISO

Feladata a mozgási terület fénytechnikájának kezelése a toronyba telepített távvezérlő rendszerrel.

A futópálya-fényeket és a bevezető fénysorokat az aktuális pályairány szerinti konfigurációban kell aktiválni legkésőbb addig, amíg az érkező forgalom a PÉR TIZ határához ér. A gurulóúti szegélyfények a futópálya-fényekkel egyszerre szabályozottak, mivel a futópálya is a gurulási útvonal része. Ez a fénycsoport csak akkor kapcsolható le áramtakarékosági megfontolásból, ha a légi jármű a parkolóhelyére beállt, hajtóműve leállt, és a körzetben nincs másik érkező légi jármű. Induló forgalom esetén a fénycsoportot a hajtóműindítás során kell felkapcsolni és üzemeltetni egészen addig, míg a légi jármű a Pér INFO frekvencián tartózkodik.

Az előtéri fényvetőket az előző fénycsoporttal együtt kell felkapcsolni. Mindaddig üzemelniük kell, amíg aktivitás (kiszolgálás, rakodás, a légi jármű személyzetének egyéb tevékenysége) várható az előtereken. Légi jármű jelenléte esetén áramtakarékosági megfontolásból a reflektorokat lekapcsolni csak az utolsó aktív személyzet, és az előtérügyeletes beleegyezésével szabad.

Előtérügyeletes

Feladata, hogy az állóhely nyomvonalára ráforduló légi jármű végső pozicionálását a jogszabályban előírt kézjelekkel, vörösen világító fénykarddal végezze.

Tűzoltó szolgálat

A légi jármű méretének megfelelő tűzvédelmi kategória nyújtása

27. RADAR ÉS EGYÉB NAVIGÁCIÓS ESZKÖZÖK VÉDELME

A légiforgalom biztonságos és zavartalan üzeme érdekében az ILS berendezésekre technikai safeguarding intézkedések vannak érvényben. Radar nem található a repülőtéren.

Az ILS 29 elemei a 11-es küszöb előtt megtalálható irányítás jeladó (Localizer, LOC), és a 29-as irány leszállási célpontjának vonalában telepített siklópálya jeladó (Glide path, GP). Ha ezek közelében légi- vagy földi járművek, egyéb mobil objektumok tartózkodnak, azok a sugárzott jelben interferenciát okozhatnak, így veszélyeztetve a rendszert használó repülőgépeket.

Ennek elkerülésére mindkét komponenshez az ICAO Annex 10-ben meghatározott értékek alapján kritikus és érzékenységi területek lettek felvéve (15. ábra). Az ILS használatban állása esetén a repülőtéri gyakorlat szerint a kétféle terület ugyanúgy kezelendő: bennük a járműmozgás tiltott, tehát minden kijelölt terület kritikusnak tekinthető.



15. ábra: az ILS 29-hoz rendelt kritikus és érzékenységi területek

A futópálya és a gurulótak kialakításából adódóan ez csak a földi járművek esetén igényel külön felügyeletet. Ha egy repülőgép ILS megközelítést végez, a futópálya foglaltnak tekintendő, és ilyenkor nem tartózkodhat más repülőgép az egész sávon belül. A földi légi jármű-mozgások ütemezése, a futópálya szabadságának jelzése az AFISO feladata.

Az előtérügyeleti menedzsment munkavégzése, fűnyírás, vagy egyéb karbantartások miatt viszont a futópályán kívül eső kritikus területeken is előfordulhat gépjárművek jelenléte, mozgása. Ezek a munkálatok csak légiforgalom nélkül, az AFISO szabad jelzésével kezdődhetnek meg, és csak akkor, ha a munkavégzés során biztosított a folyamatos rádiós kapcsolat. Hosszabb ideig tartó munkavégzés esetén a területen kívül kell leparkolni.

Az URH rádió az előtérügyeleti munkafelszerelésének eleme. Ha egy ellenőrzést vagy karbantartást az üzemeltető által megbízott vállalkozó végzi, a területen csak az előtérügyeleti jelenlétében tartózkodhatnak a munkavégző személyek; vagy a munkálatokat vezető személlyel ismertetni kell a mozgási és a kritikus területeken tartózkodás szabályait, és rádiót kell biztosítani a részére.

Az ILS elemekkel az ellenőrzésüket végző előtérügyeletesen kívül csak a karbantartásukra szerződött szakemberek kerülhetnek interakcióba, szintén az előző bekezdésben ismertetett feltételek szerint.

A fizikai safeguarding megvalósításának módjával jelen kézikönyv 8. fejezete foglalkozik.

28.A REPÜLŐTÉR MAGASABB KÓDJELŰ LÉGI JÁRMŰVEK ÁLTALI HASZNÁLATA

A repülőtér vonatkozási kódjele 3C. Ennek megfelelően üzemszerűen alkalmas az ICAO/EASA Code C légi járművek kezelésére. Előfordulhat azonban, hogy eseti jelleggel Code D légi járművek is üzemelni kívánnak. A repülőtér üzemeltető, - figyelembe véve a forgalmi igényeket – kidolgozza az adott típusra vonatkozó üzemelési eljárásrendet és repülésbiztonsági kockázatelemzést, majd jóváhagyásra benyújtja a Légügyi Hatóság részére. Jóváhagyást követően fogadható az adott légi jármű az eljárásrendnek megfelelően.

Az eljárásrendek kidolgozásakor a repülőtér üzemeltető teljes felszínére mozgásgeometriai szimulációt végez. Az eljárás rend kidolgozásához figyelembe kell venni.

- (a) a légi jármű törzshosszát,
- (b) a légi jármű átmérőt,
- (c) a légi jármű magasságát,
- (d) a függőleges és vízszintes vezérsíkok magasságát,
- (e) szárny fesztávolságát,
- (f) a szárnyvég magasságát,
- (g) pilóta szemmagasságát,
- (h) pilóta szemmagasság és futóművek közötti távolságokat
- (i) főfutóművek külső keréktárcsa távolságát
- (j) az orrfutómű, főfutómű távolságát,
- (k) főfutómű kormányozhatóságát
- (l) futóművek szerkezeti geometriáját;
- (m) hajtóművek kialakítása, elhelyezkedése, gázsugara
- (n) repülési teljesítmény;
- (o) műszaki fejlesztések

És ezeken felül még:

- a földi kiszolgálás részeként a vonatási, mozgatási képességet (vonató villa, és jármű)
- A légi jármű ACN/PCN viszonyai
- Elvárt tűzoltó mentő kategória

Ezen szimuláció eredményeként kerül kialakításra az eljárásrend, mely minden esetben magába foglalja az alábbiakat:

- használható futópálya
- a futópályáról legurulást lehetővé tevő gurulóút
- a teljes gurulóút vonal, szegmensenként meghatározva
- a parkolóhely (irány, megállítási hely, tengelyvonal, egyéb információk)
- Follow me felvezetési, szárnyvég biztosítási és marshalling elvárások
- kiszolgáló eszközökre vonatkozó szabályok, korlátozások
- tárolási, megvilágítási elvárások
- akadályok közelében való működés szabályai
- vontathatósági elvárások, korlátozások
- indítási, hátratólasi eljárások
- futópályához történő gurulás útvonala, szegmensenként meghatározva
- felszállásra használatos futópálya
- gázsugár megfúvási veszélyek

Minden egyes Code D művelet esetén kötelező az előtér ügyelet jelenléte és műveletirányítása.

29. TŰZVÉDELMI INTÉZKEDÉSEK

A mozgási területen, a munkaterületeken, valamint az üzemanyag töltőhelyen és annak 10 méteres körzetében nyílt láng használata, tűzveszélyt okozó tevékenység végzése szigorúan tilos. Ettől eltérni csak az SSM eseti írásos engedélyével lehet, a tűzveszélyes munkát pedig csak a tűzoltószolgálat jelenlétében lehet elkezdni és lefolytatni.

A dohányzás az egész repülőtér területén szigorúan tilos, kivéve az alábbi, arra kijelölt helyeken:

- a főépület főbejárata és az irodabejárat előtt;
- a toronyépület bejáratánál;
- a hangárnál, a tűzoltóállomás mellett.

A fentiek betartását a biztonsági járőrszolgálat szűrőpróba szerűen ellenőrzi, és megteszi a szükséges és a jogszabályokban biztosított intézkedéseket a tilalmi előírások megszegőivel szemben.

30. Légijármű vontatása

Légijárművek vontatásának szabályai:

- a) Légijárművet vontatni csak olyan szervezet által lehetséges, mely rendelkezik – az illetékes légiközlekedési hatóság által kiadott – engedéllyel, amely engedélyben felsorolt tevékenységek valamelyike magában foglalja ezt a munkafolyamatot. A vontatási művelet bármely pozíciójában – kivéve a légijármű személyzetét – csak olyan személy vehet részt, akit az engedély birtokosa erre kiképzett és megfelelő társasági megbízással ellátott.
- b) A vontatójármű vezetőjének, ezen felül rendelkeznie kell a vontatási területre érvényes belterületi jogosítvánnyal és az adott vontatójármű kezelésére való képzettségét igazoló társasági okmánnyal.
- c) A vontatott légijármű elsőbbséget élvez minden földi járművel szemben, a saját hajtóművel guruló légijárműnek azonban köteles elhaladási elsőbbséget biztosítani.
- d) A vontatás maximális sebessége 15 km/óra.
- e) A vontatásnál követni kell a gurulási nyomvonalat. Ha a nyomvonal nem látható, és/vagy a fékhatás csökkent értékű, a vontatást olyan sebességgel kell végrehajtani, hogy a vontatmány akadály észlelésekor biztonsággal megállítható legyen.
- f) Mind hosszútávú (előtér-karbantartóbázis, vagy előtér-előtér), mind rövidtávú (előtéri állóhely-előtéri állóhely) vontatási művelet teljes időtartama alatt kötelező az útvonal engedély megkérése és a vontatás befejezésnek jelentése közötti időszakban.
- g) A vontatási művelet teljes időtartama alatt működtetni kell a légijárművek összeütközés elleni fényeit, valamint napnyugta és napkelte között, illetve rossz látási viszonyok esetén a légijármű pozíció fényeit is.
- h) A vontatás megkezdése előtt a vontatójármű vezetőjének be kell szereznie az Apron egység hozzájárulását, majd engedélyt kell kérnie a TWR-től. A vontatási kérelemnek tartalmaznia kell a kiindulási helyet és a végcél/AOCC által megadott cél állóhely számát.

- i) Az Apron egység az állóhely bizonytalansága esetén köteles egyeztetni az AFIS-sal és ezt követően a vontatójármű vezetőjének az állóhely számát megerősíteni.
- j) A vontatás csak az Apron egység hozzájárulását követően a AFIS útvonal engedély birtokában kezdhető meg.
- k) Az állóhelyekhez történő vontatás esetén, amennyiben szükséges, a vontatójármű vezetőjének munkáját a légi jármű üzemeltetője által megbízott startszerelő segíti és a felfestett látjelek alapján a vontatmányt megállítja.
- l) Futópályát érintő vontatás esetén a futópálya keresztezhetősége érdekében újbóli engedélyt kell kérni az AFIS-től. A futópálya keresztezésekor a futópálya elhagyását akkor kell jelenteni, amikor a vontatmány, és amennyiben alkalmazásra került, a kísérő gépjármű teljes terjedelmében keresztezte a futópálya felfestett várópontját.
- m) A vontatásban a vontatójármű vehet részt, illetve akadályok közelében történő vontatásoknál a vontatást biztosító szárnyvégkísérő, amennyiben erre szükség van.
- n) Amennyiben a vontatási művelet közben nem garantálható az előírt biztonsági távolságok folyamatos megléte a vontatást szárnyvég kísérővel is biztosítani kell, függetlenül a vontatás helyszínétől vagy jellegétől.

FÜGGELÉK

A Repülőtéri kézikönyvben (AM) az üzemeltetéshez kapcsolódó témakörök esetenként általánosabban, rövidebben vagy kivonatossan kerültek bemutatásra. Az AM-ben kötelezően nem szerepeltetendő, de a felmerült témákhoz, eljárásokhoz szorosan kapcsolódó, dinamikusabban változó, néhol nem nyilvános részletek egy támogató kiadványcsomagban, a Repülőtéri üzemeltetési kézikönyvben (RÜK) kerültek összefoglalásra. Ez a repülőtér belső, zárt számítógépes hálózatán érhető el minden dolgozó részére.

A Repülőtéri üzemeltetési kézikönyv részei:

1. A repülőtér felügyeleti rendszere
2. Képesítés és képzés
3. ATS-CNS
4. Előtér menedzsment
5. Tankoló szolgálat
6. Hóügyelet és jégtelenítés
7. Eszközök üzemeltetése és karbantartása
8. Repülőtéri speciális tűzoltó szolgálat
9. Wildlife program

MELLÉKLETEK

A csatolt mellékletek tájékoztató jellegűek, formájuk és méretük esetenként módosítva lett az egyszerű beilleszthetőség érdekében.

B-I. Belső audit jelentő lap

AUDIT JELENTŐ LAP		20... .. negyedév	
Terület <i>Area</i>		A terület vezetője <i>Leader of area</i>	
Az auditálás oka <i>Cause of audit</i>		Auditáló személy neve <i>Name of assessor</i>	
Audit száma <i>Audit no.</i>		Kelt <i>Date</i>	
Az audit alap dokumentumai (követelmények) <i>Base documents of the audit (requirements)</i>			
Az auditálás eredménye <i>Result of audit</i>			
Az auditált terület a fenti követelmények szerint: <i>The audited area has been found to the above requirements:</i>			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Megfelelő <i>Conform</i>	Megfelelő az alábbi észrevételekkel <i>Conform with notices hereunder</i>	Nem megfelelő <i>Not conform</i>	
Eltérés leírása <i>Description of non-conformity</i>			
Az auditáló személy aláírása <i>Signature of assessor</i>		Az auditált terület vezetőjének aláírása <i>Signature of area audited</i>	
A teljesítés határideje <i>Deadline of performance</i>			

Helyesbítő/javító intézkedés leírása <i>Description of corrective action</i>		Dátum / Date
Intézkedés módját meghatározta <i>Determined by</i>		Dátum / Date
Intézkedést megtette <i>Completed by</i>		Dátum / Date
Visszaellenőrzés <i>Follow-up</i>		
<input type="checkbox"/> ■ Szükséges <i>Required</i>	■ <input type="checkbox"/> Nem szükséges <i>Not required</i>	
Elfogadva <i>Accepted</i>		
■ <input type="checkbox"/> Igen <i>Yes</i>	<input type="checkbox"/> ■ Nem <i>No</i>	
Auditor neve, aláírása <i>Name and signature of assessor</i>		Dátum / Date
A Minőségirányítási vezető az intézkedést elfogadta <i>Corrective action accepted by Compliance Manager</i>		Dátum / Date

B-II. Repülésbiztonsági jelentő lap
REPÜLESBIZTONSÁGI JELENTŐ LAP

Amennyiben a repülőtéren vagy annak légterében olyan esemény következik be, amely (még) nem éri el a baleset kategóriát (elkülönítés sérülése, repülőtéri berendezések üzemképtelenné válása, eljárásbeli hiányosság stb.), azonban közvetlen hatással van a repülésbiztonságra, szükség esetén fel kell függeszteni minden repülési műveletet és egyeztetni kell az érintett felekkel. Az közvetlen veszély elhárítását követően az alábbiak kitöltése és az SSM részére való továbbítása kötelező.

Bejelentő neve, telefonszáma:
Esemény dátuma:
Ideje (UTC):
Esemény helye:
(a kényszerhelyzeti térkép felosztása szerint)
Az esemény részletei (érintett légitársaságok száma, lajstromjele, helyszín, pilóták neve, érintett szolgálatok):
Az SSM megjegyzése az eseménnyel összefüggésben
Az esemény kapcsán megtett intézkedések
Kiállítás dátuma

B-III. Anonim repülésbiztonsági jelentő lap
ANONIM REPÜLÉSBIZTONSÁGI JELENTŐ LAP

Amennyiben a repülőtéren vagy annak légterében olyan esemény következik be, amely (még) nem éri el a baleset kategóriát (elkülönítés sérülése, repülőtéri berendezések üzemképtelenné válása, eljárásbeli hiányosság stb.), azonban közvetlen hatással van a repülésbiztonságra, szükség esetén fel kell függeszteni minden repülési műveletet és egyeztetni kell az érintett felekkel. Az közvetlen veszély elhárítását követően az alábbiak kitöltése és az SSM részére való továbbítása kötelező.

Az anonim kitöltés részeként, ha a jelentendő esemény más módon nem jutott volna a vezetés tudomására, nem tehető olyan intézkedés, ami a jelentéstevő személyének azonosítására irányul!

Esemény dátuma:

Ideje (UTC):

Esemény helye:

(a kényszerhelyzeti térkép felosztása szerint)

Az esemény részletei (érintett légitársaságok száma, lajstromjele, helyszín, pilóták neve, érintett szolgálatok):

Az SSM megjegyzése az eseménnyel összefüggésben

Az esemény kapcsán megtett intézkedések

Kiállítás dátuma

B-IV. Esemény jelentési protokoll

MÓDOSÍTÁSI JEGYZÉK			
Kiadás	A változások rövid leírása	Hatálybalépés dátuma	Módosító
1.	Első kiadás	2011.11.15.	
2.	Második kiadás 123/2005.(XII.29) GKM rendelet követelményeivel való kiegészítés	2012.02.02.	
3.	Harmadik kiadás Szervezeti változás miatti módosítás	2014.08.01	
4.	Negyedik kiadás Előírásoknak való megfelelés miatti módosítás	2014.12.02.	
5.	Ötödik kiadás Személyi változás miatti módosítás	2015.05.08	
6.	Hatodik kiadás Kényszerhelyzeti Terv módosítás miatti változtatás	2015.09.01	
7.	Hetedik Kiadás Személyi változás miatti Módosítás	2015.11.01	
8.	Nyolcadik Kiadás Személyi változás miatti Módosítás	2016.07.01	
9.	Kilencedik Kiadás Kötelezően jelentendő események segédlet beillesztése	2018.02.01	
10.	Tizedik Kiadás Személyi változás miatti módosítás	2018.03.01	
11.	Tizenegyedik Kiadás Elérhetőség változás	2019.10.24.	
12.	Tizenkettedik Kiadás Struktúra Módosítást	2021.06.30.	

1. Cél

A Repülésbiztonsági Irányítási Eljárás kidolgozásának és alkalmazásának célja az egységes esemény jelentési protokoll dokumentált rögzítése.

2. Alkalmazási terület

Az eljárás a Társaság egészére kötelező.

3. Vonatkozó dokumentumok

- 3.1. Repülésbiztonsági Irányítási Kézikönyv
- 3.2. EU-01 Dokumentumok kezelése
- 3.3. EU-02 Repülésbiztonsági feljegyzések kezelése
- 3.4. Cumbermed Kft REBISZ szerződés
- 3.5. 1018/2015 EU rendelet

4. Feljegyzések, anyagok

Jegyzőkönyvek, jelentések

5. Általános követelmények

-

6. Eljárás

I.) Légi közlekedési baleset, súlyos repülőesemény és repülőesemény esetén az alábbi lépéseket kell végrehajtani:

AFISO feladata:

- Repülőtéri tűzoltók értesítése **hasábrádió**n (Főnix) és előtér ügyelet
- **Központi segélyhívó: 112**
- Az értesítéskor az értesítést végző azonosítja magát, a telefont ahonnan hívja a segélyhívót. Közli az esemény helyszínét, jellegét, súlyosságát, történt-e személyi sérülés, fennáll-e tűzveszély, hányan érintettek az eseményben.
- Katasztrófavédelem megyei művelet irányítás: **96/518-290**
- Ügyeletos repülőtér vezető (**DAM**) értesítése:
 - **Szili Ferenc: +36-20/229-560684** vagy
 - **Balázs Péter: +36-20/981-7724**
 - (távollétükben: **Reider Ernő: +36-20/9752-528**
 - Ha az AFISO szolgálat akadályozva van, elvégzi az AFIS értesítési feladatait
- **Porta/Biztonsági őrség:** +36-30/979-1420 vagy +36-96/559-200/ 17. mellék vagy hasábrádió
- **Hungarocontrol DSV értesítése:** +36-1/296-9122; +36-1/291-6252; 30/280-9744

Ügyeletos repülőtér vezető (DAM) feladata:

- **repülésbiztonsági vezető** értesítése – **Pap Ferenc** +3620-325-7802

Repülésbiztonsági vezető (Riasztó szolgálat) feladata:

- repülésbiztonsági vezető értesíti:
 - a szakmai **ügyvezető igazgatót: Reider Ernő: +36-20/9752-528**
 - **KBSZ-t** – +361-2945529, +3630-9310832, +3620-7779017
- A légiközlekedési eseményről szóló bejelentésnek a következő adatokat kell tartalmaznia:
- a) az esemény észlelésének helyét és időpontját (helyi időszámításban), vagy a tudomásszerzés időpontját,
 - b) a légi jármű típusát, a légi jármű felség- és lajstromjelét, illetve azonosító jelét,
 - c) a légi jármű üzemen tartójának nevét és lakhelyének, illetve székhelyének címét,
 - d) a légi jármű repülési feladatát, útvonalát, valamint az indulási és célrepülőteret,
 - e) a személyzet és a fedélzeten tartózkodó személyek számát, nevét, valamint a rakomány jellegét (különös tekintettel a veszélyes áruk megnevezésére),
 - f) a személyi sérüléseket, a légi járműben és harmadik személy tulajdonában keletkezett károk mértékét
 - g) az esemény részletes leírását és feltételezett okát,
 - h) a bejelentés idejéig meghozott intézkedéseket,
 - i) a bejelentő nevét, elérhetőségét, jelentési kötelezettségének jogi alapját,
 - **Cumbermed Kft.-REBISZ-t** +3620-777-9110 vagy a +3620-7779107
 - **ITM LH ügyeletét** +2630-6554103
 - a légijármű üzembentartóját
 - Az adatokat az EUCAIRS rendszerben is meg kell küldeni
- Az adatok valamelyikének hiánya nem mentesít az azonnali vagy 72 órán belüli bejelentési kötelezettség alól!***

II.) Légi közlekedési rendellenességek esetén az alábbi lépéseket kell végrehajtani:

AFISO feladata:

- repülésbiztonsági vezető értesítése – **Pap Ferenc** +36-20-325-7802

- repülésbiztonsági vezető értesíti:
 - **KBSZ-t** – +361-2945529, +3630-9310832, +3620-7779017A légi közlekedési rendellenességről szóló bejelentésnek a következő adatokat kell tartalmaznia:
 - a) a rendellenesség észlelésének helyét és időpontját (helyi időszámításban), vagy a tudomásszerzés időpontját,
 - b) a rendellenesség részletes leírását,
 - c) amennyiben a rendellenesség egy meghatározott légi járművel közvetlenül kapcsolatos, a légi jármű típusát, a légi jármű felség- és lajstromjelét, illetve azonosító jelét,
 - d) a légi jármű üzemben tartójának nevét és lakhelyének, illetve székhelyének címét,
 - e) azt a tevékenységet, amely során a rendellenességet észlelték,
 - f) a rendellenesség feltételezett okát
 - g) a bejelentés idejéig meghozott intézkedéseket,
 - h) a bejelentő nevét, elérhetőségét, jelentési kötelezettségének jogi alapját,.
 - Az adatokat az EUCCAIRS rendszerben is meg kell küldeni

Az adatok valamelyikének hiánya nem mentesít az azonnali vagy 72 órán belüli bejelentési kötelezettség alól!

7. Felelőségek

Előző pont szerint

SEGÉDLET A KÖTELEZŐEN JELENTENDŐ ESEMÉNYEKHEZ (A 1018/2015 EU rendelet alapján)

A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOKKAL ÉS BERENDEZÉSEKKEL ÖSSZEFÜGGŐ ESEMÉNYEK

Megjegyzés: E melléklet az egyes események bejelentésének megkönnyítése céljából úgy van megszerkesztve, hogy az események olyan tevékenységfajtákhoz kapcsolódnak amelyek során előfordulásuk általában megfigyelhető. Ezt az összeállítást azonban nem szabad úgy értelmezni, hogy az eseményeket ne kellene jelenteni, ha azok a listán hozzájuk kapcsolt tevékenységfajtán kívül történnek.

1. LÉGI JÁRMŰHÖZ KAPCSOLÓDÓ ESEMÉNYEK

- (1) Összeütközés vagy veszélyes megközelítés másik légi járművel, földdel vagy akadállyal (1), a földön vagy a levegőben, beleértve a légi jármű kormányzott földnek ütközéséhez közeli helyzetet (near CFIT) is.
- (2) Az elkülönítési minimumok megsértése (2).
- (3) Nem megfelelő elkülönítés (3).
- (4) ACAS RA (a levegőben történő összeütközést elhárító fedélzeti rendszer elkerülési javaslatok).
- (5) Ütközés állattal, beleértve a madárral való ütközést is.
- (6) Megvalósult vagy potenciális gurulóút vagy futópálya-elhagyás.
- (7) Megvalósult vagy potenciális gurulóút- vagy futópályasértés.
- (8) Végső megközelítési és felszállási terület (FATO) megsértése.
- (9) A légi jármű eltérése az ATC engedélytől.
- (10) A légi jármű eltérése az alkalmazandó légiforgalmi szolgáltatás (ATM) szabályaitól:
 - a) a légi jármű eltérése a vonatkozó közzétett ATM eljárásoktól;
 - b) légtérsértés, beleértve a légtérbe való engedély nélküli berepülést is;
 - c) eltérés a légi járművön elhelyezett és üzemeltetett ATM-berendezéssel kapcsolatos szabályzatok előírásaitól.
- (11) Hívójel összekeverésével összefüggő események.

2. FUNKCIÓK VAGY SZOLGÁLATOK MINŐSÉGÉNEK ROMLÁSA VAGY TELJES KIESÉSE

- (1) ATM szolgáltatások nyújtásának vagy ATM feladatok ellátásának ellehetetlenülése:
- a) légiforgalmi szolgáltatások nyújtásának vagy a légiforgalmi szolgálati feladatok ellátásának ellehetetlenülése;
 - b) légtérgazdálkodási szolgáltatások nyújtásának vagy légtérgazdálkodási feladatok ellátásának ellehetetlenülése;
 - c) légiforgalmi áramlás-szervezési szolgáltatások nyújtásának vagy légiforgalmi áramlás-szervezési feladatok ellátásának ellehetetlenülése.
- (2) Hiányzó vagy jelentősen hibás, sérült, nem megfelelő vagy félrevezető információ bármely kiegészítő szolgálat részéről ⁽⁴⁾, beleértve a futópálya-felület rossz állapotára vonatkozó információt is.
- (3) A kommunikációs szolgáltatás kimaradása.
- (4) A légtérelenőrző szolgáltatás kimaradása.
- (5) Az adatfeldolgozási és -elosztási funkció vagy szolgáltatás kimaradása.
- (6) A navigációs szolgáltatás kimaradása.
- (7) Az ATM-rendszer biztonságának sérülése, amelynek közvetlen negatív hatása volt vagy lehetett volna a biztonságos szolgáltatásra.
- (8) ATS szektor vagy munkaállomás jelentős túlterhelése, amely a szolgáltatás szintjének romlásához vezethet.
- (9) Fontos üzenet hibás vétele vagy félreértése, beleértve a használt nyelv ismeretének hiányát is, ha annak közvetlen negatív hatása volt vagy lehetett volna a biztonságos szolgáltatás nyújtására.
- (10) Egy légi járművel vagy másik ATS-egységgel való kommunikáció hosszabb időre történő megszakadása.

3. EGYÉB ESEMÉNYEK

- (1) Vészhelyzet bejelentése („MAYDAY” vagy „PAN”).
- (2) A léginavigációs szolgálatok jelentős külső zavarása (például az FM sávban sugárzó rádióadók zavarhatják az ILS-t [műszeres leszállító rendszert], VOR-t [VHF Omni Directional Radio Range – körsugárzó rádió irányadó] vagy a kommunikációt).
- (3) Egy légi jármű, ATS-egység vagy a rádióforgalom jelentős zavarása, beleértve a tűzfegyverrel, tűzijátékkal, papírsárkánnyal, lézeres megvilágítással, erős fénnel, lézerrel, távirányítású légijármű-rendszerrel, modell-légijárművel vagy hasonló módon történő zavarást is.

- (4) Tüzelőanyag kiengedése.
- (5) Bombával történő fenyegetés vagy gépeltérítés.
- (6) Fáradtság, amely hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja a léginavigációs vagy légiforgalmi feladatok biztonságos ellátására való képességet.
- (7) Bármilyen esemény, amely során az emberi teljesítőképesség közvetlenül hozzájárult vagy hozzájárulhatott volna baleset vagy súlyos repülőesemény bekövetkezéséhez.

- (1) Az akadály jármű is lehet.
- (2) Ez olyan helyzetre vonatkozik, ahol az előírt minimális elkülönítési távolságokat nem tartották be légi járművek között, vagy légi jármű és olyan légtér között, amelyre minimális elkülönítési távolság van előírva.
- (3) Minimális elkülönítési távolságra vonatkozó előírás hiányában olyan helyzet, amikor a pilóták megítélése szerint a légi járművek túl közel haladtak el egymáshoz, így szerintük nem valósult meg a biztonságos elkülönítés.
- (4) Például: légiforgalmi szolgálat (ATS), automatikus közeli körzeti tájékoztató szolgálat (ATIS), meteorológiai szolgálatok, navigációs adatbázisok, térképek, diagramok, légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS), kézikönyvek.

REPÜLŐTEREKEL ÉS FÖLDI SZOLGÁLATOKKAL ÖSSZEFÜGGŐ ESEMÉNYEK

1. A REPÜLŐTÉR BIZTONSÁG-IRÁNYÍTÁSI RENDSZERE

Megjegyzés: E szakasz az egyes események bejelentésének megkönnyítése céljából úgy van megszerkesztve, hogy az események olyan tevékenységfajtákhoz kapcsolódnak amelyek során előfordulásuk általában megfigyelhető. Ezt az összeállítást azonban nem szabad úgy értelmezni, hogy az eseményeket ne kellene jelenteni, ha azok a listán hozzájuk kapcsolt tevékenységfajtán kívül történnek.

1.1. Légi járművel vagy akadállyal kapcsolatos események

- (1) Összeütközés másik légi járművel, földdel vagy akadállyal ⁽¹⁾, vagy azok veszélyes megközelítése a földön vagy a levegőben.
- (2) Ütközés állattal, beleértve a madárral ütközést is.

- (3) Gurulóút vagy futópálya elhagyása.
- (4) Megvalósult vagy potenciális gurulóút- vagy futópályasértés.
- (5) Végső megközelítési és felszállási terület (FATO) megsértése vagy elhagyása.
- (6) Légi- vagy földi jármű nem követi az engedélyt, utasítást vagy korlátozást a repülőtér mozgási területén való üzemelés közben (például: téves futópálya/gurulóút vagy egy repülőtér korlátozott része).
- (7) Idegen tárgy a repülőtér mozgási területén, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet, az annak fedélzetén tartózkodókat vagy bármely más személyt.
- (8) Olyan akadályok a repülőtéren vagy annak közelében, amelyeket nem tettek közzé az AIP-ben (légiforgalmi tájékoztató kiadvány) vagy NOTAM-ban (Notice to Airmen) és/vagy nincsenek kellőképpen megjelölve vagy kivilágítva.
- (9) Hátratólás (push-back), saját erőből tolatás (power-back) vagy gurulás jármű, berendezés vagy személy általi zavarása.
- (10) Utas vagy illetéktelen személy felügyelet nélkül maradása a forgalmi előtéren.
- (11) Sugárhajtómű kiáramló gázsugarának, illetve rotor vagy légcsavar szelének hatása.
- (12) Vészhelyzet bejelentése („MAYDAY” vagy „PAN”).

1.2. Funkciók vagy szolgálatok minőségének romlása vagy teljes kiesése

- (1) A következők közötti kommunikáció kimaradása vagy zavara:
 - a) repülőtéri, járműben tartózkodó vagy egyéb földi személyzet és ATS-egység vagy előtér-irányítói szolgáltatási egység;
 - b) előtér-irányítói szolgáltatási egység és légi jármű, jármű vagy ATS-egység.
- (2) Repülőtéri berendezés vagy rendszer jelentős kiesése, hibás működése vagy hibája, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet vagy az annak fedélzetén tartózkodókat.
- (3) Jelentős hiányosságok a repülőtér kivilágításában, jelöléseiben vagy jeleiben.
- (4) A repülőtér veszélyhelyzeti riasztó rendszerének meghibásodása.
- (5) A mentőszolgálatok és tűzoltóság szolgáltatásai a vonatkozó követelményeket nem elégítik ki.

1.3. Egyéb események

- (1) A repülőtér berendezéseiben, környezetében vagy felszerelésében bekövetkező tűz, füst vagy robbanás, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet, az annak fedélzetén tartózkodókat vagy bármely más személyt.
- (2) A repülőtér védelmével kapcsolatos események (például: jogosulatlan belépés, szabotázs, bombával történő fenyegetés).
- (3) A repülőtér üzemi feltételeiben beállt jelentős változás jelentésének elmulasztása, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet, az annak fedélzetén tartózkodókat vagy bármely más személyt.

- (4) Elmaradt, nem megfelelő vagy elégtelen jégtelenítő/jegesedésgátló kezelés.
- (5) Jelentős mennyiségű tüzelőanyag kiömlése tankolás közben.
- (6) Szennyezett vagy nem megfelelő típusú tüzelőanyag vagy más folyadék (beleértve az oxigént, nitrogént, olajat és az ivóvizet is) betöltése.
- (7) Rossz állapotú futópálya-felület kezelésének elmulasztása.
- (8) Bármilyen esemény, amely során az emberi teljesítőképesség közvetlenül hozzájárult vagy hozzájárulhatott volna baleset vagy súlyos repülőesemény bekövetkezéséhez.

2. LÉGI JÁRMŰ FÖLDI KISZOLGÁLÁSA

Megjegyzés: E szakasz az egyes események bejelentésének megkönnyítése céljából úgy van megszerkesztve, hogy az események olyan tevékenységfajtákhoz kapcsolódnak amelyek során előfordulásuk általában megfigyelhető. Ezt az összeállítást azonban nem szabad úgy értelmezni, hogy az eseményeket ne kellene jelenteni, ha azok a listán hozzájuk kapcsolt tevékenységfajtan kívül történnek.

2.1. Légi járművel vagy repülőtérral kapcsolatos események

- (1) Összeütközés másik légi járművel, földdel vagy akadállyal, vagy azok veszélyes megközelítése a földön vagy a levegőben.
- (2) Futópálya- vagy gurulóútsértés.
- (3) Futópálya vagy gurulóút elhagyása.
- (4) A légi jármű szerkezetének, rendszereinek és berendezéseinek a poggyász, postai küldemény vagy teheráru szállításából adódó lényeges elszennyeződése.
- (5) Hátratólás (push-back), saját erőből tolatás (power-back) vagy gurulás jármű, berendezés vagy személy általi zavarása.
- (6) Idegen tárgy a repülőtér mozgási területén, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet, az annak fedélzetén tartózkodókat vagy bármely más személyt.
- (7) Utas vagy illetéktelen személy felügyelet nélkül maradása a forgalmi előtéren.
- (8) A repülőtér berendezéseiben, környezetében vagy felszerelésében bekövetkező tűz, füst vagy robbanás, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet, az annak fedélzetén tartózkodókat vagy bármely más személyt.
- (9) A repülőtér védelmével kapcsolatos események (például: jogosulatlan belépés, szabotázs, bombával történő fenyegetés).

2.2. Funkciók vagy szolgáltatások minőségi romlása vagy teljes kiesése

- (1) Egy légi járművel, járművel, ATS-egységgel vagy előtér-irányítói szolgáltató egységgel való kommunikáció megszakadása vagy zavara.
- (2) Repülőtéri felszerelés vagy rendszer jelentős kiesése, hibás működése vagy hibája, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet vagy az annak fedélzetén tartózkodókat.
- (3) Jelentős hiányosságok a repülőtér kivilágításában, jelöléseiben vagy jeleiben.

2.3. Földi kiszolgálással kapcsolatos események

- (1) Utasok, poggyász, postai küldemény vagy teheráru nem megfelelő kezelése vagy berakodása, amely várhatóan lényeges hatással lesz a légi jármű tömegére és/vagy súlypontjának helyzetére (beleértve a terhelési adatlappal kapcsolatos számítások jelentős hibáját is).
- (2) Beszállást segítő eszköz eltávolítása, ami veszélyeztette a fedélzetén tartózkodókat.
- (3) A poggyász, postai küldeményt vagy teheráru nem megfelelő elhelyezése vagy rögzítése, amely bármilyen módon veszélyeztetheti a légi járművet, annak berendezéseit vagy a fedélzetén tartózkodókat, illetve akadályozhatja a vészhelyzeti kiürítést.
- (4) Veszélyes áru szállítása vagy annak kísérlete, illetve kezelése, ami a működés biztonságát veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna, illetve veszélyes állapotot eredményezett (például az ICAO műszaki utasításában [\(?\)](#) meghatározott, veszélyes áruval kapcsolatos váratlan esemény vagy baleset).
- (5) Poggyász- vagy utasnyilvántartási problémák.
- (6) A légi jármű számára előírt földi kiszolgálási és szervizelési eljárásoknak való meg nem felelés, különösen jégmentesítési, tüzelőanyag-feltöltési vagy rakodási eljárások esetében, beleértve valamely eszköz helytelen csatlakoztatását vagy eltávolítását is.
- (7) Jelentős mennyiségű tüzelőanyag kiömlése tankolás közben.
- (8) Nem megfelelő mennyiségű tüzelőanyag feltöltése, amely várhatóan lényeges hatással lesz a légi jármű repülési tartamára, a teljesítményre, a súlypont helyzetére vagy a légi jármű szerkezeti szilárdságára.
- (9) Szennyezett vagy nem megfelelő típusú tüzelőanyag vagy más folyadék (beleértve az oxigént, nitrogént, olajat és az ivóvizet is) betöltése.
- (10) A földi kiszolgálásra használt földi berendezések bármilyen leállása, hibás működése vagy hibája, amely a légi jármű sérülését okozta vagy okozhatta volna (például vonórúd vagy GPU [földi energiaellátó egység]).
- (11) Elmaradt, nem megfelelő vagy elégtelen jégtelenítő/jegesedésgátló kezelés.
- (12) A légi jármű sérülése földi kiszolgáló berendezés vagy járművek által, beleértve az előzetesen nem jelentett sérülést is.
- (13) Bármilyen esemény, amely során az emberi teljesítőképesség közvetlenül hozzájárult vagy hozzájárulhatott volna baleset vagy súlyos repülőesemény bekövetkezéséhez.

Kitöltési segédlet a jelentőlapokhoz és az EUCCAIRS rendszerhez

**A KÖTELEZŐ ÉS AZ ÖNKÉNTES ESEMÉNYJELENTÉSI RENDSZEREK TEKINTETÉBEN
ALKALMAZANDÓ KÖVETELMÉNYEK JEGYZÉKE**

Megjegyzés: Az adatmezőket kötelező a kért adatokkal kitölteni. Amennyiben sem a tagállamok illetékes hatóságainak, sem az Ügynökségnek nem áll módjában a kért adatot megadni, mert azt sem a szervezet, sem a bejelentő nem adta meg, az adatmezőbe bevihető az „ismeretlen” érték. A megfelelő adatok továbbításának biztosítása érdekében azonban a lehető legnagyobb mértékben kerülni kell ennek az „ismeretlen” értéknek az alkalmazását, és a jelentésbe ha lehet, később be kell illeszteni a frissített adatokat.

1. ÁLTALÁNOS KÖTELEZŐ ADATMEZŐK

A szervezeteknek, a tagállamoknak és az Ügynökségnek valamennyi, kötelezően jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor, és lehetőség szerint valamennyi, önkéntes jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor gondoskodnia kell arról, hogy az adatbázisában rögzített eseményjelentés legalább a következő adatokat tartalmazza:

- | | | |
|-----|--|-----|
| (1) | Cím | Cím |
| | — | |
| (2) | Iratkezeléssel kapcsolatos információk | |
| | — Felelős szerv | |
| | — Ügyiratszám | |
| | — Esemény státusza | |
| (3) | Időpont | |
| | — UTC idő szerint | |
| (4) | Helyszín | |
| | — Az esemény bekövetkezésének helye szerinti állam/terület | |
| | — Az esemény bekövetkezésének helye | |
| (5) | Eseménybesorolás | |
| | — Eseményosztály | |
| | — Eseménykategória | |

- (6) Beszámoló
 - Beszámoló nyelve
 - Beszámoló
- (7) Események
 - Eseménytípus
- (8) Kockázatbesorolás

2. KÜLÖNLEGES KÖTELEZŐ ADATMEZŐK

2.1. Légi járművel kapcsolatos adatmezők

A szervezeteknek, a tagállamoknak és az Ügynökségnek valamennyi, kötelezően jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor, és lehetőség szerint valamennyi, önkéntes jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor gondoskodnia kell arról, hogy az adatbázisában rögzített eseményjelentés legalább a következő adatokat tartalmazza:

- (1) A légi jármű azonosító jele
 - Lajstromozó állam
 - Gyártmány/típus/altípus
 - A légi jármű sorozatszám
 - A légi jármű lajstromjele
 - Rádióhívójel
- (2) A légi jármű üzemeltetése
 - Üzemeltető
 - Üzemeltetés típusa
- (3) A légi jármű leírása
 - Légijármű-kategória
 - A légi jármű meghajtása
 - Tömegkategória
- (4) Repüléstörténet
 - Utolsó indulási hely
 - Tervezett érkezési hely
 - Repülési fázis

- (5) Időjárási viszonyok
— Időjárással összefüggő

2.2. A léginavigációs szolgálatokkal kapcsolatos adatmezők

A szervezeteknek, a tagállamoknak és az Ügynökségnek valamennyi, kötelezően jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor, és lehetőség szerint valamennyi, önkéntes jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor gondoskodnia kell arról, hogy az adatbázisában rögzített eseményjelentés legalább a következő adatokat tartalmazza:

- (1) Az ATM-mel való kapcsolat
— ATM-hozzájárulás
— Érintett szolgáltatás (az ATM-szolgáltatásra gyakorolt hatás)
- (2) ATS-egység neve

2.2.1. A minimális elkülönítési távolságok megsértésével/az elkülönítés hiányával és a légtér megsértésével kapcsolatos adatmezők

A szervezeteknek, a tagállamoknak és az Ügynökségnek valamennyi, kötelezően jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor, és lehetőség szerint valamennyi, önkéntes jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor gondoskodnia kell arról, hogy az adatbázisában rögzített eseményjelentés legalább a következő adatokat tartalmazza:

- (1) Légtér
— Légtértípus
— Légtérosztály
— FIR/UIR-név

2.3. Repülőtérrel kapcsolatos adatmezők

A szervezeteknek, a tagállamoknak és az Ügynökségnek valamennyi, kötelezően jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor, és lehetőség szerint valamennyi, önkéntes jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor gondoskodnia kell arról, hogy az adatbázisában rögzített eseményjelentés legalább a következő adatokat tartalmazza:

- (1) Helységazonosító kód (ICAO repülőtéri azonosító jel)
- (2) Elhelyezkedés a repülőtéren belül

2.4. Légi jármű károsodásával vagy személyi sérüléssel kapcsolatos adatmezők

A szervezeteknek, a tagállamoknak és az Ügynökségnek valamennyi, kötelezően jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor, és lehetőség szerint valamennyi, önkéntes jelentendő eseménnyel kapcsolatos adatnak az adatbázisában való rögzítésekor gondoskodnia kell arról, hogy az adatbázisában rögzített eseményjelentés legalább a következő adatokat tartalmazza:

- (1) Súlyosság
 - Legsúlyosabb kár
 - Sérülés súlyossága
- (2) Személyi sérülések
 - Földi sérülések száma (halálos, súlyos, könnyű)
 - Sérülések száma a légi járművön (halálos, súlyos, könnyű).

C-I. AIP Aerodrome chart

AD 2-LHPR-ADC - 1
04 NOV 2021

GYŐR/PÉCS

AIP HUNGARY

AERODROME CHART - ICAO

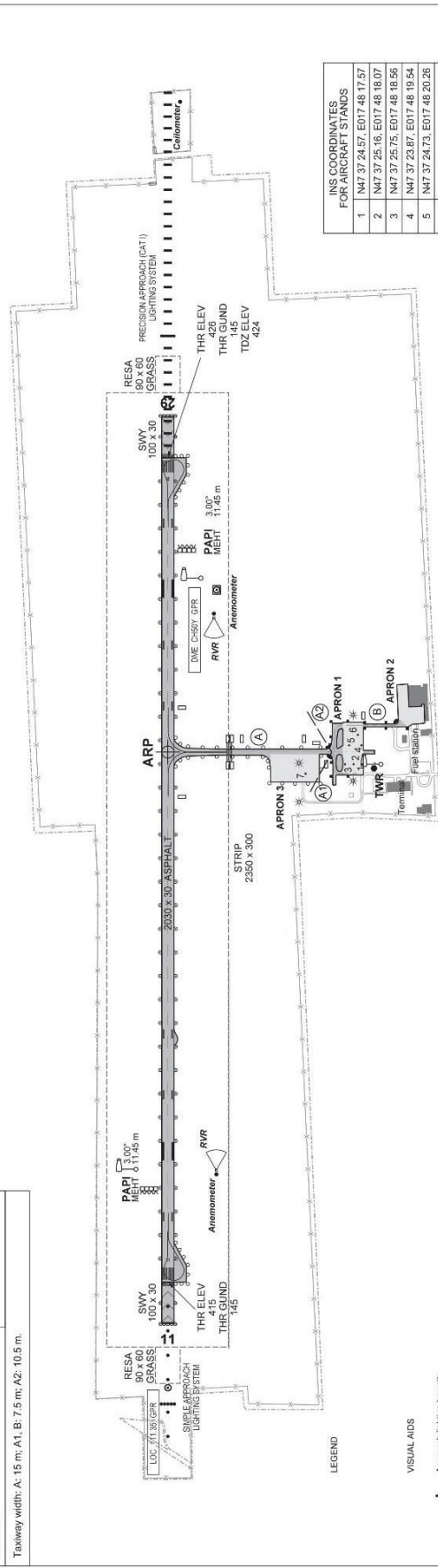
ARP
N47 37 38
E017 48 30
AERODROME ELEV 426
PER INFO 128 910
BUDAPEST INFORMATION (WEST) 125 500

RWY	DIRECTION	THR	BEARING	STRENGTH	TORA	TODA	ASDA	LDA
11	114°	N47 37 56, E017 47 36	PCN 50/F/C/W/T	2030	2030	2130	2130	2030
29	294°	N47 37 26, E017 49 00	PCN 50/F/C/W/T	2030	2030	2030	2130	2030
Apron 1			PCN 42/R/C/W/T					
Apron 2								
Apron 3			PCN 61/R/C/W/T					
Taxiway: A			PCN 50/F/C/W/T					
Taxiways: A1, A2			PCN 44/F/C/W/U					
Taxiway: B								

Taxiway width: A: 15 m; A1, B: 7.5 m; A2: 10.5 m.

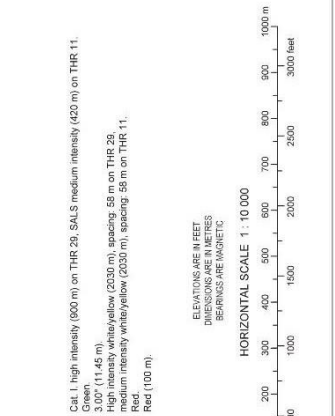
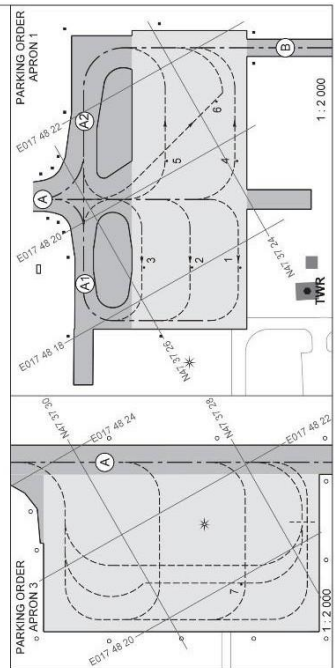
WIND DIRECTION
INDICATED
UNLESS
OTHERWISE
STATED
OF CHANGE 5°

Grid indication: 500



INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

1	N47 37 24.57, E017 48 17.57
2	N47 37 25.16, E017 48 18.07
3	N47 37 25.75, E017 48 18.56
4	N47 37 23.87, E017 48 19.54
5	N47 37 24.73, E017 48 20.26
6	N47 37 23.71, E017 48 20.83
7	N47 37 28.86, E017 48 19.87



AIRAC AMDT 006/2021

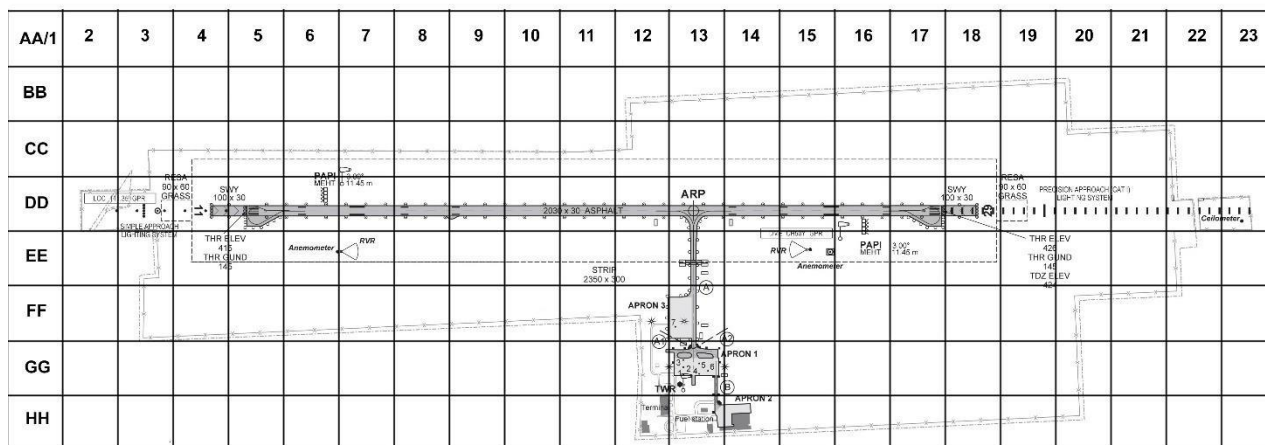
HungaroControl

E-I. Mozgási terület rutinellenőrzési napló

Dátum	Név	Ellenőrzés típusa	Időpont	Rendellenesség észlelve	Megjegyzés	Aláírás
11.29.		N (H) R	07:10			
11.29.		(N) H R	13:00	D8	FOD eltávolítva	
11.30.		(N) H R	07:15	G14	4-es állóhelyen beton sérült kb. 20x20 cm-en, jkv. felvéve 2017-007 számmal	

Az ellenőrzés típusa bekarikázandó: Napi (N), Heti (H), Rendkívüli (R)

GYŐR-PÉR REPÜLŐTÉR BELSŐ TÉRKÉP



E-II. AFIS átadás-átvételi napló

AFIS szolgálatot átvettem:		Dátum:
		Idő:
Napi események, üzenetek:		
Hangrögzítő:		
Fénytechnika + ILS:		
Datum:	AFIS szolgálatot átadtam:	
Idő:		
AFIS szolgálatot átvettem:		Dátum:
		Idő:
Napi események, üzenetek:		
Hangrögzítő:		
Fénytechnika + ILS:		
Datum:	AFIS szolgálatot átadtam:	
Idő:		
AFIS szolgálatot átvettem:		Dátum:
		Idő:
Napi események, üzenetek:		
Hangrögzítő:		
Fénytechnika + ILS:		
Datum:	AFIS szolgálatot átadtam:	
Idő:		
AFIS szolgálatot átvettem:		Dátum:
		Idő:
Napi események, üzenetek:		
Hangrögzítő:		
Fénytechnika + ILS:		
Datum:	AFIS szolgálatot átadtam:	
Idő:		
AFIS szolgálatot átvettem:		Dátum:
		Idő:
Napi események, üzenetek:		
Hangrögzítő:		
Fénytechnika + ILS:		
Datum:	AFIS szolgálatot átadtam:	
Idő:		

E-III. Karbantartási és/vagy építési munkavégzés átadás-átvételi dokumentum

MUNKAVÉGZÉSI SZERZŐDÉS ÁTADÁS-ÁTVÉTELI DOKUMENTUM / sz. példány	
Megbízó	Megbízott
Név: Győr-Pér Repülőtér Kft. Székhely: 9099 Pér, Repülőtér Felelős személy: – telefonszáma: – e-mail címe:	Név: Székhely: Felelős személy: – telefonszáma: – e-mail címe:
A szerződés tárgya	Típusa
	<input type="checkbox"/> Ellenőrzés, karbantartás <input type="checkbox"/> Kisebb építési munkálatok <input type="checkbox"/> Nagyobb építési munkálatok <input type="checkbox"/> Egyéb (tárgyban kifejtendő)
	Helye
	<input type="checkbox"/> Légi oldal <input type="checkbox"/> Földi oldal <input type="checkbox"/> Egyéb (tárgyban kifejtendő)
A munka megkezdésének dátuma, ideje	A munka befejezésének várható dátuma, ideje
A szerződés tárgyának teljesítése után	
A munkaterület visszaadásának dátuma, ideje:	
mint megbízó, a munkaterületet rendeltetésének megfelelően visszavettem	mint megbízott, a munkaterületet rendeltetésének megfelelően visszaadtam
Az aláírások tanúsítják, hogy a munkálatok megkezdése előtt meg lett határozva: <ul style="list-style-type: none"> – a munka óraszám; – az engedélyezett útvonalak; – a használt kommunikációs eszközök; – az eszközök és járművek megengedett magassága és az engedélyezett határértékek; – a navigációs eszközök zavarásának előidézésére képes elektromos eszközök használatának korlátozásai; – a magasabb daruk korlátozása, tekintettel az ILS-re, radarra és a leszállító berendezésekre. A munkavégző személyekkel a munka megkezdése előtt oktatás keretében ismertette lettek a légi oldal szabályai, az alkalmazandó eljárások, a repülőtéren előforduló veszélyek, biztosítva ezáltal a légiforgalom és a munkavégzés biztonságát is.	

E-IV. Légijármű beállítása során alkalmazott kézjelzések

Beállító jelzések az Előtér Ügyeletesi feladatot ellátó személyzet részére

A beállító jelzései a légi jármű részére

A jelzéseket a légi járművekkel szembeforduló - és hogy a légijármű-vezető megfigyelését könnyítse, szükség szerint megvilágított kezű - beállító által történő használatra állapították meg, aki

- a) merevszárnyú légi járműveknél a légi jármű bal oldalán, ahonnan a légijármű-vezető legjobban látja és
- b) helikopternél olyan helyen, ahonnan a helikoptervezető a legjobban láthatja.

A vonatkozó jelzések értelme azonos, akár tárcsával, világító beállító bottal, vagy rúddal adják azokat.

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

A „helikopter” megjelölt jelzések függeszkedő helikopterre vonatkoznak.

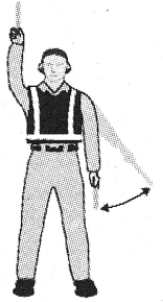
A beállító botokra vonatkozó utalások a nappali fluoreszkáló, színes beállító tárcsákra, vagy kesztyűkre is értelmezhetők (csak nappal).

A következő jelzések használata előtt az előtereknek meg kell győződnie arról, hogy azon a területen, amelyen a légijárművet irányítani kell, nincsenek olyan tárgyak, amelyekkel az előírások betartása mellett ütközhet.

1. Szárnymozgást irányító/vezető

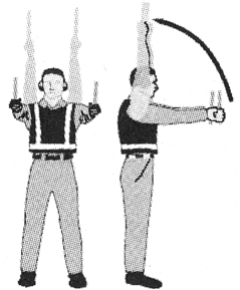
Jobb kéz magastartásban, a beállító bot felfelé mutat, a bal kézben lévő lefelé mutató beállító bot a karral együtt a test irányába mozgatva.

Megjegyzés: A légi jármű szárnyvégénél lévő személy által végzett jelzés a légi jármű-vezető/beállító/hátrátolatást végző számára azt jelzi, hogy a parkolóhelyre/ről, a légi jármű akadálymentesen gurulhat.



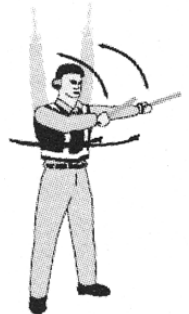
2. Parkolóhely azonosítás

A kinyújtott karok előre mutatnak, majd egyenesen a fej fölé, magastartásba emelve. A beállító botok felfelé mutatnak.



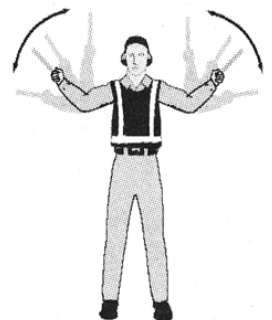
3. Guruljon a következő beállítóhoz, vagy a TWR/Gurító irányító utasítása szerint.

Mindkét kar felfelé mutat, magastartásban, majd a karok a testtől oldalra mozgatva és kinyújtva a beállító botokkal a következő beállító, vagy a gurulási terület irányába mutatva.



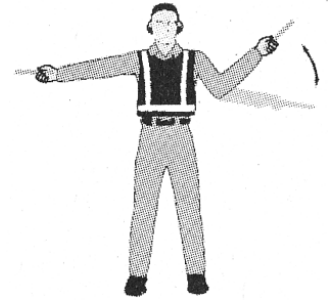
4. Guruljon egyenesen előre

Karok a könyöknél kissé behajlítva és a beállító botok a mellkas magasságából a fej irányába felfelé és lefelé mozgatva.



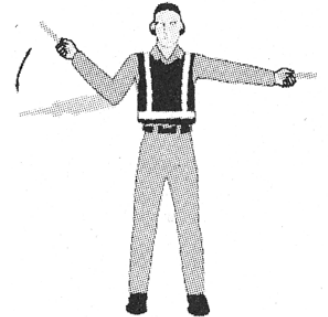
5. a) Forduljon balra (a légitármű-vezető szemszögéből nézve):

A jobb kar és a beállító bot oldalsó középtartásban kinyújtva, a bal karral jöjjön előre jelzést adnak. A jeladás mozgásának mértéke a légitármű-vezető számára a légitármű fordulásának mértékét jelzi.



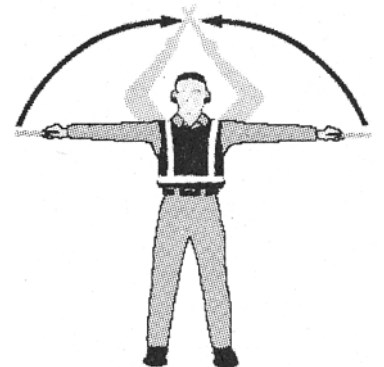
5. b) Forduljon jobbra (a légitármű-vezető szemszögéből nézve):

A bal kar és a beállító bot oldalsó középtartásban kinyújtva, a jobb karral jöjjön előre jelzést adnak. A jeladás mozgásának mértéke a légitármű-vezető számára a légitármű fordulásának mértékét jelzi.



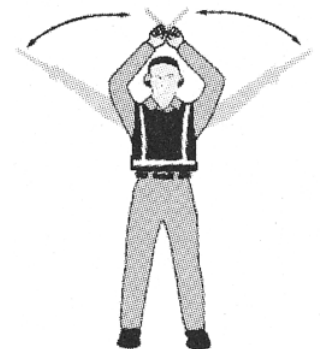
6. a) Szabályos megállás

A karok és a beállító botok oldalsó középtartásban teljesen kinyújtva és lassan mozgatva a fej fölé, amíg a botok nem keresztezik egymást.



6. b) Vész megállás

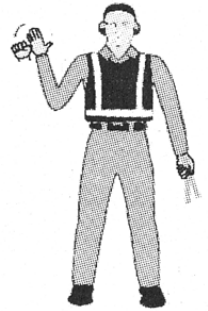
A kinyújtott karokat és a beállító botokat gyors mozdulattal a fej fölé emelve a botok keresztkben.



7. a) Fékezés

A kar vállmagasságba emelve, a kéz nyitott tenyérrel előre néz. Figyelve a hajózó személyzetet (szem kontakt), a kezét ökölbe szorítják.

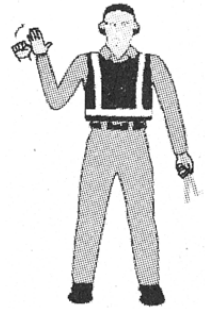
Nem mozgatják a kezét, amíg a hajózó személyzet felfelé mutató hüvelykujjal nem nyugtáz.



7. b) Fékek oldása

A kar vállmagasságba emelve, a kéz ökölbe szorítva. Figyelve a hajózó személyzetet (szem kontakt), az ökölbe szorított kezét kinyitják.

Nem mozgatják a kezét, amíg a hajózó személyzet felfelé mutató hüvelykujjal nem nyugtáz.



8. a) Féktuskók behelyezve

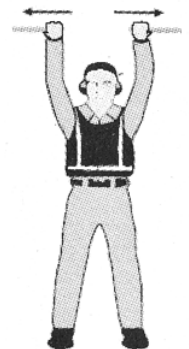
Kinyújtott karok és beállító botok a fej fölött. A botokat befelé mozgatják, amíg azok össze nem érnek. Meg kell győződni arról, hogy a hajózó személyzet a jelzést nyugtázta.



8. b) Féktuskók eltávolítva.

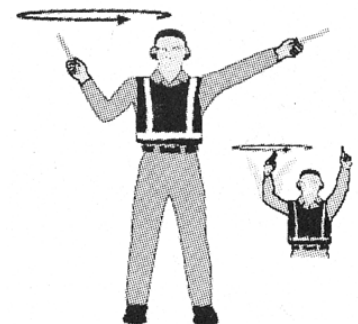
Kinyújtott karok és beállító botok a fej fölött, a botokat kifelé mozgatják.

Nem távolítják el a féktuskókat, amíg a hajózó személyzet erre engedélyt nem ad.



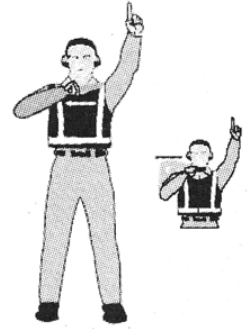
9. Indítsa be a hajtóműveket

Jobb kar kissé a fej fölött, a botok felfelé mutatnak és a kézzel köröző mozgást végeznek. A bal kar szintén kissé a fej fölött, a megindítandó hajtómű irányába mutat.

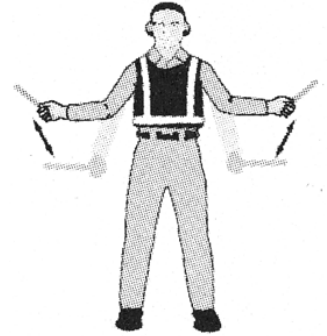


10. Állítsa le a hajtóműveket

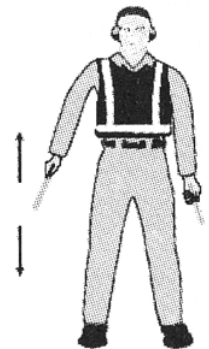
Egyik kar felfelé kinyújtva. A másik kar és a beállító bot vállmagasságban. A kezét és a botot a bal váll irányából elmozgatják a jobb váll irányába vágó mozdulattal a torok előtt.

**11. Lassítson**

A könyökben behajlított karokat lefelé mozdítják, lengető mozdulatokkal, a botokat derékmagasságtól a térdéig felfelé és lefelé mozdítják.

**12. Csökkentse a jelzett oldalon levő hajtóművek fordulatszámát**

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

**13. Guruljon hátrafelé**

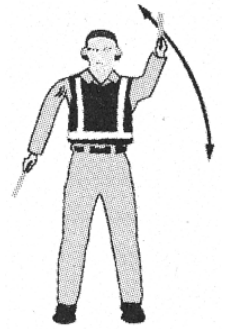
A karok a test előtt, csípő magasságában előre irányban forgó mozgást végeznek. A hátrafelé mozgás megállítására a 6. a) vagy a 6. b) jelzéseket kell használni.

**14. Forduljon hátrálás közben:**

a) a légi jármű farkrészét jobbra: a bal kar lefelé mutat, jobb kar kinyújtva a fej fölött. Jobb karismételt mozdítása függőleges-vízszintes, előremutató helyzetben.



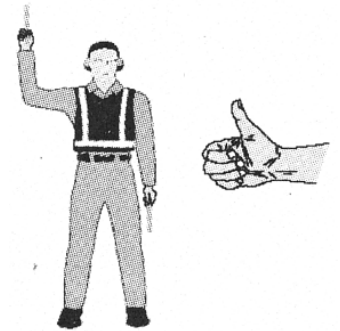
b) a légi jármű farkrészét balra: a jobb kar lefelé mutat, bal kar kinyújtva a fej fölött. Bal kar ismételt mozgata függőlegesből vízszintes, előre mutató helyzetben.



15. Megerősítés/Minden rendben

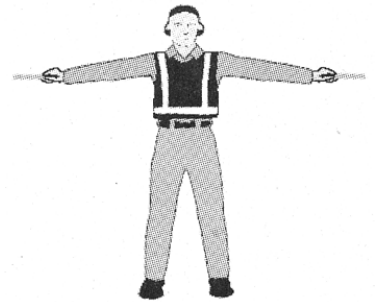
Jobb kar könyökben behajlítva fejmagasságban, a beállító botok felfelé mutatnak, vagy felfelé mutató hüvelykujjal jeleznek. Bal kar a térdnél oldalt marad.

Megjegyzés: Ezt technikai/karbantartói jelzésre is használják.



16. Függeszkedjen (helikopter)

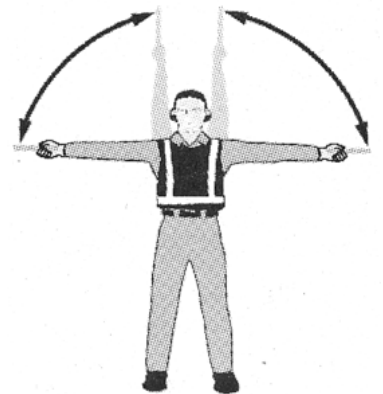
Teljesen kinyújtott karok és beállító botok oldalsó középtartásban.



17. Emelkedjen fel (helikopter)

Teljesen kinyújtott karok és beállító botok oldalsó középtartásban. Felfelé néző tenyérrel a karokat magastartásba emelik.

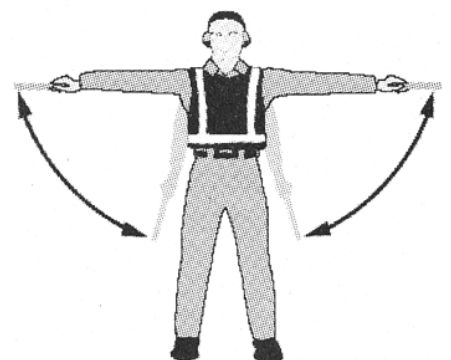
A karok mozgatási sebessége határozza meg az emelkedés mértékét.



18. Ereszkedjen le (helikopter)

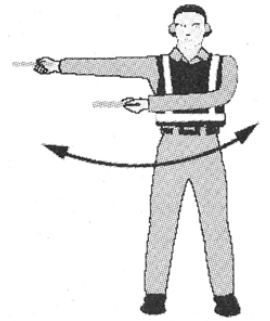
Teljesen kinyújtott karok és beállító botok oldalsó középtartásban. Lefelé néző tenyérrel a karokat lefelé, alapállásba mozgatják.

A karok mozgatási sebessége határozza meg a leereszkedési sebesség mértékét.

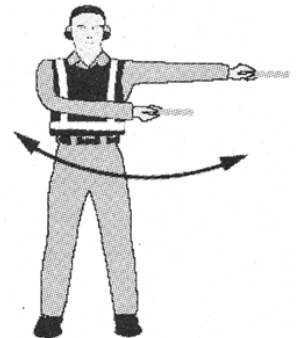


19. a) Repüljön vízszintesen balra (a légijármű-vezető szemszögéből nézve) (helikopter)

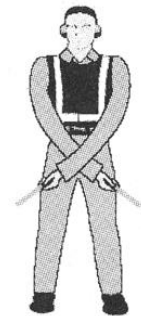
A jobb kar oldalsó középtartásba kinyújtva. A bal kar ismételt mozgatása ugyanazon irányba.


19. b) Repüljön vízszintesen jobbra (a légijármű-vezető szemszögéből nézve) (helikopter)

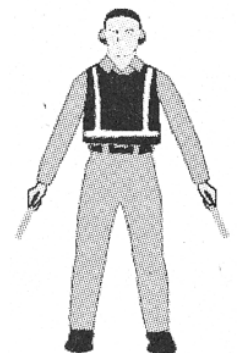
A bal kar oldalsó középtartásba kinyújtva. A jobb kar ismételt mozgatása ugyanazon irányba.


20. Szálljon le (helikopter)

Kinyújtott karok és beállító botok a test előtt lefelé keresztbe téve.

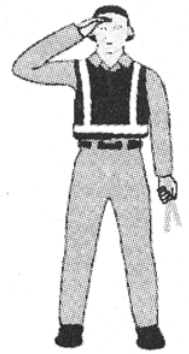

21. Álljon meg/Várákozzon

A kinyújtott karok és beállító botok oldalra 45°-os szögben lefelé mutatnak. Ebben a helyzetben maradnak addig, amíg a légi jármű a következő manőver végrehajtását elkezdheti.



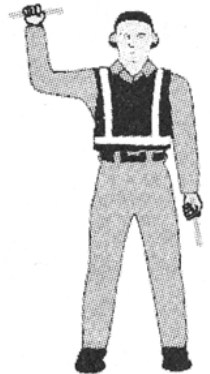
22. A légi jármű elbocsátása

Az érintett légi jármű irányába jobb kézzel, és/vagy beállító bottal tisztelegnek. Figyelik (szem kontakt) a légi jármű személyzetét addig, amíg a légi jármű nem kezd gurulni.



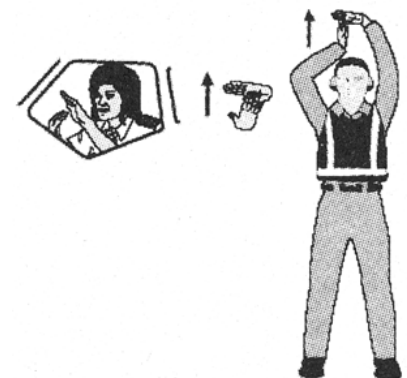
23. Ne használja a kormányserkezetet (technikai/karbantartó összeköttetés jelzés)

Kinyújtott jobb kar a fej fölött, kéz ökölben, vagy a beállító bot a kézben vízszintes helyzetben; a bal kar oldalt a térd mellett.



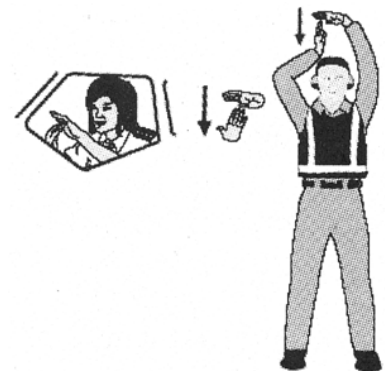
24. Földi erőforrás rákapcsolás (technikai/karbantartói összeköttetés jelzés)

Kinyújtott karok a fej fölött, nyitott bal tenyér vízszintesen és a jobb kéz ujjvégek a bal tenyérhez érnek („T” betűt formálva). Éjszaka a világító beállító botokat ugyan így lehet a fej fölött használni „T” betűt formálva.



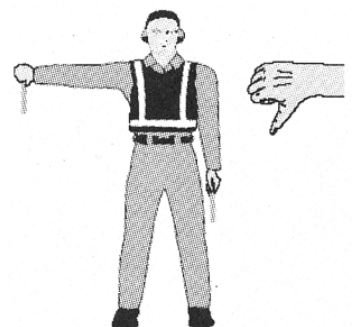
25. Földi erőforrás lekapcsolás (technikai/karbantartói összeköttetés jelzés)

Kinyújtott karok a fej fölött, a jobb kéz ujjvégek a vízszintesen lévő bal nyitott tenyérhez érnek („T” betűt formálva), majd a jobb kéz eltávolodik a baltól. Addig **ne kapcsolják le** az erőforrást, amíg a hajózó személyzet erre engedélyt nem ad. Éjszaka a világító beállító botokat ugyan így lehet a fej fölött nyitni a „T” betűt.

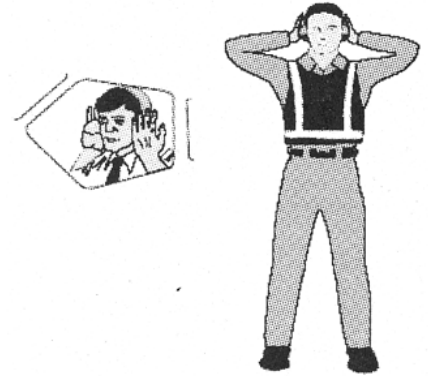


26. Visszautasítás (technikai/karbantartói összeköttetés jelzés)

A jobb kar oldalsó középtartásba kinyújtva és a beállító bot lefelé a földre mutat, vagy a hüvelykujj lefelé mutat, a bal kéz oldalt marad a térd mellett.



27. A légi jármű belső összeköttetési rendszerére való csatlakozás (technikai/karbantartói összeköttetés jelzés) Mindkét kar oldalsó középtartásban, majd a karokat könyökben behajlítva kezek a fülre téve.



28. Lépcső leengedése/felhúzása (technikai/karbantartói összeköttetés jelzés)

Jobb kar oldalt és a bal kart a fej fölé emelni 45°-os szögben, a jobb kart lendítő mozdulattal a bal vállhoz emelni.

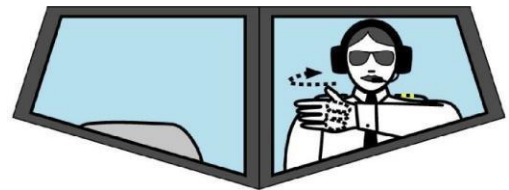
Megjegyzés: Ez a jelzés főleg azon légi járműveknek szól, melyek a törzs elülső részében beépített lépcsővel rendelkeznek.



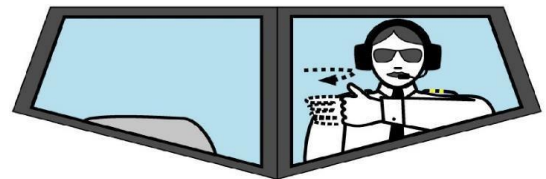
A légi jármű vezetőjének jelzései a beállító részére

A jelzéseket a vezetőfülkében lévő légi járművezető részére állapították meg, aki a jelzéseit a beállító felé jól láthatóan, kézzel, vagy a beállító megfigyelésének megkönnyítése érdekében, megvilágított kézzel adja.

a) befékezés: az arc előtt vízszintesen felemelt kéz és kar, ujjak kinyújtva, majd ökölbe szorítva;



b) kifékezés: az arc előtt vízszintesen felemelt kar, ökölbe szorított kéz, majd az ujjak kinyújtva.



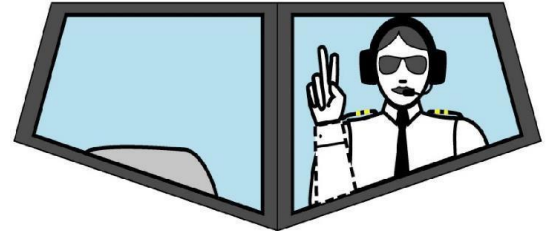
c) Féktuskót behelyezni: kinyújtott karok kifelé néző tenyérrel, a kezek az arc elé befelé mozognak;



d) Féktuskót eltávolítani: az arc előtt keresztben levő kezek kifelé néző tenyérrel, a karok kifelé mozognak.



(e) Hajtómű(vek) indításra készen: Egyik kézen a megfelelő számú ujj felemelése jelzi az indítandó hajtómű számát.



Technikai/karbantartói összeköttetés jelzések

A kézi jelzéseket csak abban az esetben kell alkalmazni, amikor szóbeli összeköttetésre nincs mód.

A beállítónak meg kell bizonyosodnia, hogy a hajózó személyzet vette és nyugtázta a számára szóló jelzéseket.

A fentiekben részletezett technikai/karbantartói összeköttetés jelzések célja, a légi jármű földi kiszolgálása során a hajózó személyzettel történő összeköttetésre használt kézi jelzések szabványosítása.

E-V. Kommunikációs eljárások

A repülőtéri szolgálatoknak a rádiókommunikációs tevékenység során, ezen eljárásban meghatározott módon kell a kommunikációt folytatni:

Rádiókommunikáció során használatos betűzési segédelet kétséges szavak esetén (SERA szerint)

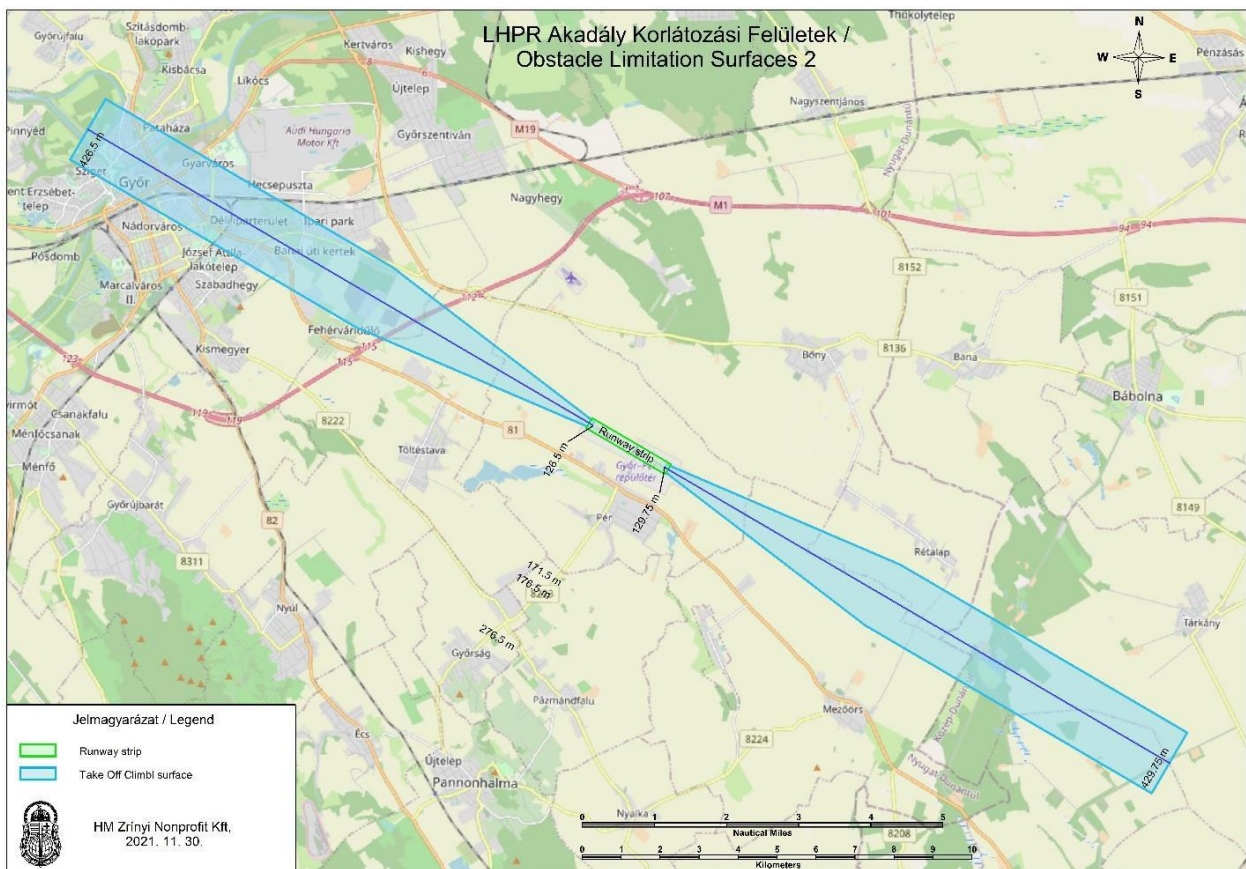
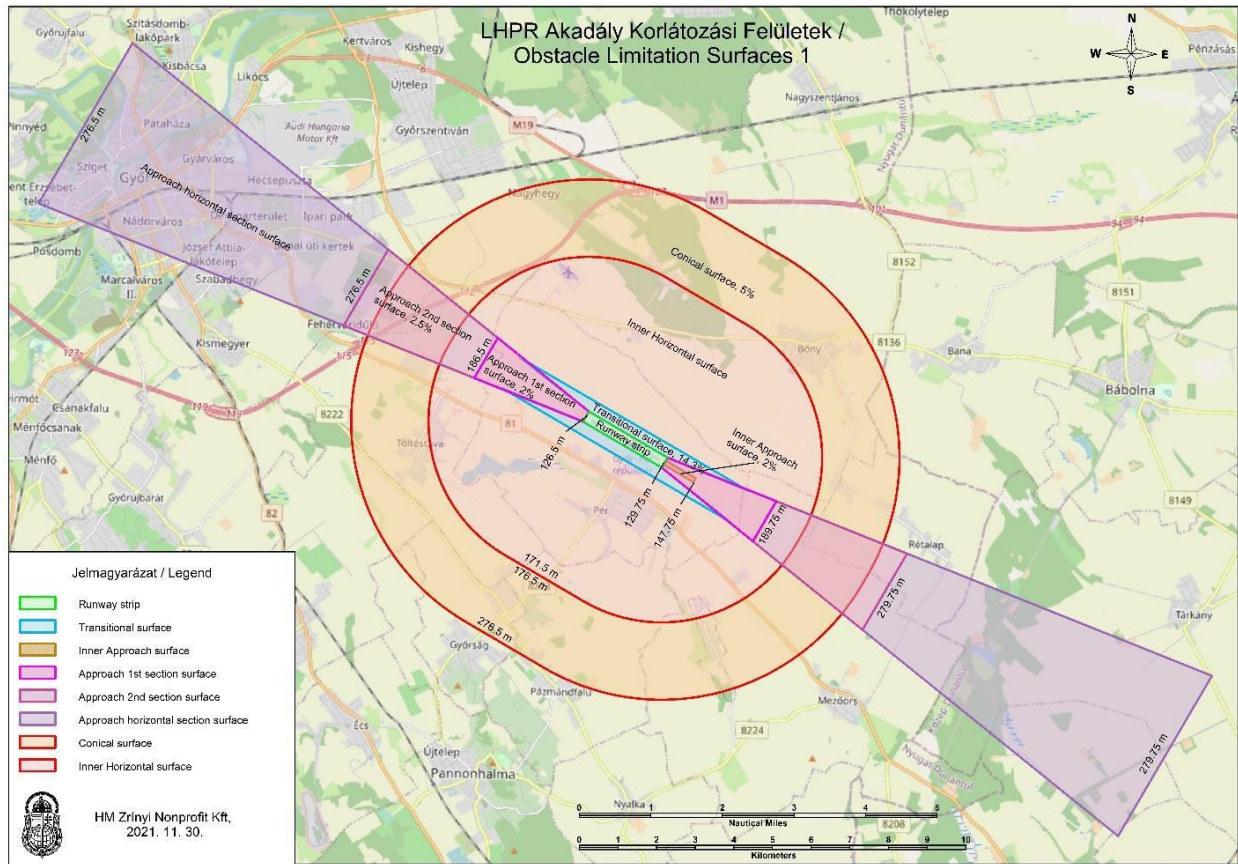
Betű	Szó	Kiejtés
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE <i>or</i> SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

Rádiókommunikáció során használatos szám kiejtés (SERA szerint)

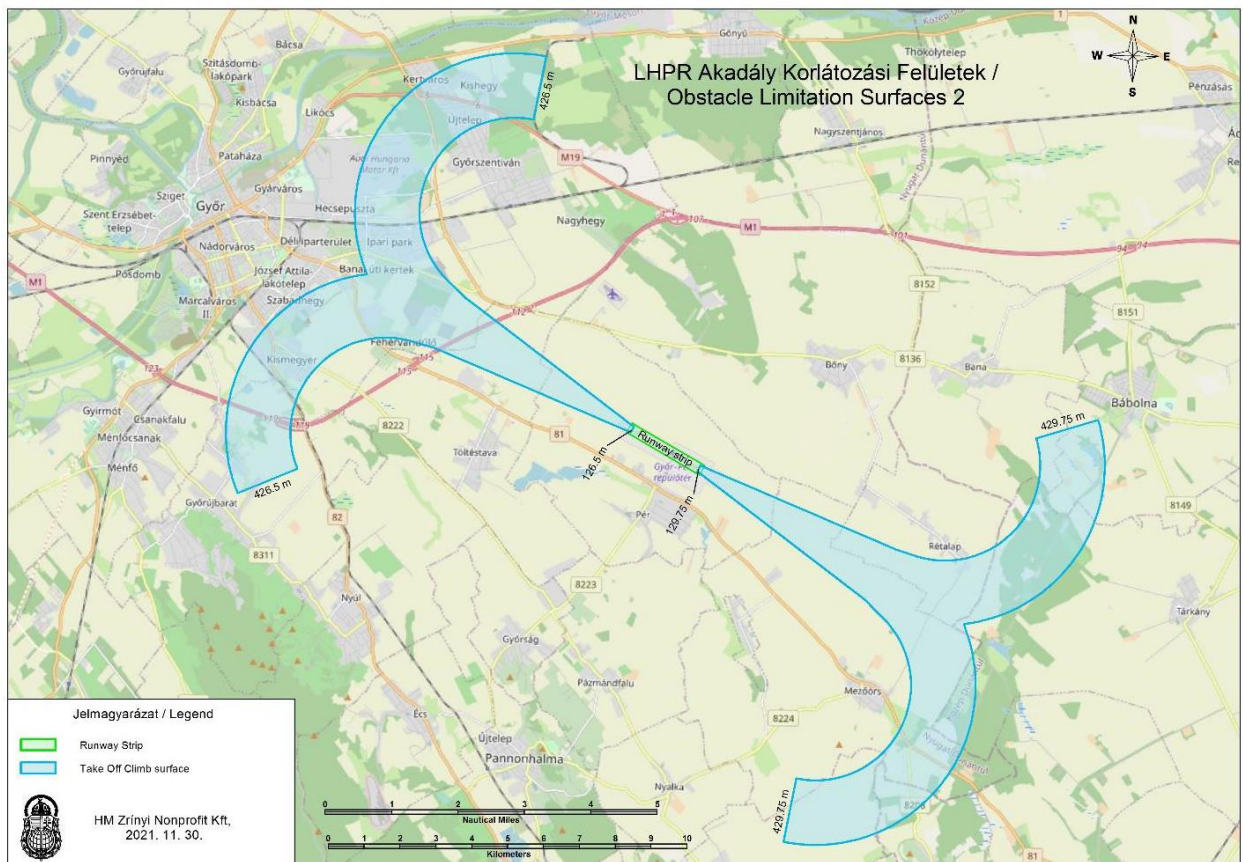
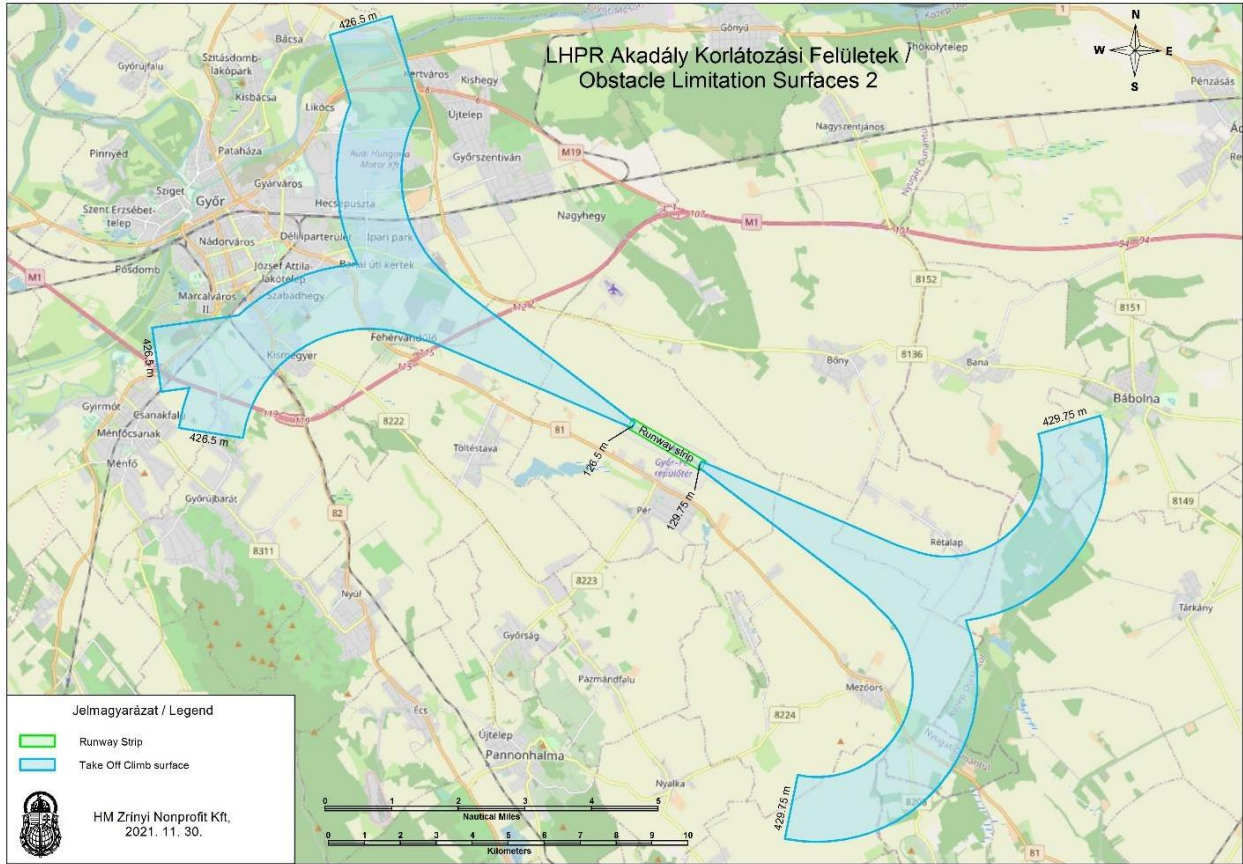
Számjegy vagy számelem	Kiejtés
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimális	DAY-SEE-MAL
Százas	HUN-dred
Ezres	TOU-SAND

A kommunikáció során a hívójel, irány futópálya, szélirány és szélereősség esetén a számok kiejtése számjegyenként történik

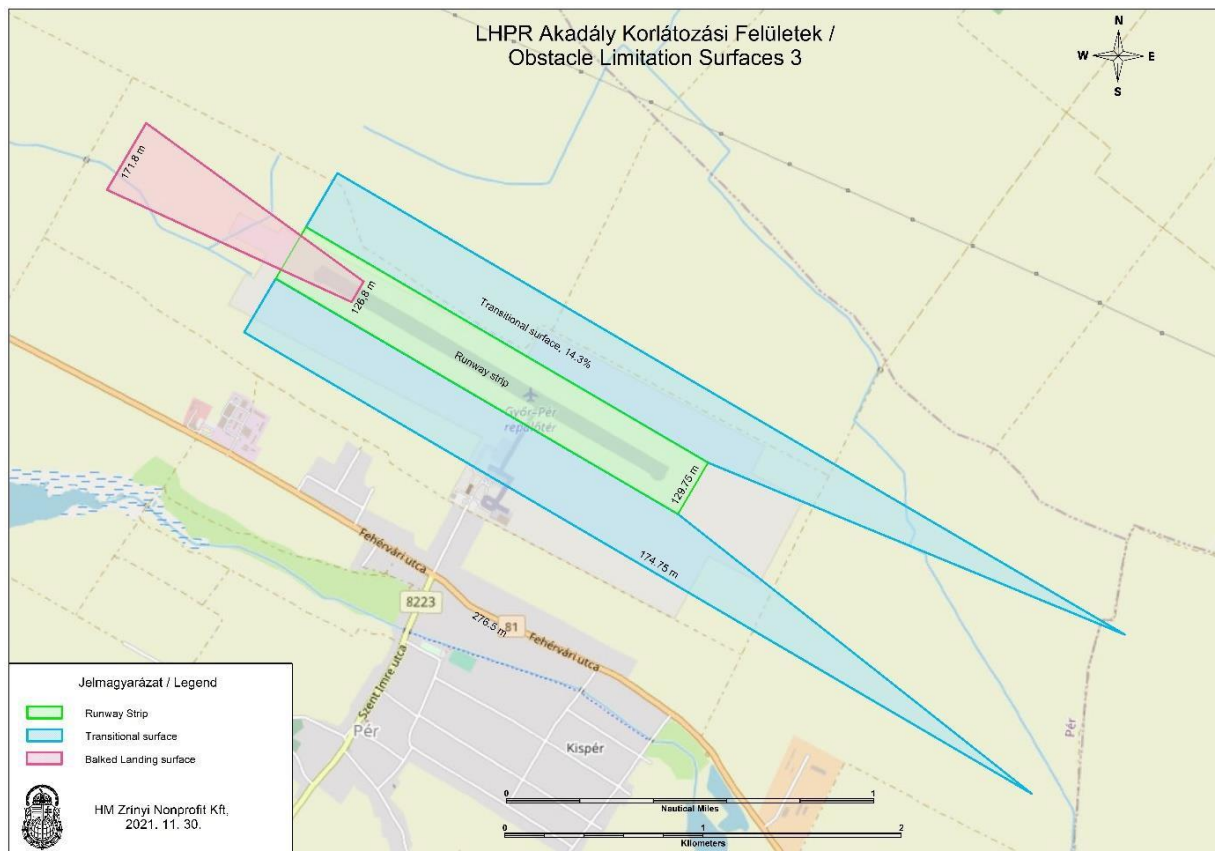
E-VI. Akadálykorlátozási térképek



E-VI. Akadálykorlátozási térképek



E-VI. Akadálykorlátozási térképek



Győr - Péter

port

