

# Repülőtéri Kézikönyv Volume I.

**A repülőtér üzemeltető neve:** Hévíz-Balaton Airport Kft.  
**A repülőtér üzemeltető címe:** 8380 Hévíz, Kossuth Lajos utca 1. - HUNGARY  
**A Repülőtéri Kézikönyv felelőse:** Benkő Attila – ügyvezető igazgató  
**Kiadás:** [01]  
**Revízió:** [10]

Sorszám:

Légiközlekedési Hatóság általi jóváhagyás iktatószáma: KÖFÁT/35340-4/2024/LRHF

**Szerkesztette:** Vargáné Csákány Emília compliance asszisztens

**Jóváhagyta:**



Benkő Attila  
Ügyvezető Igazgató

Jóváhagyás dátuma:	Hatályba lépés dátuma:	Közzétételi dátum:
2024.07.05.	2024.07.05.	2024.07.09.

Szándékosan üresen hagyva

## Tartalom

<b>„A” RÉSZ — ÁLTALÁNOS ELJÁRÁSOK.....</b>	<b>13</b>
<b>0 – A Repülőtéri Kézikönyv vezetése és felügyelete .....</b>	<b>15</b>
0.1 – Bevezetés .....	21
0.1.1 – Nyilatkozat a Repülőtéri Kézikönyv minden alkalmazandó követelménynek és az engedély feltételeinek való megfeleléséről .....	21
0.1.2 – Nyilatkozat, miszerint a Repülőtéri Kézikönyv az érintett személyzet által betartandó üzemeltetési előírásokat tartalmazza.....	23
0.1.3 – A Repülőtéri Kézikönyv tartalma és alkalmazhatósága .....	25
0.1.4 – Meghatározások és rövidítések .....	28
0.2 – A módosítások és revíziók rendszere .....	43
0.2.1 – A módosításért és felülvizsgálatért felelős személy(ek) adatai.....	43
0.2.2 – Módosítások és revíziók jegyzéke .....	44
0.2.4 – Megjegyzések jegyzéke – az oldalak azonosítása.....	47
0.2.5 – Érvényes oldalak jegyzéke .....	47
0.2.7 – Ideiglenes módosítás .....	48
0.2.8 – Elosztási rendszer és elosztási lista .....	48
<b>1 – Általános információk .....</b>	<b>49</b>
1.1 – A Repülőtéri Kézikönyv célja és hatálya .....	49
1.2 – Repülőtéri engedély, CNS tanúsítvány, földi kiszolgálói engedély és a Repülőtéri Kézikönyvre vonatkozó jogszabályi követelmények .....	50
1.3 – A repülőtér igénybevételére vonatkozó feltételek .....	52
1.4 – A repülőtér üzemeltető kötelezettségei .....	52
<b>„B” RÉSZ — REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK.....</b>	<b>56</b>
<b>2 – A repülőtér felügyeleti rendszere .....</b>	<b>57</b>
2.1 – A repülőtér szervezeti felépítése .....	58
A 139/2014/EU rendelet alapján előírt funkciók megfeleltetése:.....	59
2.1.1 – Felelős Vezető .....	59
2.1.2 – Kinevezett vezetők .....	60
1. Repülőtérüzemi szolgálatok (OPS) Vezető .....	60

**Vol. I.**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió  
K01/R10

**BEVEZETÉS**

---

2.	Karbantartási Vezető .....	61
3.	Repülésbiztonsági Vezető .....	62
4.	Compliance Vezető .....	63
2.1.3	– Repülőtéri létesítmények .....	64
2.1.4	– A tevékenység összehangolása más szervezetekkel .....	64
2.2	– A repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS).....	66
2.2.1	– Hatáskör .....	66
2.2.2	– Repülésbiztonsági Politika és célkitűzések, programok .....	67
2.2.2.1	– Repülőtéri Biztonsági Bizottságok és Csoportok .....	67
1.	Helyi Futópálya-biztonsági Csoport (LRST) .....	67
2.	Repülésbiztonság Felülvizsgáló Bizottság (SRB) .....	69
3.	Repülésbiztonsági Akciócsoport (SAG).....	70
2.2.3	– A repülésbiztonságért felelős személyek felelőssége .....	71
2.2.4	– Dokumentáció-ellenőrzési eljárások.....	72
2.2.5	– Repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata.....	77
2.2.5.1	– A veszély meghatározása .....	78
2.2.5.2	– A veszély azonosítása .....	81
2.2.5.3	– A valószínűség elemzése .....	83
2.2.5.4	– A súlyosság értékelése .....	83
2.2.5.4	– A kockázat elemzése .....	86
2.2.5.6	– A kockázatok csökkentése.....	87
2.2.6	– A repülésbiztonsági kockázatcsökkentési intézkedések nyomon követése.....	88
2.2.7	– A repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követése .....	89
2.2.8	– Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás .....	91
2.2.8.1	– Kötelező jelentések.....	92
2.2.8.2	– Önkéntes jelentések .....	93
Kapcsolat:	.....	94
2.2.8.3	– Információgyűjtés és tárolás .....	94
2.2.9	– Kényszerhelyzetek kezelése.....	95
2.2.10	– Változáskezelés .....	95
2.2.11	– A CNS rendszer változásainak kezelése.....	100
2.2.12	– A repülésbiztonság elősegítése .....	103
2.2.12.1	– A repülésbiztonsági tájékoztatás .....	105

**Vol. I.**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió  
K01/R10

**BEVEZETÉS**

---

2.2.13	– A repülésbiztonság-irányítási rendszerkimenetei .....	105
2.2.13.1	– Az SMS folyamatos javítása .....	106
2.3	– A megfelelés nyomon követése.....	107
2.3.1	– Szerkezeti felépítés.....	109
2.3.1.1	– Auditorok .....	109
2.3.2	– A megfelelés figyelemmel kíséréseinek dokumentációja.....	110
2.3.3	– Képzés .....	111
2.3.4	– A megfelelés figyelemmel kísérése – az audit ütemezés.....	112
2.3.5	– Alkalmazott előírások, követelmények .....	113
2.3.6	– Felelősség a megfelelés figyelemmel kíséréseért .....	114
2.3.7	– A megfelelésre vonatkozó eljárások biztosítása .....	114
2.3.8	– A megfelelés ellenőrzési programja .....	115
2.3.9	– Auditálási eljárások.....	115
2.3.9.1	– Auditok alapelvei.....	116
2.3.9.2	– Az audit folyamata .....	117
2.3.9.3	– Ellenőrzések alapelvei .....	120
2.3.10	– Javító intézkedések .....	121
2.3.11	– Vezetői felülvizsgálat .....	123
2.3.12	– A megállapítások szintjei .....	124
2.3.12.1	– A Megállapítások eredetének azonosítása .....	125
2.3.13	– Az Illetékes Hatóság által végzett ellenőrzéseket követő javító intézkedések kezelése.....	125
2.3.14	– Szerződéses tevékenységek.....	126
2.4	– Léginavigációs adatok minőségirányítási rendszere .....	127
2.5	– Jelentés az illetékes hatóságnak (balesetek, súlyosrepülőesemények, események kezelése és jelentési rendszere) .....	129
2.5.1	– Fogalmak meghatározása a jelentéstételi rendszerben .....	130
2.6	– Az alkohol, pszichoaktív anyagok és gyógyszerek használatával kapcsolatos eljárások.....	133
2.6.1	– Az alkohol- és drogellenőrzéssel szemben támasztott követelmények.....	133
2.6.2	– Alkohol és drog befolyásoltság ellenőrzése .....	134
2.6.2.1	– Alkoholteszt.....	135
2.6.2.2	– Drogteszt.....	136
2.7	– Egyéb menedzsment eljárások .....	137
2.7.1	– A repülésbiztonsági irányelveknek való megfelelés.....	137

**Vol. I.**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió  
K01/R10

**BEVEZETÉS**

---

2.7.2 – Repülésbiztonsági problémák esetén alkalmazandó eljárások .....	137
2.7.3 – A repülésbiztonsági ajánlások kezelése .....	138
2.7.4 – A repülésbiztonsági problémák felszámolása érdekében végrehajtandó tevékenységek irányítási rendszere	138
2.8 – Légijármű műveletek nyilvántartása .....	138
<b>3 – Repülőtéri személyzet képesítési és képzési követelményei.....</b>	<b>140</b>
3.1 – Képzési program .....	141
3.1.1 – A képzésre vonatkozó követelmények .....	143
3.1.2 – Képzés fajták .....	144
3.1.3 – A képzésen részt vevők (gyakornokok) ellenőrzése .....	145
3.1.4 – Dokumentáció/Nyilvántartás.....	146
3.2 – Jártassági vizsga program .....	147
3.2.1 – Oktatók és vizsgáztatók .....	148
<b>„C” RÉSZ – A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ SAJÁTOSságOK .....</b>	<b>150</b>
<b>4 – A repülőtér területe .....</b>	<b>152</b>
4.1 – A repülőtér lakott területhez viszonyított távolsága.....	152
4.2 – A repülőtérre vonatkozó térképek .....	153
4.3 – A repülőtér területén kívül eső repülőtéri létesítmények és berendezések.....	153
4.4 – A repülőtér fizikai jellemzői.....	153
4.4.1 – Futópályák .....	153
4.4.2 – Megközelítési és futópálya fényberendezések.....	153
4.4.5 – Mentő és tűzoltó szolgálatok.....	153
4.4.6 – Földi kiszolgálási szolgáltatások és berendezések .....	154
4.5 – Követelményektől való eltérések (EloS, SC) és korlátozások.....	154
4.6 – A repülőtéren végezhető műveletek .....	154
4.6.1 – Repülési eljárások Légiforgalmi Irányító Szolgálat (ATC) működési időszakában .....	154
4.6.1.1 – IFR repülések .....	155
4.6.1.2 – VFR repülések.....	155
4.6.2 – Repülési eljárások Repülőtéri Repüléstájékoztató Szolgálat (AFIS) működési időszakában.....	155
4.6.2.1 – IFR repülések .....	155
4.6.2.2 – VFR repülések.....	155
4.6.3 – Drón repülések (UAS - Unmanned Aircraft Systems) .....	155
4.6.4 – Műrepülés .....	156

**Vol. I.**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió  
K01/R10

**BEVEZETÉS**

---

4.6.5 – Hőléggallon repülés .....	156
4.6.6 – Gyakorló repülések .....	156
4.6.7 – Ejtőernyőzés.....	157
4.6.8 – Motoros sárkányrepülés és motoros siklóernyőzés .....	159
<b>„D” RÉSZ — A REPÜLŐTÉRNEK A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLATNAK BEJELENTENDŐ SAJÁTOSSÁGAI ...</b>	<b>160</b>
5.1 – A repülőtér neve.....	163
5.2 – A repülőtér elhelyezkedése .....	164
5.3 – A repülőtér ARP koordinátái .....	164
5.4 – A repülőtér tengerszint feletti magassága.....	164
5.5 – Futópálya jellemző pontjainak tengerszint feletti magassága és geoidunduláció .....	164
5.6 – Repülőtér vonatkozási hőmérséklet.....	164
5.7 – Repülőtéri helyjeladó .....	164
5.8 – Repülőtér üzemtartó neve és elérhetősége .....	165
<b>6 – Repülőtér méretei és vonatkozó információk.....</b>	<b>165</b>
6.1 – Futópálya adatai.....	165
6.2 – Futópálya sávok, futópálya biztonsági területek, gurulóutak, előterek.....	165
6.2.2 – Futópálya biztonsági területek .....	166
6.2.3 – Gurulóutak .....	166
6.2.4 – Előtér.....	166
6.3 – Látás szerinti segédeszközök, pálya- és egyéb fények .....	168
6.4 – Repülőtéri VOR állomások .....	168
6.5 – Gurulási útvonalak .....	168
6.6 – Küszöbök, gurulóút középvezetési pontok és állóhelyek koordinátái .....	169
6.7 – Akadályok adatai .....	169
6.8 – Burkolt felületek típusa és teherbíró képessége .....	169
6.9 – Magasságmérő ellenőrző hely és tengerszint feletti magassága .....	169
6.10 – Deklarált távolságok.....	170
6.11 – Mozdíthatatlan légi jármű eltávolítására vonatkozó adatok, elérhetőségek.....	171
6.12 – A repülőtér tűzoltó kategóriája, mentőfelszerelés, meghibásodott légi jármű eltávolításának képessége, megjegyzések.....	171
6.13 – Követelményektől való eltérések (ELOS, SC) és korlátozások .....	171
Intézkedések: .....	171

---

<b>E. RÉSZ – REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK</b>	<b>172</b>
7.1 – AIP módosításának, NOTAM kiadásának, a Hatóság értesítésének rendje	175
7.1.2 – A NOTAM-ok kiadásának rendje	176
7.1.3 – A SNOWTAM-ok kiadásának rendje	180
SNOWTAM METAR	181
7.1.4 – A Hatóság értesítésének rendje	185
7.2 – Légiforgalmi adatok ellenőrzésének a rendje és gyakorisága	185
<b>8 – Repülőtér mozgási területre való belépés szabályai</b>	<b>185</b>
8.1 – Biztonsági szolgálatok közreműködése	186
8.2 – A mozgási területre történő illetéktelen belépés megakadályozása	187
<b>9 – A repülőtér mozgási- és más üzemi területeinek ellenőrzése</b>	<b>188</b>
9.1 – Légiforgalmi szolgálattal (ATS) való kommunikáció rendje	188
9.2 – Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások	190
9.3 – Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere	190
9.3.2 – Ellenőrizendő felületek, területek	193
9.3.3 – Végrehajtandó intézkedések	198
<b>10 – Elektromos rendszerek, látás szerinti / nem látás szerinti eszközök ellenőrzése</b>	<b>199</b>
10.1 – Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások	200
10.2 – Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere	201
10.2.1 – Napi ellenőrzések	201
10.2.2 – Heti ellenőrzések	202
10.2.3 – Havi karbantartási feladatok	202
10.2.3.1 – Optikai siklópályajelző rendszer (PAPI) lámpatestek	202
10.2.3.2 – Küszöb- és pályavég lámpatestek, bevezetőfények	202
10.2.3.3 – Futópálya őrfény lámpatestek	203
10.2.3.4 – Küszöb- és pályavéglámpák, süllyesztett lámpák, bevezetőlámpák	203
10.2.3.5 – Információs táblák	203
10.2.3.6 – Süllyesztett lámpatestek	203
10.2.3.7 – Szegélyfények	203
10.2.4 – Éves ellenőrzés	204
10.2.4.1 – Optikai siklópályajelző rendszer (PAPI)	204



**Vol. I.**

Revízió dátuma

2024.06.12.

Kiadás/Revízió

K01/R10

**BEVEZETÉS**

---

10.2.4.2	– Küszöblámpák, pályavég lámpák .....	204
10.2.4.3	– Süllyesztett lámpatestek, bevezetőfényoszor, villanók .....	204
10.3	– A navigációs berendezések, rendszerek és eszközök üzemeltetése és ellenőrzése .....	204
10.3.1	– Eljárás navigációs eszköz meghibásodás, vagy áramszünet esetén.....	204
<b>11</b>	<b>– Repülőtéri felszerelésekre vonatkozó előírások .....</b>	<b>206</b>
<b>12</b>	<b>– Mozgási területre vonatkozó eljárások.....</b>	<b>208</b>
12.1	– Mozgási terület karbantartása .....	209
12.1.1	– Nedves burkolt felületek súrlódási jellemzőinek meghatározása .....	210
12.2	– Túlterheléses műveletek (overload operations).....	212
<b>13</b>	<b>– A repülőtéri munkálatok biztonsága.....</b>	<b>212</b>
13.1	– Kisebbs munkálatok elvégzése .....	214
13.2	– Jelentős munkálatok elvégzése.....	215
<b>14</b>	<b>– Előtérügyeleti szolgálat (Előtér-menedzsment) .....</b>	<b>216</b>
14.1	– Légi járművek irányításának átadása a légiforgalmi irányítás és az előtér-menedzsment szolgálat között... ..	217
14.2	– Állóhely kiosztás.....	218
14.3	– Hajtómű indítás és hátratólás .....	219
	A gurulóutakat le és felszállásra használni TILOS! .....	223
14.4.1	– Az előtérügyeleti szolgálat felszerelései.....	224
<b>15</b>	<b>– Előtérben alkalmazandó biztonsági előírások .....</b>	<b>224</b>
15.1	– Megfúvásos balesetek elleni védelem.....	224
15.2	– Üzemanyagfeltöltés szabályai .....	224
15.3	– FOD kezelése .....	225
15.4	– Az alkalmazandó biztonsági előírások betartásának ellenőrzése .....	227
<b>16</b>	<b>– Repülőtér közlekedési rendjének szabályai .....</b>	<b>228</b>
16.1	– Általános szabályok .....	229
16.2	– A gépjárművezetés személyi feltételei .....	230
16.3	– A belterületi gépjárművezetői engedélyek kiadása, felfüggesztése vagy visszavonása .....	231
16.4	– Járművek közlekedésének szabályai .....	232
16.5	– A belterületi gépjárművek és kiszolgáló járművek parkolási szabályai.....	236
<b>17</b>	<b>– A vadon élő állatok jelentette veszély kezelése .....</b>	<b>236</b>

**Vol. I.**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió  
K01/R10

**BEVEZETÉS**

---

17.1 – A vadon élő állatok jelentette veszély felmérése a repülőtéren és annak környezetében.....	237
17.1.1 – Nyíltvízi élőhelyek.....	241
17.1.2 – Nádas-gyékényes élőhelyek.....	242
17.1.3 – Zombékosok, bokorfüzesek.....	244
17.1.4 – Üde gyepek.....	245
17.1.5 – Fászszerűak által borított élőhelyek.....	245
17.2 – A madarak és emlősök repülésbiztonsági hatásainak elemzése.....	246
Emlősök.....	250
17.3 – Intézkedések és eljárások a vadon élő állatok és a légi járművek közötti repülőtéri ütközések kockázatának csökkentése érdekében.....	253
17.3.2 – Közvetlen repülőtéri intézkedések.....	254
17.3.3 – Aktív intervenció technikák.....	255
17.3.3.1 – Madárriasztó ágyúk használata.....	258
17.4 – A vad- és madárriasztási feladatok és felelőségek.....	259
17.5 – Kötelező jelentés a madárral való ütközésről.....	261
Megerősített madárral való ütközés.....	262
Nem megerősített madárral való ütközés.....	262
Súlyos események.....	263
17.6 – Adatok rögzítése és értékelések készítése.....	263
<b>18 – Repülőtéri akadályok kezelése.....</b>	<b>265</b>
18.1 – Akadályok kontrollálása és nyomon követése a repülőtér határain belül és kívül, az illetékes hatóság értesítése az akadályok jellegéről és elhelyezkedéséről/helyzetéről, majd azt követően, szükség szerint, kiegészítés vagy az akadályok megszüntetése, a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat kiadványainak módosítását is beleértve.....	266
18.2 – A repülőtéren és annak környezetében folytatott emberi tevékenységgel és területhasználattal összefüggő kockázatok figyelemmel kísérése és csökkentése.....	266
<b>19 – Repülőtéri kényszerhelyzetek kezelése.....</b>	<b>267</b>
<b>20 – Repülőtéri tűzoltó szolgálat.....</b>	<b>267</b>
<b>21 – Mozgásképtelen légi jármű eltávolítása.....</b>	<b>267</b>
<b>22 – Veszélyes anyag és üzemanyag tárolása és kezelése.....</b>	<b>268</b>
22.1 – Üzemanyag tárolása és kezelése.....	268
22.2 – Veszélyes anyag tárolása és kezelése.....	270
<b>23 – Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek.....</b>	<b>271</b>

**Vol. I.**

Revízió dátuma

2024.06.12.

Kiadás/Revízió

K01/R10

**BEVEZETÉS**

---

23.1 – Felkészülési Fázis.....	273
23.2 – LVP Fázis .....	273
<b>24 – Téli időjárási viszonyok között végzett műveletek.....</b>	<b>276</b>
<b>25 – Kedvezőtlen időjárási viszonyok között végzett műveletek.....</b>	<b>278</b>
25.1 – A repülőtéri üzem felkészítése a várható kedvezőtlen időjárási körülményekre .....	278
Heves esőzés .....	279
Vihar 279	
Köd, rossz látási viszonyok .....	280
Tél 280	
<b>26 – Éjszakai műveletek .....</b>	<b>280</b>
<b>27 – Radar és egyéb navigációs eszközök védelme .....</b>	<b>281</b>
<b>28 – Repülőtér magasabb kódjelű légi járművek általi használata .....</b>	<b>282</b>
<b>29 – Tűzvédelmi intézkedések .....</b>	<b>284</b>
<b>30 – A Repülőtéri Kézikönyv függelékei .....</b>	<b>286</b>

Szándékosan üresen hagyva

**A**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

ÁLTALÁNOS RÉSZ

---

## „A” RÉSZ — ÁLTALÁNOS ELJÁRÁSOK

**A**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

ÁLTALÁNOS RÉSZ

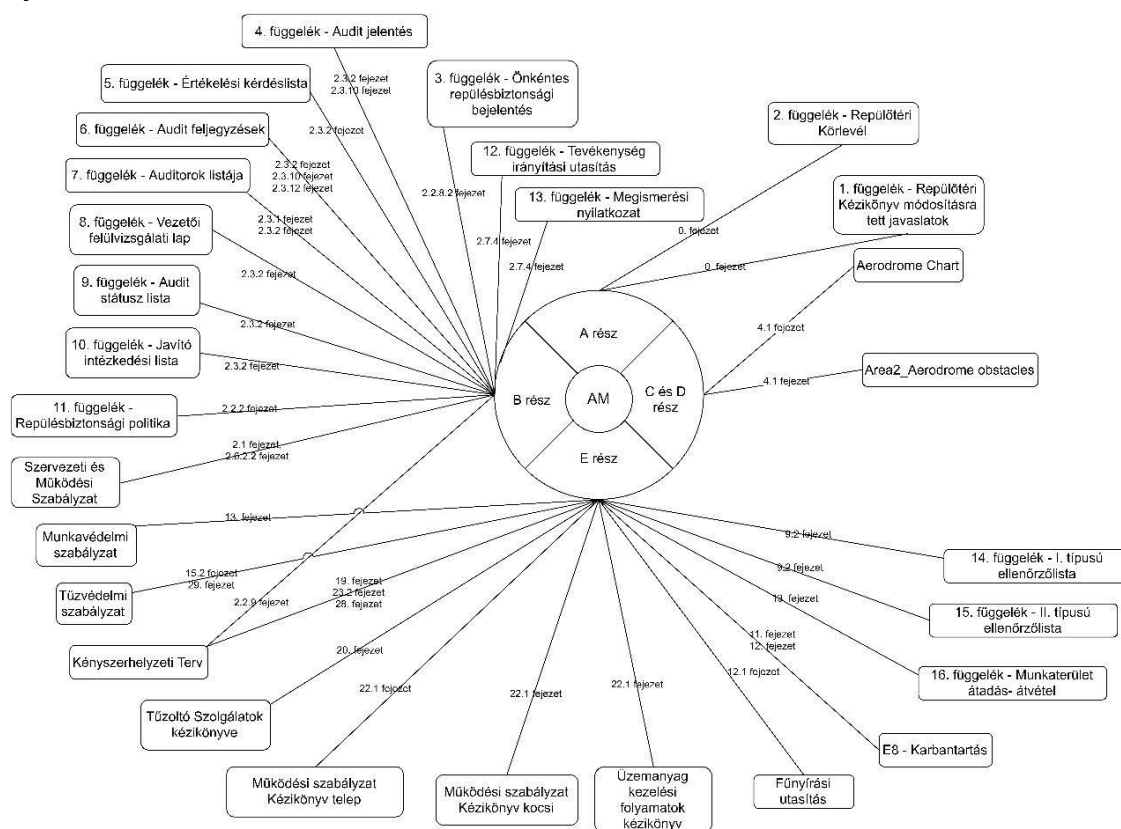
Szándékosan üresen hagyva

## 0 – A Repülőtéri Kézikönyv vezetése és felügyelete

ADR.OR.E.005

A Hévíz-Balaton Airport kidolgozta és fenntartja a Repülőtéri Kézikönyvet a releváns jogszabályi követelményeknek megfelelően (lásd: **HBA.AM.A.1.2** – „A repülőtéri engedély és a Repülőtéri Kézikönyvre vonatkozó jogszabályi követelmények”). A Repülőtéri Kézikönyv tartalmának tükröznie kell – az esettől függően – az engedélyezés alapját, valamint az ADR.OPS részben előírt követelményeket, és nem mondhat ellent az engedély feltételeinek. A Repülőtéri Kézikönyvnek tartalmaznia kell a repülőtér, a repülőtéri felszerelés, valamint az akadályhatárolt és védelmi felületek és a repülőtérhez kapcsolódó más felületek biztonságos használatához, üzemeltetéséhez és karbantartásához szükséges minden szükséges információt, vagy ezekre hivatkozni kell.

A Repülőtéri Kézikönyv számos dokumentumra hivatkozik, amelyek ugyanúgy a kézikönyv részét képezik. A hivatkozott dokumentumok kézikönyvhöz való kapcsolódási pontjait az A.1. ábra szemlélteti.



A.1. ábra: A Repülőtéri Kézikönyv részét képező külső dokumentumok térképe

# A

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## ÁLTALÁNOS RÉSZ

A dokumentum térképen szereplő ábrák a Repülőtéri Kézikönyv szerves részét képezik, azonban azok mindegyike egyedi érvényességi azonosítókkal rendelkezik. Az érvényes dokumentumok jegyzékét az A.1. táblázat tartalmazza.

Dokumentum megnevezése	Érvényesség kezdete	Változat
1. függelék - Repülőtéri Kézikönyv módosításra tett javaslatok	2018.09.28.	v1
2. függelék - Repülőtéri Körlevél	2018.09.28.	v1
3. függelék - Önkéntes repülésbiztonsági bejelentés	2018.09.28.	v1
4. függelék - Audit jelentés	2018.09.28.	v1
5. függelék - Értékelési kérdéslista	2018.09.28.	v1
6. függelék - Audit feljegyzések	2018.09.28.	v1
7. függelék - Auditorok listája	2018.09.28.	v1
8. függelék - Vezetői felülvizsgálati lap	2018.09.28.	v1
9. függelék – Audit státusz lista	2018.09.28.	v1
10. függelék – Javító intézkedési lista	2018.09.28.	v1
11. függelék – Repülésbiztonsági politika	2018.09.30.	v1
12. függelék – Tevékenység irányítási utasítás	2018.11.26.	v1
13. függelék – Megismerési nyilatkozat	2018.11.26.	v1
14. függelék – I. típusú ellenőrzőlista	2018.11.26.	v1
15. függelék – II. típusú ellenőrzőlista	2018.11.26.	v1
16. függelék – Munkakaterület átadás- átvétel	2018.11.26.	v1
17. függelék – Wildlife Strike Reporting Form	2020.01.30	v1
18. függelék – Összevont veszélynapló	2021.03.31.	v1
19. függelék – CNS változásokhoz kapcsolódó repülésbiztonsági értékelés	2021.03.31.	v1
20. függelék – Kockázatértékelés CNS szolgáltatások változása	2021.03.31.	v1

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött, felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességről.



# A

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## ÁLTALÁNOS RÉSZ

esetén		
21. függelék – A Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzéteendő adatok köre	2023.01.30.	v2
Aerodrome Chart	2018.06.25.	-
Area2_Aerodrome obstacles	2018.05.17.	-
E8 – Karbantartás	2018.03.01.	k1/v1
E11 – Forgalmiszervezés	2018.03.01.	k1/v1
E15 – Elektromos rendszerek, látás szerinti / nem látás szerinti eszközökhöz tartozó szakmai	2018.03.01.	k1/v1

személyzet rendelkezésre állási dokumentumai		
E17 – Repülőgép jégtelenítés	2018.03.09.	k1/v1
E18 – Hószolgálat	2018.03.09.	k1/v1
E20 – Személyzet képzési terv	2018.03.01.	k1/v2
Kényszerhelyzeti Terv	2022.03.21.	v1
Munkavédelmi szabályzat	2018.01.01.	v1
Szervezeti és Működési Szabályzat	2018.03.01.	-
Tűzoltó szolgálatok kézikönyve	2022.11.17.	K01/R00
Tűzvédelmi szabályzat	2018.01.01.	-
Vad- és madárriasztási eljárási útmutató	2018.03.09.	k1/v1

A.1. táblázat: Érvényes dokumentumok jegyzéke

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy a repülőtéri személyzet és minden más érintett szervezet személyzete egyszerűen hozzáférjen a Repülőtéri Kézikönyv feladataik és kötelezettségeik ellátásához szükséges részeihez.

A Hévíz-Balaton Airport előzetes jóváhagyást igénylő tételek esetében a hatálybalépés dátumát megelőzően benyújtja a Repülőtéri Kézikönyv tervezett módosításait és felülvizsgálatait a légiközlekedési hatósághoz, és gondoskodik arról, hogy azok csak a légiközlekedési hatóság jóváhagyását követően lépjenek hatályba.

Amennyiben a Repülőtéri Kézikönyv javasolt módosításához vagy felülvizsgálatához mindössze a légiközlekedési hatóság tájékoztatására van szükség, a hatálybalépés dátumát megelőzően a Hévíz-Balaton Airport benyújtja a Repülőtéri Kézikönyv tervezett módosításait és felülvizsgálatait a légiközlekedési hatósághoz.

Amennyiben a repülésbiztonság érdekében módosításokra vagy változtatásokra van szükség, azok azonnal közzé tehetők és alkalmazhatók, feltéve, hogy minden szükséges jóváhagyás kérelmezése megtörtént.

### A Hévíz-Balaton Airport:

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

# A

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## ÁLTALÁNOS RÉSZ

- felülvizsgálja a Repülőtéri Kézikönyv tartalmát, naprakészen tartja és szükség esetén biztosítja annak módosítását;
- a légiközlekedési hatóság által előírt minden módosítást és változtatást bevezet a Repülőtéri Kézikönyvbe; és
- repülőtér teljes személyzetét és más érintett szervezetek személyzetét tájékoztatja a feladataikat tartalmazó és a kötelezettségeikről szóló részek változásairól.

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy a más jóváhagyott dokumentumokból származó információk vagy azok bármely módosítása megfelelően tükröződjön a Repülőtéri Kézikönyvben. Ez nem akadályozza meg a Hévíz-Balaton Airportot abban, hogy a Repülőtéri Kézikönyvben ezeknél korlátozóbb adatokat és eljárásokat tegyen közzé.

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy:

- a Repülőtéri Kézikönyv nyelvezete a légiközlekedési hatóság számára közhírhelyű legyen;
- a személyzet valamennyi tagja – írásban és szóban egyaránt – értse azt a nyelvet, amelyen a Repülőtéri Kézikönyvnek és más üzemben tartási dokumentumoknak a feladataikra és kötelezettségeikre vonatkozó részeit írták;
- a Repülőtéri Kézikönyvet a repülőtér felelős vezetője aláírásával ellátja;
- a Repülőtéri Kézikönyvet nyomtatott vagy elektronikus formátumú és könnyen módosítható;
- a változatok ellenőrzésének kezelésére szolgáló rendszer részét képezi, amelyet a Repülőtéri Kézikönyvben alkalmaznak és feltüntetnek; és
- figyelembe veszi az emberi tényező alapelveket, és szerkezete megkönnyíti annak összeállítását, használatát és felülvizsgálatát.

A repülésbiztonság érdekében bevezetett azonnal közzétett változásokat Hévíz-Balaton Airport Repülőtéri Körlevelek (2. függelék – *Repülőtéri Körlevél 2018\_09\_28\_v1\_aerodrome\_circular*) útján kezeli. A Repülőtéri Körlevelet az érintett terület vezetője elkészíti, majd felülvizsgálatra megküldi az Ügyvezető Igazgatónak, és ha annak tartalmát megfelelőnek találja, jóváhagyja és közzéteszi. A publikálásról a területi vezetők emailben kapnak értesítést és a tartalma megismerése után visszaigazolást kell küldeni annak tudomásul vételéről. Adott esetben a Repülőtéri Körlevél oktatására van szükség a területi vezetők által az alájuk tartozó személyek részére, melynek teljesüléséről szintén írásban (email formájában) kell visszaigazolni. A Repülőtéri Kézikönyv éves felülvizsgálata az Ügyvezető Igazgató feladata. Az éves felülvizsgálat során bedolgozásra kell kerülnenek:

- a légiközlekedési hatóság audit tevékenysége során feltárt eltérések/javaslatok;
- a Hévíz-Balaton Airport belső auditjai során tett észrevételek;
- azon Repülőtéri Körlevelek, melyek az utolsó Repülőtéri Kézikönyv módosítása után kerültek kiadásra.

A Repülőtéri Kézikönyv módosítására tett javaslatokat (1. függelék – *Repülőtéri Kézikönyv módosításra tett javaslatok 2018\_09\_28\_v1\_AM\_change*) a Ügyvezető Igazgató bedolgozza, majd az érintett részeket véleményezésre megküldi a területi

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

# A

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## ÁLTALÁNOS RÉSZ

vezetőknek. A Repülőtéri Kézikönyv módosításait Változásbejelentési kérelemmel együtt kell benyújtani a légiközlekedési hatóság felé jóváhagyásra. A mindenkori érvényes Repülőtéri Kézikönyv a „[lhsmadr@gmail.com](mailto:lhsmadr@gmail.com)” Google Drive felületen található. A publikálásról a területi vezetők emailben kapnak értesítést és a tartalma megismerése után visszaigazolást kell küldeni annak tudomásul vételéről. Adott esetben a Repülőtéri Kézikönyv oktatására van szükség a területi vezetők által az alájuk tartozó személyek részére, melynek teljesüléséről szintén írásban (email formájában) kell visszaigazolni.

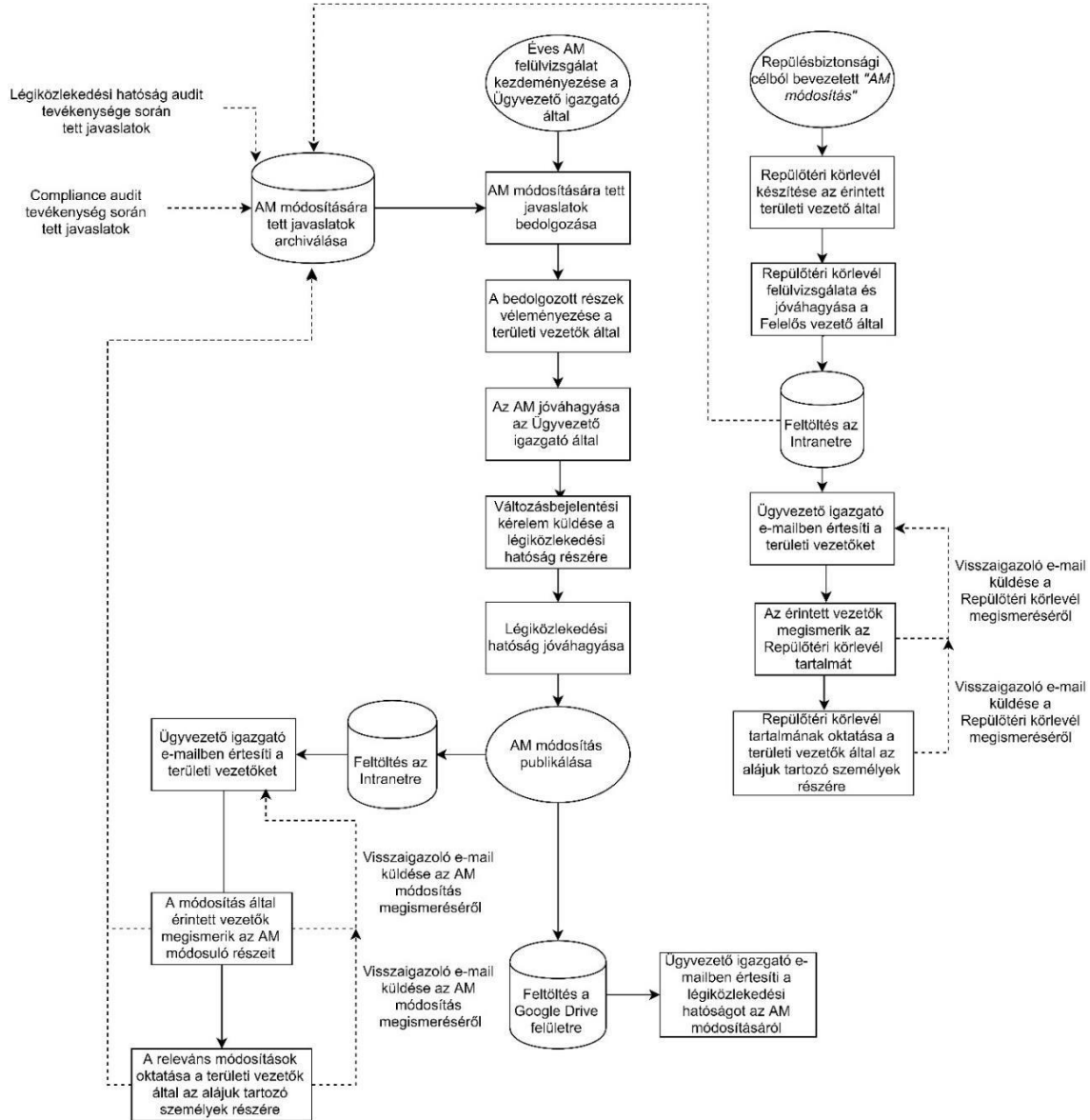
A Hévíz-Balaton Airport létrehozott egy Google Drive felületet ([https://drive.google.com/drive/u/1/folders/1-O8NoHsiiDka04\\_HBdAgt\\_NIDkqG2Nm](https://drive.google.com/drive/u/1/folders/1-O8NoHsiiDka04_HBdAgt_NIDkqG2Nm)) melyre az Ügyvezető Igazgató feltölti a mindenkori érvényes Repülőtéri Kézikönyvet és ezzel hozzáférést biztosít a légiközlekedési hatóság számára.

**A**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**ÁLTALÁNOS RÉSZ**

A fentiekben leírt folyamatot az A.2. ábra szemlélteti.



A.2. ábra: A Repülőtér Kézikönyv módosításának folyamata

## 0.1 – Bevezetés

### 0.1.1 – Nyilatkozat a Repülőtéri Kézikönyv minden alkalmazandó követelménynek és az engedély feltételeinek való megfeleléséről

ADR.OR.B.025; AMC1 ADR.OR.B.025(a)(1); AMC2 ADR.OR.B.025(a)(1)

A Hévíz-Balaton Airport minden szükséges intézkedést, vizsgálatot, tesztet, biztonsági értékelést és feladatot elvégez, és a légiközlekedési hatóság felé igazolja:

- a bejelentett engedélyezési feltételeknek, a változás esetén alkalmazandó légialkalmassági előírásoknak, adott esetben a repülésbiztonsági irányelveknek, valamint a 2018/1139 rendeletben és annak végrehajtásai szabályaiban foglalt vonatkozó követelményeknek való megfelelést;
- azt, hogy a repülőtér, valamint az akadályhatárolt és védelmi felületek és a repülőtérhez kapcsolódó más felületek sajátosságai és egyedi jellemzői nem veszélyeztetik a biztonságos üzemeltetést;
- azt, hogy a repülőtér repülési eljárásait jóváhagyták.

A Hévíz-Balaton Airport benyújtja a légiközlekedési hatóságnak a megfelelés igazolásának felhasznált módozatait; és nyilatkozatot tesz a légiközlekedési hatóságnak arról, hogy megfelel a fenti bekezdés pontjainak.

A Hévíz-Balaton Airport megőrzi és a légiközlekedési hatóság kérésére annak rendelkezésére bocsát minden lényeges tervezési információt, beleértve a tervrajzokat, vizsgálati, teszt- és más fontos jelentéseket.


Ha a szükséges teendők ellátása, a vizsgálatok, tesztek lefolytatása, a biztonsági értékelések elvégzése vagy a gyakorlatok teljesítése során bizonyítani kell a megfelelést, a Hévíz-Balaton Airport igénybe vehet szerződéses harmadik feleket. A felelősség minden esetben továbbra is a HBA-t terheli.

A repülőtér járatüzemeltetési eljárásainak jóváhagyásáról szóló bizonyíték – ahogy azt előírják az alkalmazandó követelmények – Elfogadható megfelelési módozatnak tekintendő.

**A**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

ÁLTALÁNOS RÉSZ

<b>A Hévíz-Balaton Airport megfeleléségi nyilatkozata</b> a repülőterek tervezéséről és működéséről szóló 139/2014/EU bizottsági rendelet szerint
<b>ICAO helységrév azonosító:</b> LHSM
<b>Repülőtér-üzemeltető</b> Neve: Hévíz-Balaton Airport Kft. A repülőtér üzemeltető székhelye: 8380 Hévíz, Kossuth Lajos utca 1. - HUNGARY A felelős vezető neve: Benkő Attila / Ügyvezető Igazgató
<b>Nyilatkozatok</b>
Az engedélyezési alap teljesült, és a repülőtér, valamint az akadályhatárolt és akadályvédelmi felületek és a repülőtérrel kapcsolatos egyéb területek nem rendelkeznek olyan tulajdonságokkal vagy jellemzőkkel, amelyek a működésének biztonságát veszélyeztetnék.
A teljes személyzet szakképzett, kellő szakértelemmel rendelkezik és megfelelő képzésben részesült az alkalmazandó követelmények szerint.
A HBA dokumentumai, beleértve a jelen Repülőtéri Kézikönyvet is, megfelelnek a 139/2014/EU rendeletben foglalt alkalmazandó követelményeknek.
Minden üzemeltetési tevékenység a 2018/1139 alaprendeletben (Basic Regulation), valamint az ehhez tartozó végrehajtási rendeletekben foglalt követelmények, a repülőtér üzemeltetési engedélye és a jelen Repülőtéri Kézikönyv alapján történik.
A felügyeleti rendszer dokumentációja, beleértve a Repülőtéri Kézikönyvet is, megfelel az ADR.OR részben és az ADR.OPS részben ismertetett alkalmazandó követelményeknek.
Az előtér-menedzsment szolgálatokat is a Hévíz-Balaton Airport látja el, így jelen nyilatkozat e tevékenységekre és az ezek ellátását biztosító személyzetre is vonatkozik.
A HBA megerősíti, hogy az e nyilatkozatban közölt tájékoztatás pontos és megfelel a valóságnak.
 ..... Benkő Attila
<b>Kelt:</b> 2018.10.31.



### 0.1.2 – Nyilatkozat, miszerint a Repülőtéri Kézikönyv az érintett személyzet által betartandó üzemeltetési előírásokat tartalmazza

ADR.OR.B.060; ADR.OR.B.037

Az előtér-menedzsment szolgálat által tett nyilatkozat érvényben marad, feltéve, hogy:

- az előtér-menedzsment szolgálat és a kapcsolódó létesítmények megfelelnek a 2018/1139 rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai vonatkozó követelményeinek, figyelembe véve a meg nem felelésre vonatkozó megállapítások kezelésével kapcsolatos, az ADR.OR.C.020. cikkben leírt rendelkezéseket;
- az előtér-menedzsment szolgálat az ADR.OR.C.015. cikkben meghatározott módon hozzáférést biztosít a légiközlekedési hatóság számára saját szervezetéhez, hogy az meg tudja állapítani, az előtér-menedzsment szolgálat folyamatosan megfelel-e a 2018/1139 rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai vonatkozó követelményeinek; és
- az ilyen szolgáltatásokat nyújtó szolgálat nem vonja vissza a nyilatkozatot és azt a légiközlekedési hatóság nem törli a nyilvántartásból.

Valamennyi, az előtér-menedzsment szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó kötelezettségeik teljesítésére való képességükről és az ehhez szükséges eszközök meglétéről nyilatkozatra feljogosított előtér-menedzsment szolgálat feladatai, az előtér-menedzsment szolgálatnak a Hévíz-Balaton Airportnak ilyen szolgáltatások nyújtására vonatkozó megállapodás megkötését követően:


- minden lényeges információt be kell nyújtania a légiközlekedési hatóság részére, és a légiközlekedési hatóság által kidolgozott formanyomtatványon nyilatkozni kell arról, hogy megfelel a 2018/1139 rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai vonatkozó követelményeinek;
- az ADR.OR.A.015. cikk b) bekezdésével összhangban be kell nyújtania a légiközlekedési hatóságnak az általuk használt alternatív megfelelési módokat jegyzékét (lásd: **HBA.AM.A.1.2** – „A repülőtéri engedélyre és a Repülőtéri Kézikönyvre vonatkozó jogszabályi követelmények);
- fenn kell tartania az alkalmazandó követelményeknek és a nyilatkozatban szereplő információknak való megfelelést;
- módosított nyilatkozat útján értesítenie kell a légiközlekedési hatóságot a nyilatkozatot vagy a felhasznált megfelelési módokat érintő minden változásról;
- szolgáltatásait a Repülőtéri Kézikönyvvel összhangban kell nyújtania, és meg kell felelnie az abban foglalt vonatkozó rendelkezéseknek.

A szolgáltatásnyújtás megszüntetése előtt az előtér-menedzsment szolgálatnak értesítenie kell erről a légiközlekedési hatóságot és a repülőtér-üzemeltetőt.

**A**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

ÁLTALÁNOS RÉSZ

<p style="text-align: center;"><b>Előtér-menedzsment szolgáltatók megfelelőségi nyilatkozata</b></p> <p style="text-align: center;">A 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szerint a repülőterekkel kapcsolatos követelményekről és eljárásokról szóló 139/2014/EU bizottsági rendelet értelmében</p>
<p><b>Repülőtér, ahol az előtér-menedzsment szolgáltatások nyújtása történik (ICAO azonosító): LHSM</b></p>
<p><b>Előtér-menedzsment szolgáltató</b> Neve: Hévíz-Balaton Airport Kft. Címe: 8380 Hévíz, Kossuth Lajos utca 1. - HUNGARY A felelős vezető neve: Benkő Attila / Ügyvezető Igazgató</p>
<p><b>A működés kezdési időpontja: 2012.04.14.</b></p>
<p><b>Nyilatkozatok</b></p>
<p>Az előtér-menedzsment szolgáltatások nyújtásáról szóló ADR.OPS részben meghatározott, alkalmazandó követelmények a Repülőtéri Kézikönyvben dokumentálva és ismertetve vannak.</p>
<p>A szolgáltatások nyújtása a releváns Repülőtéri Kézikönyv tartalma szerint történik.</p>
<p>Az előtér-menedzsment szolgáltató személyzete megkapta a szükséges kezdő képzést, és szinten tartó képzésben is részesül a szaktudás folyamatos fenntartása céljából.</p>
<p>A működésben bekövetkezett bármilyen változtatásról, amely befolyásolja az e nyilatkozatban közölt tájékoztatást, a légiközlekedési hatóság értesítést kap.</p>
<p>Ezennel megerősítem, hogy az e nyilatkozatban közölt tájékoztatás pontos és megfelel a valóságnak.</p>
<p style="text-align: center;"> ..... Benkő Attila</p>
<p><b>Kelt: 2018.04.23.</b></p>



### 0.1.3 – A Repülőtéri Kézikönyv tartalma és alkalmazhatósága

ADR.OR.E.005; AMC1 ADR.OR.E.005; AMC2 ADR.OR.E.005(i)(2);  
AMC3 ADR.OR.E.005

A Repülőtéri Kézikönyv tartalma a következő:

#### **„A” RÉSZ — ÁLTALÁNOS**

- A Repülőtéri Kézikönyv adminisztrálása és ellenőrzése;
- Általános információk.

#### **„B” RÉSZ — REPÜLŐTÉRI FELÜGYELETI RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK**

- A felügyeleti rendszer ismertetése;
- A repülőtéri személyzet előírt szakképzettsége.

#### **„C” RÉSZ — A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ SAJÁTOSSÁGOK**

- A repülőtéri helyszín ismertetése.

#### **„D” RÉSZ — A REPÜLŐTÉRNEK A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLATNAK BEJELENTENDŐ SAJÁTOSSÁGAI**

- A rendelkezésre álló légiforgalmi tájékoztató szolgálatok és az általános információk továbbadására vonatkozó eljárások;
- A repülőtér méretei és a kapcsolódó információk.

#### **„E” RÉSZ — A REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK SAJÁTOSSÁGAI**

- A megkövetelt és alkalmazandó üzemeltetési eljárások.

A Repülőtéri Kézikönyv - részleteit tekintve - az üzemelés összetettségének és a repülőtér típusának megfelelően került kidolgozásra.

A Repülőtéri Kézikönyv, illetve annak egyes részei bármilyen, akár elektronikus formátumban is bemutatathatók. A hozzáférést, a használhatóságot és a megbízhatóságot minden esetben biztosítani kell.

A Repülőtéri Kézikönyv:

- összes része formai és tartalmi tekintetben következetes és összeillő;
- egyszerűen módosítható;
- tartalma és módosításának állapota ellenőrzött és világosan megjelölt.

A Repülőtéri Kézikönyvben ismertetni kell annak módosítási és átdolgozási eljárását, megadva a következőket:

- az(ok) a személy(ek), aki(k) jóváhagyhatja(/ják) a módosításokat, illetve átdolgozásokat;
- az ideiglenes átdolgozásokra és/vagy azonnali módosításokra, avagy a biztonság érdekében szükséges átdolgozásra vonatkozó feltételek;
- azok a módszerek, amelyek révén a teljes személyzet és az összes szervezet értesül a Repülőtéri Kézikönyv változásairól.

A Repülőtéri Kézikönyv magában foglalhatja más ellenőrzött dokumentumok egyes részeit, illetve hivatkozhat azokra, például a repülőtéren a személyzet általi felhasználás céljából elérhető, a repülőtéri berendezésekről szóló kézikönyv esetében. A vonatkozó előírásoknak való megfelelés elfogadható módját jelenti a Repülőtéri Kézikönyv vonatkozó részeinek lefordított változata. Azoknak a személyeknek, akik a kézikönyvet használni fogják, minden esetben képesnek kell lenniük arra, hogy elolvassák és megértsék azt.

A Repülőtéri Kézikönyv tartalmi felépítése megfelel az AMC3 ADR.OR.E.005 követelményeinek. Az AMC3 ADR.OR.E.005 pontban ismertetett számozási rendszert változatlanul kell hagyni, még akkor is, ha – a repülőtér jellege vagy az üzemeltetés típusai következtében – vannak olyan szakaszok, amelyek nem alkalmazandók.

A Repülőtéri Kézikönyv mind a Hévíz-Balaton Airport, mind a légiközlekedési hatóság számára kulcsfontosságú dokumentum. A kézikönyv az a forrásdokumentum, amely ismerteti a repülőtéri infrastruktúra, a létesítmények és a működési eljárások biztonságos működését. Csakúgy, mint a működési eljárások esetében, a légiközlekedési hatóság elvárja, hogy a Repülőtéri Kézikönyv is pontosan tükrözze a repülőtér repülésbiztonsági rendszerének napi működését és annak biztonsági kultúráját.

A kézikönyvnek be kell mutatnia, a repülőtér hogyan kívánja mérni a biztonsági célokhoz és célkitűzésekhez viszonyított teljesítményét. A Repülőtéri Kézikönyv olvasójának egyértelmű megállapításokat kell találnia arra vonatkozóan, hogy miként kerül sor a repülőtéri biztonság fejlesztésére, irányítására és fenntartására. A kézikönyvben részletesen szerepelnie kell az összes biztonsági szabálynak, működési eljárásnak és utasításnak, ha azok relevánsak, illetve, ha kereszthivatkozásként szerepelnek más ellenőrzött, hivatalosan elfogadott, illetve elismert publikáció kapcsán.

Elengedhetetlenül fontos a hatékony irányítási struktúra és a repülőtér üzemeltetésének szisztematikus megközelítése. A Repülőtér Kézikönyvben szerepelnie kell az e struktúra megfelelő ismertetéséhez szükséges összes releváns információnak. Ez az egyik módja annak, hogy az üzemeltetésben részt vevő teljes

személyi állományt tájékoztatni lehessen a biztonsággal kapcsolatos feladatairól és kötelezettségeiről.

A kézikönyvben ismertetni kell a repülőtéri infrastruktúrát, a szolgáltatásokat és létesítményeket, az összes működési eljárást, valamint a repülőtér elérhetőségére vonatkozó korlátozásokat. A biztonsággal kapcsolatos felelősségre vonatkozó felelősséget, bármely szervezet esetében, a csúcson kell kezdeni. A biztonságos munkavégzési gyakorlatok kialakításának egyik kulcsfontosságú eleme ez a „felülről lefelé” irányú megközelítés, amely alapján a teljes személyi állománynak meg kell ismernie a szervezet biztonsági célkitűzéseit, a megfelelő szolgálati utakat, valamint mindenkinek tisztában kell lennie saját felelősségével és felelősségre vonatkozó felelősségével.

A biztonságirányítási alapelvek alkalmazásával a Repülőtéri Kézikönyvet ki kell bővíteni oly módon, hogy az világosan ismertesse a működés biztonsága menedzselésének mikéntjét. A Repülőtéri Kézikönyv olvasójában, illetve felhasználójában – az egyes ismertetett területeket vagy tevékenységeket illetően – soha nem szabad, hogy kétség merüljön fel a „biztonság számon kérhetősége” tekintetében. Minden egyes szakaszban meg kell határozni, hogy ki vonható felelősségre, ki a felelős, kinek van hatásköre, kinek van tapasztalata és ki az, aki ténylegesen végrehajtja az ott ismertetett feladatokat.

A Repülőtéri Kézikönyv legfőbb célja, hogy bemutassa, a vezetőség miként hajtja végre a biztonsággal kapcsolatos feladatait. A Repülőtéri Kézikönyv meghatározza a szabályzatot és a teljesítmény elvárt színvonalát, valamint azokat az eljárásokat, amelyek révén mindez elérhető.

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja:

- a HBA kötelezettségeinek egyértelmű leírását;
- a HBA vagy alvállalkozói által elvégzendő feladatok és tevékenységek felsorolását;
- az e feladatok és tevékenységek elvégzéséhez szükséges eszközök és eljárások ismertetését, illetve csatolását, azok gyakoriságának és működési módjának szükséges részletezése mellett.

Amennyiben más érintett felekre is hárul kötelezettség, azt a Repülőtéri Kézikönyvben egyértelműen meg kell határozni.

## 0.1.4 – Meghatározások és rövidítések

### Repülőtér

Bármely olyan kijelölt terület (beleértve mindenfajta épületet, berendezést és felszerelést) a földön, vagy a vízen, illetve rögzített, parthoz rögzített vagy úszó építmény felületén, amelyet részben vagy teljes egészében légi járművek leszállásához, felszállásához és földi mozgásához használnak.

### Repülőgép

Hajtóművel rendelkező, levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek levegőben maradását főként az adott repülési körülmények között rögzített felületekre ható aerodinamikai erő biztosítja.

### Légi jármű

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

### Előtér

Az a kijelölt terület, ahol a légi jármű az utasok ki- és beszállítása, a posta vagy áru ki- és berakodása, tüzelőanyag-ellátás, parkolás vagy karbantartás érdekében tartózkodhat;

### Előtér-menedzsment szolgálat

A légi és egyéb járművek előtérén történő tevékenységeinek és mozgásának irányítását biztosító szolgálat.

### Átvizsgálás

Szisztematikus, független és dokumentált folyamat, amelynek célja bizonyíték szerzése és annak objektív értékelése a követelményeknek való megfelelés mértékének megállapítása céljából.

### Légialkalmassági előírások

Az Ügynökség által elfogadott műszaki előírások, amelyek olyan megoldásokat tartalmaznak, amelyek segítségével bizonyítható a 2018/1139 rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés.

### Illetékes hatóság

Az egyes tagállamokon belül kijelölt, a repülőterek, repülőtéri műveletek és az ezekben részt vevő személyek és szervezetek engedélyezéséhez és ellenőrzéséhez szükséges feladat- és hatáskörökkel felruházott szervezet.

## Folyamatos ellenőrzés

Az ellenőrzési program végrehajtása érdekében az illetékes hatóság által elvégzendő feladatok, amelyek azt igazolják, hogy a feltételek, amelyek alapján az engedélyt kiállították, folyamatosan teljesülnek az érvényesség időtartamának bármely időpontjában.

## Az eltérés elfogadásáról szóló intézkedési dokumentum (DAAD)

A repülőtér üzemeltető által összeállított és a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott dokumentum, amely az Ügynökség által közzétett légialkalmassági előírásoktól való eltérést igazoló bizonyítékokat tartalmazza.

## Vizsgálat

Megfigyelésen és megítélésen alapuló, adott esetben méréssel, teszteléssel vagy értékméréssel kiegészített független értékelés, amelynek célja az alkalmazandó követelményeknek való megfelelés ellenőrzése.

## Mozgás

Fel- vagy leszállás.

## Akadály

Minden rögzített (akár időleges, akár állandó) vagy mozgó tárgy, vagy annak része, amely:

- a légi jármű földi mozgására szánt területen belül található; vagy
- repülésben lévő légi jármű védelmét szolgáló meghatározott felület fölé nyúlik; vagy
- az említett meghatározott területeken kívül található és a légi közlekedést veszélyeztető tárgynak minősítették.

## Akadályhatárolt felület

Az a felület, amely meghatározza, hogy tárgyak meddig nyúlhatnak ki a légtérbe.

## Akadályvédelmi felület

A vizuális siklópálya-kijelölő rendszer számára meghatározott felület, amely fölé tárgyak vagy meglévő tárgyak toldatai nem nyúlhatnak ki, kivéve, ha a megfelelő hatóság megítélése szerint az új tárgyat vagy toldatot egy már meglévő, rögzített tárgy takarja.

### Elfogadható megfelelési módozatok (AMC)

Az Ügynökség által elfogadott, nem kötelező érvényű előírások, amelyekkel bizonyítható a 2018/1139 rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés.

### Repülőtéri irányító szolgálat

A repülőtéri forgalom részére biztosított légiforgalmi irányító szolgálat.

### Repülőtéri felszerelés

Bármely olyan berendezés, készülék, tartozék, szoftver vagy kiegészítő, amelyet repülőtéren a légi járművek üzemen tartására használnak vagy használni szándékoznak.

### Légiforgalmi adatok

Légiforgalmi tények, fogalmak vagy utasítások megjelenítése a kommunikáció, a kiértékelés vagy a feldolgozás követelményeinek megfelelő formátumban.

### Légiforgalmi tájékoztató szolgálat

A meghatározott szabályozási területen belül létrehozott, a légi közlekedés biztonságához, rendszerességéhez és hatékonyságához szükséges légiforgalmi tájékoztatások és adatok biztosításáért felelős szolgálat.

### Léginavigációs szolgálatok

Légiforgalmi szolgálatok; távközlési, navigációs és felderítési szolgálatok; a légi navigációhoz szükséges meteorológiai szolgálatok; és légiforgalmi tájékoztató szolgálatok.

### Légiforgalmi szolgálatok

A különféle repüléstájékoztató szolgálatok, riasztószolgálat, légiforgalmi tanácsadó szolgálat és légiforgalmi irányító (ATC) szolgálat (körzeti, bevezető és repülőtéri irányító szolgálatok).

### Légiforgalmi irányító szolgálat (ATC)

Olyan szolgálat, amelynek feladatai a következők:

- összeütközések megelőzése:
  - légi járművek között;
  - a munkaterületen a légi jármű és akadályok között.
- gyors és rendezett légi forgalom biztosítása;

### Légijármű-állóhely

Az előtér légijármű-parkolásra szánt kijelölt része.

### Légijármű-állóhely gurulási nyomvonala

Az előtér azon része, amelyet gurulóútként jelöltek ki, kizárólag a légijármű-állóhelyek megközelítése céljából.

### Alternatív megfelelési módzatok

Olyan megoldások, amelyek valamely meglévő elfogadható megfelelési módozattal szemben kínálnak alternatívát, illetve a 2018/1139 rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés olyan új módját javasolják, amelyre vonatkozóan az Ügynökség még nem fogadott el elfogadható megfelelési módozatot.

### Riasztószolgálat

A kutatásra vagy mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervezetek értesítése és szükség szerint e szervezetek segítése.

### Előtéri gurulóút

A gurulóút-rendszer előtéren elhelyezkedő része, amelynek rendeltetése, hogy az előtéren keresztül történő átguruláshoz útvonalat biztosítson.

### Felszállási biztonsági sáv (Clearway)

A megfelelő szervezet ellenőrzése alatt álló, földön vagy vízfelszínen kijelölt téglalap alakú terület, amelyet úgy választottak ki vagy készítettek elő, hogy felette egy repülőgép meghatározott magasságig végrehajthassa kezdeti emelkedésének egy részét.

### Veszélyes áruk

Olyan áruk vagy anyagok, amelyek kockázatot jelenthetnek az egészségre, a biztonságra, a vagyontárgyakra vagy a környezetre nézve, és amelyek fel vannak tüntetve a műszaki utasítások veszélyes árukat tartalmazó listáján, vagy amelyeket e műszaki utasítások szerint osztályoztak.

### Adatminőség

Az azzal kapcsolatos bizonyosság mértéke vagy szintje, hogy a biztosított adatok a pontosság, a felbontóképesség és az integritás tekintetében megfelelnek az adatfelhasználó követelményeinek.



## Deklarált távolságok

- rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz (TORA)
- rendelkezésre álló felszállási távolság (TODA)
- rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolság (ASDA)
- rendelkezésre álló leszállási úthossz (LDA)

## Repüléstájékoztató szolgálat

Olyan szolgáltatás, amelyet a repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások adása céljából nyújtanak.

## Emberi tényező alapelvek

Azokat az elveket jelenti, amelyek a repüléstechnikai tervezésre, engedélyezésre, szakképzésre, működésre és karbantartásra vonatkoznak, és amelyek biztonságos kölcsönös kapcsolatot igyekeznek teremteni az emberi tényezők és más rendszerösszetevők között, megfelelő figyelemmel az ember teljesítőképességére.

## Emberi teljesítőképesség

Az emberi képességek és korlátok összessége, amelyeknek hatása van a légi közlekedés biztonságára és hatékonyságára.

## Műszeres futópálya

A műszeres megközelítési eljárást alkalmazó légi jármű üzemeltetésére használt alábbi futópálya típusok egyike:

Nem precíziós megközelítésű futópálya: Látás szerinti segédeszközökkel, valamint ILS és/vagy MLS leszállító berendezéssel felszerelt műszeres futópálya, mely berendezés képes legalább egy, egyenes bevezetést lehetővé tevő irányítás adásával. kategóriás precíziós megközelítésű futópálya (CAT I)

ILS és/vagy MLS leszállító berendezéssel, valamint látás szerinti segédeszközökkel felszerelt műszeres futópálya, amelyet 60 méternél (200 láb) nem alacsonyabb elhatározási magasság (DH), valamint 800 méternél nem alacsonyabb látástávolság vagy 550 méternél nem kevesebb futópálya menti látástávolság (RVR) mellett kívánunk üzemeltetni.

## 3. II. kategóriás precíziós megközelítésű futópálya (CAT II)

ILS és/vagy MLS leszállító berendezéssel, valamint látás szerinti segédeszközökkel felszerelt műszeres futópálya, amelyet 60 méternél (200 láb) alacsonyabb, azonban 30 méternél (100 láb) nem alacsonyabb elhatározási magasság (DH), valamint 300



méternél nem kevesebb futópálya menti látástávolság (RVR) mellett kívánnak üzemeltetni.

#### 4. III. kategóriás precíziós megközelítésű futópálya (CAT III)

A futópálya megközelítéséhez és annak mentén ILS és/vagy MLS leszállító berendezéssel felszerelt műszeres futópálya:

- amelyet 30 méternél (100 láb) alacsonyabb elhatározási magasság (DH) mellett, vagy elhatározási magasság megállapítása nélkül, valamint 175 méternél nem kevesebb futópálya menti látástávolság (RVR) mellett kívánnak üzemeltetni; vagy
- amelyet 15 méternél (50 láb) alacsonyabb elhatározási magasság mellett (DH), vagy elhatározási magasság megállapítása nélkül, valamint kevesebb mint 175 méter, de nem kevesebb mint 50 méter futópálya menti látástávolság (RVR) mellett kívánnak üzemeltetni; vagy
- amelyet elhatározási magasság megállapítása (DH), valamint futópálya menti látástávolság (RVR) korlátozás nélkül kívánnak üzemeltetni.

#### Csökkent látási viszonyok között követendő eljárások

A repülőtéren a műveletek biztonságos végrehajtásának biztosítása céljából az I. szabványos kategóriánál (CAT I) rosszabb körülmények közötti megközelítések, a II. szabványos kategóriától (CAT II), valamint a II. és III. kategóriától (CAT II, CAT III) eltérő megközelítések, továbbá a csökkent látási viszonyok között végzett felszállásnál alkalmazott eljárások.

#### Csökkent látási viszonyok között végzett felszállás (LVTO)

Legfeljebb 400 m, de legalább 75 m futópálya menti látástávolság (RVR) mellett végzett felszállás.

#### Leszállás az I. szabványos kategóriánál rosszabb körülmények között

I. kategóriájú elhatározási magasság (DH) alkalmazásával, a kapcsolódó elhatározási magassághoz tartozó értéknél kevesebb, de legalább 400 m futópálya menti látástávolság (RVR) mellett végzett I. kategóriájú műszeres megközelítés és leszállás.

#### Munkaterület

Az előtér kivételével, a repülőtérnek légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használatos része.

## Meteorológiai szolgálatok

Olyan berendezések és szolgálatok, amelyek a légi járművek számára meteorológiai előrejelzéssel, eligazítással és észrevételekkel szolgálnak, valamint minden más olyan meteorológiai tájékoztatással és adattal, amelyeket az államok légiforgalmi célból nyújtanak.

## Jelzés

A földfelszín felett elhelyezett, akadályt jelölő vagy határvonalat kijelölő tárgy.

## Jelölés

A mozgásterület felületén, légiforgalmi tájékoztatás közlése céljából elhelyezett jel, vagy jelek csoportja.

## Mozgási terület

A repülőtérnek az a része, amely a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használatos, és amely magában foglalja a munkaterületet és az előter(ek)et.

## Navigációs szolgálatok

Azok a berendezések és szolgálatok, amelyek helymeghatározási és időre vonatkozó információkkal látják el a légi járműveket.

## Nem műszeres futópálya

Látás utáni megközelítési eljárásokat alkalmazó légi jármű üzemeltetésére használható futópálya.

## A II. szabványos kategóriától eltérő művelet (OTS CAT II)

ILS vagy MLS használatával végzett precíziós megközelítés és leszállás, amely során a II. kategóriájú precíziós megközelítés fényrendszerének elemei vagy azok egy része nem áll rendelkezésre, és:

- az elhatározási magasság (DH) kevesebb mint 200 láb, de legalább 100 láb; és
- a futópálya menti látótávolság (RVR) legalább 350 m.

## Futópálya

A szárazföldi repülőtéren kijelölt derékszögű, a légi járművek leszállására és felszállására előkészített terület.

## Futópályatípus

Műszeres vagy nem műszeres futópálya.

## Futópálya menti látótávolság (RVR)

Az a távolság, amelyről a futópálya középvonalán lévő légi jármű vezetője látja a futópályára festett jeleket, illetve a futópálya szegélyfényeit vagy a középvonalat jelző fényeket.

## Repülésbiztonsági rendszer

A repülésbiztonság rendszerbe foglalt megközelítése, amely magába foglalja a szükséges szervezeti felépítést, felelősségi köröket, irányelveket és eljárásokat.

## Biztonsági megállási terület (Stopway)

A rendelkezésre álló felszállási távolság végén a talajon meghatározott derékszögű terület, amelyet úgy alakítottak ki, hogy azon a légi jármű a felszállás megszakítása esetében megállítható legyen.

## Gurulóút

A szárazföldi repülőtéren a légi járművek gurulására kijelölt és kialakított út, amelyet arra a célra terveztek, hogy a repülőtér egy meghatározott részét egy másik részével összekösse, többek között:

- légi jármű-állóhely guruló útvonal,
- előtéri gurulóút,
- gyorslegguruló út.

## Látás szerinti segédeszközök

Azonosítók és jelölőeszközök, jelölések, fények, jelek és jelzések vagy ezek kombinációi.

## Felhőalap

Az égboltnak több mint felét borító, 20 000 láb (6000 m) alatti legalacsonyabb felhőréteg aljának a repülőtér tengerszint feletti magasságához viszonyított függőleges távolsága.

## Földet érési zóna

A futópályának a küszöb mögötti azon szakasza, ahol a leszálló légi járműveknek a futópályát először érinteniük kell.

## Földi kiszolgálás

A repülőtéren a repülőtér-használóknak nyújtott tevékenység, melynek végrehajtását

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

---

külön normákban határozzák meg.

### Földi kiszolgáló szervezet

Olyan szervezet(ek), amely(ek) légi járművek földi kiszolgálását végzi(k), beleértve az utas-, áru- és postakezelést, valamint az előtéri kiszolgálást. Tevékenységüket a repülőtér üzemben tartójának engedélyével, a számukra kijelölt területeken látják el. Megrendeléseiket a légi járművek üzemeltetőitől kapják. A repülőtér üzemben tartójának tevékenységi engedélye nem pótolja a szükséges hatósági engedélyeket.

### Futópálya sáv

Magában foglalja a kijelölt futópályát és a végbiztonsági területet, amelynek célja:

1. a futópályáról leszaladó légi járművek sérülési kockázatának csökkentése, és
2. a fel- és leszállás fázisában fölötté átrepülő légi járművek védelme.

### Futópálya várópont

Futópálya, akadályozási felület, vagy ILS érzékenységi terület védelme céljából kijelölt hely, amelynél a guruló légi járműveknek és egyéb járműveknek meg kell állniuk és várakozniuk kell, ha a repülőtéri irányító torony egyéb módon nem rendelkezik.

### Gurulás

Légi járműnek a repülőtér felszínén saját hajtóműve segítségével végzett mozgása, a fel- és leszállás eseteit kivéve.

### Guruló úti várakozó kitérő öböl

A légi járművek hatékony földi mozgásának elősegítése céljából a légi járművek várakoztatására vagy elkerültetésére szolgáló kijelölt terület a gurulóúton. (Ilyen műtárgy nincs kialakítva az LHSM repülőtéren.)

### Hajózó személyzet tagja

A személyzetnek érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkező olyan tagja, akinek munkája nélkülözhetetlen repülés közben a légi jármű üzemeltetéséhez.

### Hajtóművezőhely

A légi járművek hajtómű-próbázásának elvégzése céljára a repülőtér üzemben tartója által kijelölt terület.

### Helikopter-leszállóhely (heliport)

Olyan a repülőtéren kijelölt terület, amely teljes egészében vagy részben helikopterek érkezésére, indulására és földi mozgására szolgál.

## Kompenzálóhely

A légi járművek irányrendszerének beszabályozására kijelölt terület.

## Különleges VFR repülés

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

## Küszöb

A futópálya leszállásra használható részének kezdete.

## Látástávolság

Az a légköri viszonyoktól függő és méterekben kifejezett távolság, amelyről nappal a ki nem világított, éjjel a kivilágított, kiemelkedő tárgyak láthatók és felismerhetők.

## Légi forgalom

A levegőben vagy a repülőtér munkaterületén légi járművel végrehajtott valamennyi mozgás.

## Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)

A légi navigációra nézve fontos és tartós jellegű légiforgalmi tájékoztatásokat tartalmazó kiadvány, amelyet a HungaroControl ad ki.

## Légi gurulás

Helikopternek vagy függőlegesen fel- és leszálló légi járműnek a repülőtér felszíne fölött végzett vízszintes mozgása, általában a földpárna-hatás sávjában és általában 37 km/h-nál (20 csomónál) kisebb földhöz viszonyított sebességgel.

Megjegyzés: A tényleges magasság változhat, egyes helikopterek a légi gurulást akár 8 m (25 láb) föld feletti magasság (AGL) fölött is végrehajthatják, hogy csökkentsék a földfelszínhatás miatti turbulenciát, vagy hogy akadálymentesen hordozhassák a rájuk erősített lengő terhet.

## Leszállási terület

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

## Mozgási terület

A repülőtérnek a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, amely a munkaterületet és a forgalmi előteret foglalja magába.

## NOTAM

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

## Nyilvános repülőrendezvény

Légi bemutató vagy verseny, melynek látogatására a meghívás propaganda vagy hirdetés útján történik.

## Padka

Szilárd burkolat széléhez csatlakozó terület, amely átmenetet biztosít a szilárd burkolat és a vele szomszédos földfelszín között.

## Power-out eljárás

Állóhelyről a légi jármű saját erővel történő elgurulása.

## Push-back eljárás

A légi járművet a vontató gépjármű az állóhelyről a lekapcsolási pontig tolja.

## Repülőtéri forgalom

A repülőtér munkaterületén lévő minden forgalom és a repülőtér kijelölt közelében repülő légi járművek összessége.

## Szigorított védelmi terület

A repülőtér forgalmi területén lévő olyan helyek, ahová való belépést a polgári légiközlekedés biztonságának garantálása érdekében ellenőrizni kell. Ilyen területek az átvilágítási pontok és a repülőgép közötti indulási területek, a rakodóhelyek, a poggyászosztályozók, a teheráru raktárak, a postai küldemény központok, valamint a forgalmi területen lévő takarító és utasellátó helyiségek.

# A

Revízió dátuma  
2024.06.12  
Kiadás/Revízió K01/R10

## ÁLTALÁNOS RÉSZ

---

<b>AFIS</b>	Aerodrome Flight Information Service Repülőtéri Repüléstájékoztató Szolgálat
<b>AGL</b>	Above Ground Level Földfelszín felett
<b>AIP</b>	Aeronautical Information Publication Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány
<b>AIRAC</b>	Aeronautical Information Regulation And Control Légiforgalmi Tájékoztató Közlemények Szabályozott Kiadási Rendszere
<b>AIS</b>	Aeronautical Information Service Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat
<b>AMSL</b>	Above Mean Sea Level Átlagos tengerszint feletti
<b>ASDA</b>	Accelerate Stop Distance Available Rendelkezésre álló gyorsítás-megállási távolság
<b>ATC</b>	Air Traffic Control Légiforgalmi Irányítás
<b>AVGAS</b>	Aviation Gasoline Repülőbenzin
<b>CTA</b>	Control Area Irányítói Körzet
<b>CTL</b>	Control Irányítás, ellenőrzés
<b>CTR</b>	Control Zone Repülőtéri Irányító Körzet
<b>CWY</b>	Clearway Biztonsági felszállási terület
<b>DME</b>	Distance Measuring Equipment Távolságmérő berendezés
<b>FBŐ</b>	Fegyveres Biztonsági Őrség

---

# A

Revízió dátuma  
2024.06.12  
Kiadás/Revízió K01/R10

## ÁLTALÁNOS RÉSZ

---

<b>GA</b>	General Aviation Közforgalmon kívüli repülés
<b>GAT</b>	General Aviation Terminal Közforgalmon kívüli repülések számára fenntartott fogadóépület
<b>HIAL</b>	High Intensity Approach Light Magas Intenzitású Megközelítési Fényberendezés
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organization Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
<b>IAS</b>	Indicated AirSpeed Műszer Szerinti Sebesség
<b>IATA</b>	International Air Transport Association Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség
<b>IFR</b>	Instrument Flight Rules Műszer Szerinti Repülés Szabályai
<b>ILS</b>	Instrument Landing System Műszeres Leszállító Rendszer
<b>JET A1</b>	Sugárhajtómű üzemanyag típus
<b>KHZ</b>	Kilohertz
<b>KTS</b>	Knots Csomó
<b>LDA</b>	Landing Distance Available Rendelkezésre álló leszállási távolság
<b>MDA/H</b>	Minimum Descent Altitude/Height Elhatározási Magasság
<b>MSL</b>	Mean Sea Level Közepes Tengersizint
<b>MTOW</b>	Maximum Take-off Weight Maximális felszállósúly
<b>TIM</b>	Technológiai és Ipari Minisztérium Légiközlekedési Hatóság (illetékes hatóság)
<b>NM</b>	Nautical Mile Tengeri Mérföld

---



# A

Revízió dátuma  
2024.06.12  
Kiadás/Revízió K01/R10

## ÁLTALÁNOS RÉSZ

---

<b>NOTAM</b>	Notice To AirMan Közlemény a pilótáknak
<b>OCA/H</b>	Obstacle Clearance Altitude/Height Akadálymentes Tengerszint / Földfelszín Feletti Magasság
<b>OFZ</b>	Obstacle Free Zone Akadálymentes Zóna
<b>PANS OPS</b>	Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations Légiközlekedési Szolgáltatásokkal Kapcsolatos Eljárások - Légijárművek Üzemeltetése
<b>RVT</b>	Repülőtéri Védelmi Terv
<b>RVR</b>	Runway Visual Range Futópálya menti látótávolság
<b>RWY</b>	Runway Futópálya
<b>SAG</b>	Safety Action Group Repülésbiztonsági Akciócsoport
<b>SIB</b>	Safety Information Bulletin (EASA) Repülésbiztonsági Információs Közlemény (EASA)
<b>SID</b>	Standard Instrument Departure Szabvány Indulási Eljárások
<b>SNOWTAM</b>	Futópálya állapotra vonatkozó információ, hó, jég bevonat miatt
<b>STAR</b>	Standard Instrument Arrival Szabvány Érkezési Eljárások
<b>SRA</b>	Security Restricted Area Szigorított Védelmi Terület
<b>SWY</b>	Stopway Futópálya végbiztonsági terület
<b>TEK</b>	Terror Elhárítási Központ

---

# A

Revízió dátuma  
2024.06.12  
Kiadás/Revízió K01/R10

## ÁLTALÁNOS RÉSZ

---

<b>TIZ</b>	Traffic Information Zone Forgalom Tájékoztatási Körzet
<b>TODA</b>	Take-off Distance Available Rendelkezésre álló felszállási távolság
<b>TORA</b>	Take-off Run Available Rendelkezésre álló felszállási nekifutási távolság
<b>TWR</b>	Aerodrome Control Tower Repülőtéri Irányító Torony
<b>VFR</b>	Visual Flight Rules Látvarepülési Szabályok

---

## 0.2 – A módosítások és revíziók rendszere

### 0.2.1 – A módosításért és felülvizsgálatért felelős személy(ek) adatai

A Hévíz-Balaton Airport vezetősége biztosítja, hogy a Repülőtéri Kézikönyv tartalma, módosításai és revíziói nincsenek ellentmondásban sem a Működési Engedély feltételeivel, sem egyéb más alkalmazandó szabályozással. A Hévíz-Balaton Airport dokumentációjában leírt információk és utasítások naprakésztsége a módosítások és revíziók rendszerével biztosított.

A dokumentáció kezelés felelősségei:

Repülőtéri Kézikönyv	Felelős
A. „A” RÉSZ — ÁLTALÁNOS	Ügyvezető Igazgató
B. „B” RÉSZ — REPÜLŐTÉR- FELÜGYELETI RENDSZER, SZAKKÉPZETTSÉGI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK	Ügyvezető Igazgató Repülésbiztonsági Igazgató Üzemeltetési és Karbantartási Vezető
C. „C” RÉSZ — A REPÜLŐTÉRI HELYSZÍN RÉSZLETEI	Ügyvezető Igazgató Üzemeltetési és Karbantartási Vezető
D. „D” RÉSZ — A REPÜLŐTÉRNEK A LÉGFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT SZÁMÁRA BEJELENTENDŐ ADATAI	Ügyvezető Igazgató Üzemeltetési és Karbantartási Vezető
E. „E” RÉSZ — A REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSAIRA, BERENDEZÉSEIRE ÉS A BIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEKRE VONATKOZÓ ADATOK	Üzemeltetési és Karbantartási Vezető

Minden revízió dokumentált, beleértve a revízióban megváltozott tartalom jelölését is. A Repülőtéri Kézikönyvet a Felelős Vezető hagyja jóvá.

Amennyiben hatósági jóváhagyás szükséges, úgy annak időtartamát figyelembe kell venni. Minden repülőtéri személyzettől elvárt, hogy szükség esetén a dokumentáció módosítás igényét jelezzék a megfelelő felelős személynek (ld. a fenti táblázat).

**A**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

ÁLTALÁNOS RÉSZ

## 0.2.2 – Módosítások és revíziók jegyzéke

A módosítás sorszáma	A módosított oldalszámok	A módosítás oka	A módosítás dátuma	A bevezetés dátuma	Bevezette
K01R00	Teljes dokumentáció	Új kiadás	2018.04.23.	2018.06.01.	Benkő Attila
K01R01	Teljes dokumentáció	CAA finding	2018.06.29.	-	-
K01R02	„A” és „B” fejezet	CAA finding	2018.09.30.	-	-
K01R03	Teljes dokumentáció	CAA finding	2018.10.31.	-	-
K01R04	„B” fejezet 2.	Személyi változások	2019.06.30.	2019.08.01.	Benkő Attila
K01R05	Teljes dokumentáció	Repülőtérrend kivezetése, DAAD kivezetések, SERA beemelése, Wildlife audit CAP bedolgozása	2020.01.30		Benkő Attila
K01R06	60. oldal 64. oldal 98. oldal 139. oldal  228. oldal	Személyi változások Új pont: 2.1.5. Új pont: 2.2.11. Hivatkozás a toborzási stratégiára Fluoreszkáló jelzőbotok használata	2021.03.31.		Benkő Attila
K01R07	56. oldal  143. oldal  276. oldal	2.1. pontban a munkakör javítása 3.1.2. pontban az alapképzés felvétele 22.2. pontban a veszélyes áruk kezelésére szolgáló állóhely kijelölése	2022.03.31		Tóth Viktória
K01R08	49. oldal  97. oldal  150.-155. oldal  157-161. oldal  161. oldal	1.3. pontban az üzemidőre vonatkozó adatok módosítása 21. Függelék (AIP adatok) bevezetése 4.1. -4.5. pont módosítása (21. függelék) 4.6.1 – 4.6.2 pontok módosítása (21. függelék) 4.6.3 pontban az IL-	2022.08.25	2022.10.17.	Tóth Viktória

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött, felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

**A**

Revízió dátuma

2024.06.12.

Kiadás/Revízió K01/R10

ÁLTALÁNOS RÉSZ

	<p>163. oldal</p> <p>171. -182. oldal</p> <p>201. és 203. oldal</p> <p>Borítólap, fejléc, 17.,28.,30.,32-34., 36.,42.,43.,310. oldal, 21. függelék</p>	<p>86, IL-76, IL-72 típusú légi járművekre vonatkozó előírások kivezetése 4.6.7 pontban az ejtőernyős tevékenységre vonatkozó eljárás bevezetése 5.1 – 6.12 pontok módosítása (21. függelék) 9. pontba az ADR.OPS.B.003 követelménypont felvétele, ehhez kapcsolódóan a 9.2. pont kiegészítése Hiánypótláshoz kapcsolódó módosítások</p>			
K01R09	<p>59-72. oldal</p> <p>100-105. oldal</p> <p>105-106, 299- 300. oldal</p> <p>106-115. oldal</p> <p>145-146. oldal</p> <p>176., 197-199., 300-302. oldal</p>	<p>2.1.1, 2.1.2. pont Repülőtér szervezeti felépítésének aktualizálása, felelős vezető és kinevezett vezetők helyettesítésére vonatkozó szabályozás 2.2.8 pont Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás c. pont aktualizálása Kényszerhelyzetek kezelésére vonatkozó pontok átdolgozása (2.2.9., 19) 2.2.10. pont, Változáskezelési eljárás átdolgozása 2.5. pont, Jelentés az ill. hatóságnak c. pont átdolgozása Mentő- és tűzoltó szolgálatokra vonatkozó pontok átdolgozása (4.4.5., 6.12., 20.)</p>	2023.01.31.		Tóth Viktória
K01R10	57-58. oldal	2.1. szervezeti ábra módosítása	2024.06.12.		Benkő Attila

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

# A

Revízió dátuma

2024.06.12.

Kiadás/Revízió K01/R10

## ÁLTALÁNOS RÉSZ

	59. oldal	2.1. pont táblázatban személyi változások			
	62-63. oldal	2.1.2. pont személyi változások			
	94. oldal	2.2.8.2. pont személyi változás			
	103. oldal	2.2.11.2.6.2. pont felelős vezető megnevezése			
	109. oldal	2.3.1. pont személyi változás			

### 0.2.3 – Módosítás kézírással

A kézírással való kiegészítés és/vagy módosítás nem engedélyezett! Repülésbiztonsági okból szükséges azonnali módosítás esetén a **HBA.AM.A.0.2.7** – „Ideiglenes módosítás” pont szerint kell eljárni.

### 0.2.4 – Megjegyzések jegyzéke – az oldalak azonosítása

A Repülőtéri Kézikönyv oldalainak fejléce tartalmazza a dokumentum címét, az adott rész jelölését, és az üzemeltető nevét/logóját. Az oldalakat a fejlécben található oldalszámmal, kiadás/revízió számmal és revízió dátummal lehet egyértelműen azonosítani.

### 0.2.5 – Érvényes oldalak jegyzéke

Oldalszám	Revízió	Dátum	Oldalszám	Revízió	Dátum
<b>BEVEZETÉS</b>			<b>„C” RÉSZ</b>		
1-12	K01/R10	2024.06.12.	150-159	K01/R10	2024.06.12.
<b>„A” RÉSZ</b>			<b>„D” RÉSZ</b>		
13-55	K01/R10	2024.06.12.	160-171	K01/R10	2024.06.12.
<b>„B” RÉSZ</b>			<b>„E” RÉSZ</b>		
56-149	K01/R10	2024.06.12.	172-286	K01/R10	2024.06.12.

## 0.2.6 – Változások jegyzéke

A módosítások és változások pontos jelzése érdekében az oldalak szélén függőleges vonallal jelöljük meg azokat. A Repülőtéri Kézikönyv revízióját tartalmazza az érvényes oldalak jegyzéke, amely lehetővé teszi a kézikönyv teljességének és érvényességének ellenőrzését is.

## 0.2.7 – Ideiglenes módosítás

A repülésbiztonság érdekében a Hévíz-Balaton Airport ideiglenes módosításokat is alkalmaz. Ebben az esetben a változásokra vonatkozó előírások az iránymutatók. Ezen felül az ideiglenes módosításokat sárga lapokra és normál fekete betűket alkalmazva nyomtatjuk, valamint beillesztjük a kézikönyv megfelelő részébe (mind az elektronikus, mind a papíralapú változatok esetén). Az ideiglenes módosításokat a Felelős Vezető / Ügyvezető Igazgató hagyja jóvá.

Jelen eljárás célja, hogy a repülésbiztonság érdekében a kézikönyvet használók a lehető leghamarabb értesüljenek a fontos változásokról. Az ideiglenes módosításokról tájékoztatni kell az érdekelt hatóságokat is. Az ideiglenes módosítást a kézikönyv következő revíziójába be kell dolgozni.

## 0.2.8 – Elosztási rendszer és elosztási lista

A Repülőtéri Kézikönyv a Hévíz-Balaton Airport minden olyan szervezeti egységénél elérhető, ahol ez alapján biztosítják a repülőtér biztonságos üzemelését. A kézikönyvet eljuttatjuk továbbá a repülőteret használó légitársaságoknak és egyéb szervezeteknek, valamint az érdekelt hatóságoknak is.

Sorszám	Tulajdonos	Papír/Elektronikus
01	Ügyvezető Igazgató	P/E
02	Légiközlekedési Hatóság	P/E
03	Repülésbiztonsági Igazgató	P/E



## 1 – Általános információk

### 1.1 – A Repülőtéri Kézikönyv célja és hatálya

ADR.OR.A.005

A Repülőtéri Kézikönyv legfőbb célja, hogy bemutassa, a vezetőség miként hajtja végre a biztonsággal kapcsolatos feladatait. A Repülőtéri Kézikönyv meghatározza a politikákat, a teljesítmény elvárt színvonalát, valamint azokat az eljárásokat, amelyek révén mindez elérhető. A Repülőtéri Kézikönyv a Hévíz-Balaton Airport minden dolgozójára, munkavállalójára nézve hatályos.

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja:

- a repülőtér-üzemeltető kötelezettségeinek egyértelmű leírását;
- a repülőtér-üzemeltető vagy alvállalkozói által elvégzendő feladatok és tevékenységek felsorolását; és
- az e feladatok és tevékenységek elvégzéséhez szükséges eszközök és eljárások ismertetését, illetve csatolását, azok gyakoriságának és működési módjának szükséges részletezése mellett;
- hogy a jelen kézikönyvben szereplő, repülőtér felügyeleti rendszerére vonatkozó követelményeket a földi kiszolgálási és CNS szolgáltatói tevékenységére is kiterjessze.

Amennyiben más érintett felekre is hárul kötelezettség, azt a Repülőtéri Kézikönyvben egyértelműen meghatározzuk. Az illetékes hatóság (ADR.OR.A.010) Magyarországon az Innovációs és Technológiai Minisztérium Légiközlekedési Hatóság (továbbiakban légiközlekedési hatóság).

Elengedhetetlenül fontos a hatékony irányítási struktúra és a repülőtér üzemeltetésének szisztematikus megközelítése. A Repülőtéri Kézikönyvben szerepel az e struktúra megfelelő ismertetéséhez szükséges összes releváns információ. A HBA így biztosítja, hogy az üzemeltetésben részt vevő teljes személyi állományt tájékoztatni lehessen a biztonsággal kapcsolatos feladatairól és kötelezettségeiről. A kézikönyvben ismertetjük a repülőtéri infrastruktúrát, a szolgáltatásokat és létesítményeket, az összes működési eljárást, valamint a repülőtér elérhetőségére vonatkozó korlátozásokat.

A biztonsággal kapcsolatos felelősség megjelenítését minden szervezet esetében a legmagasabb szinten kell kezdeni. A biztonságos munkavégzési gyakorlat kialakításának egyik kulcsfontosságú eleme a „felülről lefelé” irányú megközelítés, amely alapján a teljes személyi állománynak meg kell ismernie a szervezet biztonsági célkitűzéseit, a megfelelő szolgálati utakat, valamint mindenkinek tisztában kell lennie saját felelősségével és felelősségre vonhatóságával. A biztonságirányítási alapelvek alkalmazásával a Repülőtéri Kézikönyvet oly módon állítottuk össze, hogy az világosan ismertesse a biztonságos működés módjait. Minden egyes szakaszban

meghatároztuk, hogy ki a felelős, kinek van hatásköre, kinek van tapasztalata és ki az, aki ténylegesen végrehajtja az ott ismertetett feladatokat.

## 1.2 – Repülőtéri engedély, CNS tanúsítvány, földi kiszolgálói engedély és a Repülőtéri Kézikönyvre vonatkozó jogszabályi követelmények

ADR.OR.B.030; ADR.OR.B.035; ADR.OR.B.065; AMC1 ADR.OR.B.065;  
ADR.OR.A.015; AMC1 ADR.OR.A.015  
SERA.2001  
ATM/ANS.OR.A.020; ATM/ANS.OR.A.025

A repülőtér üzemeltetőjeként a Hévíz-Balaton Airport rendelkezik repülőtéri engedéllyel. A repülőtéri engedélyt a légiközlekedési hatóság adja ki. A Hévíz-Balaton Airportnak be kell tartania az engedélyhez csatolt feltételekben meghatározott illetékességet és jogosultságokat.

Az engedély érvényben marad, feltéve hogy:

- A repülőtér üzemeltető megfelel a 2018/1139 rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai vonatkozó követelményeinek és a repülőtér megfelel az engedélyezési feltételeknek, figyelembe véve a meg nem felelésre vonatkozó megállapítások kezelésével kapcsolatos, az ADR.OR.C.020. cikkben leírt rendelkezéseket;
- a repülőtér üzemeltetője az ADR.OR.C.015. cikkben meghatározott módon hozzáférést biztosít a légiközlekedési hatóság számára saját szervezetéhez, hogy az meg tudja állapítani, az üzemeltetés folyamatosan megfelel-e a 2018/1139 rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai vonatkozó követelményeinek;
- az engedélyről nem mond le, illetve azt nem vonják be.

Amennyiben a repülőtéri engedély bevonásra kerül vagy lemond róla, az engedélyt haladéktalanul vissza kell szolgáltatni a légiközlekedési hatóságnak.

A repülőtér üzemeltetését megszüntetni kívánó üzemeltetőnek:

- mielőbb értesítenie kell erről a légiközlekedési hatóságot;
- szándékáról tájékoztatnia kell a megfelelő légiforgalmi tájékoztató szolgálatot;
- az üzemeltetés megszüntetésének napján át kell adnia az engedélyét a légiközlekedési hatóságnak;
- biztosítania kell, hogy megfelelő intézkedésekkel megakadályozzák a repülőtér légi járművek általi nem tervezett használatát, kivéve ha a légiközlekedési hatóság jóváhagyta a repülőtér más célokra történő igénybevételét.

A repülőtér működésének tervezett beszüntetése esetén a repülőtér üzemeltető írásban közli ezt a légiközlekedési hatósággal és a Légiforgalmi Tájékoztató

Szolgálattal. Az értesítést annyi idővel előre kell közölni, hogy időben közzé lehessen tenni a változtatásokat és azok bejelentését a Légiforgalmi Tájékoztató Közlemények Szabályozott Kiadási Rendszerében (Aeronautical Information Regulation And Control, AIRAC) a vonatkozó határidőn belül.

A repülőtér működésének megszüntetésekor a repülőtér üzemeltetőnek alkalmaznia kell a zárt futópálya-jelöléseket, valamint bármilyen egyéb intézkedést, amelyet a légiközlekedési hatóság megfelelőnek talál.

A Hévíz-Balaton Airport Kft., mint léginavigációs szolgáltató rendelkezik korlátozott CNS tanúsítvánnyal (HU-056-CNS). A tanúsítvány érvényben marad, mindaddig, amíg:

- a szolgáltató megfelel a 373/2017/EU rendelet korlátozott tanúsítványra vonatkozó követelményeinek, ideértve azokat is, amelyek az illetékes hatóságok hatáskör-gyakorlását támogató együttműködésre, valamint a megállapítások kezelésére vonatkoznak az ATM/ANS.OR.A.050, illetve az ATM/ANS.OR.A.055 pontban meghatározottak szerint;
- a tanúsítványról le nem mond, azt fel nem függesztik vagy be nem vonják.

Amennyiben a tanúsítvány bevonásra kerül, vagy arról a HBA Kft. lemond, azt haladéktalanul visszaszolgáltatja az illetékes hatóságnak.

A Hévíz-Balaton Airport Kft., mint földi kiszolgálási tevékenységet végző szolgáltató rendelkezik GH1-LHSM-002 számú működési engedéllyel, melynek érvényességét folyamatosan fenntartja. Ezeket a tevékenységeket LHSM és LHPA repülőtereken gyakorolja.

Az LHSM repülőtér üzemeltetője a következő követelményeket alkalmazza:

- 2018/1139 rendelet;
- 139/2014/EU rendelet:
  - Part-ADR.OR;
  - Part-ADR.OPS.
- 923/2012/EU (SERA rendelet)
- 373/2017/EU rendelet
- 7/2002. (I. 28.) KöViM rendelet.

Az LHSM repülőtér üzemeltetője az Ügynökség által kiadott AMC-eket alkalmazza a megfelelés érdekében, alternatív módozatokat nem kezdeményezett, de adott esetben a Hévíz-Balaton Airport használhat az Ügynökség által elfogadott megfelelési módozatokhoz képest alternatív megfelelési módozatokat is, hogy megfeleljen a 2018/1139 rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai támasztotta követelményeknek.

**Ebben az esetben előzetesen tájékoztatnia kell a légiközlekedési hatóságot, és ehhez**

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességről.

**A**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

ÁLTALÁNOS RÉSZ

be kell nyújtania az alternatív megfelelési módozat részletes leírását. A leírásnak tartalmaznia kell minden esetlegesen kapcsolódó kézikönyv vagy eljárás módosítását, valamint egy olyan értékelést, amely bizonyítja, hogy a végeredmény megfelel a végrehajtási szabályok követelményeinek.

A Hévíz-Balaton Airport a légiközlekedési hatóság előzetes jóváhagyása és az erről szóló értesítés kézhezvétele után hajthatja végre az alternatív megfelelési módozatokat, amint az az ADR.AR.A.015. cikk d) bekezdésében olvasható. A megfelelés bizonyítása céljából biztonsági (kockázat)elemzést kell lefolytatni és dokumentálni. A biztonsági (kockázat)elemzés eredményében bizonyítani kell, hogyan sikerült elérni az Ügynökség által jóváhagyott Elfogadható megfelelési módozatokban megállapított megegyező szintű biztonságot.

### 1.3 – A repülőtér igénybevételére vonatkozó feltételek

SERA.3401

A Hévíz-Balaton Airport nyitvatartása:

Az AIP-ben közzétettek szerint, lásd 21. függelék 2. AD 2.3 Üzemidő / Operational hours c. pont.

A nyitvatartási idő előzetes kérésre módosítható. A nyitvatartási idő meghosszabbításáról/módosításáról a Repülőtér Ügyeletes jogosult dönteni, és a publikált üzemidőtől történő eltérést köteles NOTAM kiadásával közzétenni.

A repülőtéren az egyeztetett világidőt (UTC) kell alkalmazni és azt az éjjellel kezdődő 24 órás nap óráiban, perceiben és – szükség esetén – másodperceiben kell kifejezni. Ellenőrzött repülés megkezdése előtt, illetve a repülés során bármikor, ha szükséges, óraegyeztetést kell végezni (AFIS szolgálat). Óraegyeztetéskor legalább perces pontosságot kell alkalmazni.

Az adatkapcsolati kommunikáció során használt időinformáció pontosságának 1 másodpercen belülnek kell lennie az UTC-hez viszonyítva.

A nyitvatartási időn kívül a Hévíz-Balaton Airport zárva tart, légi járművek fogadása/indítása nem lehetséges, a repülőtér semmilyen szolgáltatást nem biztosít,

### 1.4 – A repülőtér üzemeltető kötelezettségei

ADR.OPS.B.001; ADR.OR.C.005; ADR.OR.C.015; ADR.OR.B.050

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

Az ADR.OPS. B rész szerinti működési szolgáltatásokat, felszereléseket és berendezéseket a repülőtéren az üzemeltető közvetlenül vagy közvetve nyújtja.

A szolgáltatásokat repülőtéren kell nyújtani. Egyes esetekben ezeket a szolgáltatásokat nem közvetlenül a Hévíz-Balaton Airport nyújtja, hanem egy másik szervezet vagy állami szerv vagy mindkettő. Ugyanakkor a Hévíz-Balaton Airport megállapodásokat és kapcsolatokat tart fenn ezekkel a szervezetekkel vagy szervekkel annak érdekében, hogy a szolgáltatások megfeleljenek a jogi előírásoknak. A fentiekben leírt módszer megfelel azon integrált repülésbiztonsági rendszer szándékának, amely segíti a Hévíz-Balaton Airportot abban, hogy a szolgáltatás biztonsági célja teljesüljön.

Ennek a műveletnek az elvégzésekor a Hévíz-Balaton Airportról feltételezni kell, hogy teljesítette a kötelezettségét a fentiekben említett eljárások alkalmazásával, emellett a Hévíz-Balaton Airport nem tekinthető közvetlenül felelősnek vagy felelősségre vonhatóknak a megállapodásban résztvevő másik szerv meg nem felelései miatt.

A Hévíz-Balaton Airport felelős az LHSM repülőtér alábbiakkal összhangban történő biztonságos üzemeltetéséért és karbantartásáért:

- a 2018/1139 rendelet és annak végrehajtási szabályai;
- az engedély feltételei;
- a Repülőtéri Kézikönyv tartalma;
- adott esetben a repülőtéren rendelkezésre álló repülőtéri felszerelésre vonatkozó más kézikönyvek.

A Hévíz-Balaton Airport - közvetlenül, vagy szükség szerint az e szolgáltatásokat nyújtó felelős szervezetekkel megállapodások alapján - biztosítja a következő szolgáltatásokat:

- a repülőtéri forgalom szintjének és az üzemben tartási körülményeknek megfelelő léginnavigációs szolgáltatások nyújtását;
- a repülési eljárások alkalmazandó követelményeknek megfelelő kialakítását és fenntartását.

A Hévíz-Balaton Airport egyeztet a légiközlekedési hatósággal annak biztosítása érdekében, hogy a légi járművek biztonságával kapcsolatos vonatkozó információkat közzé tegyék, és azok szerepeljenek a Repülőtéri Kézikönyvben, adott esetben ideértve a következőket is:

- az alkalmazandó követelmények alóli megítélt mentességek és eltérések;
- bármely olyan rendelkezés, amelyet a légiközlekedési hatóság az engedélyezés alapjának részeként megegyező szintű repülésbiztonságot nyújtóként elfogadott;
- a repülőtér használatával kapcsolatos különleges feltételek és korlátozások.

Amennyiben a repülőtéren a biztonságot veszélyeztető körülmény merül fel, a Hévíz-Balaton Airport haladéktalanul meghoz minden szükséges intézkedést, amellyel biztosítja, hogy a repülőtér biztonságot veszélyeztetőként meghatározott részeit a légi

# A

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## ÁLTALÁNOS RÉSZ

járművek ne használják.

A 2018/1139 rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai vonatkozó követelményeinek való megfelelés megállapítása céljából a Hévíz-Balaton Airport hozzáférést biztosít a légiközlekedési hatóság által felhatalmazott személyek részére:

- az engedély vagy nyilatkozat tárgyát képező létesítményekhez, dokumentumokhoz, nyilvántartásokhoz, adatokhoz, eljárásokhoz és egyéb anyagokhoz, függetlenül attól, hogy készült-e erre vonatkozó szerződés vagy sem;
- a légiközlekedési hatóság által szükségesnek tartott intézkedések, vizsgálatok, tesztek, értékelések vagy feladatok elvégzése vagy megtekintése céljából.

A Hévíz-Balaton Airport:

- megfelel a kötelező érvényű követelményeknek, szabványoknak és gyakorlatoknak;
- megfelelő számú képzett és képesített személyzetet alkalmaz;
- a repülőteret a Repülőtéri Kézikönyvben meghatározott eljárásoknak megfelelően üzemelteti;
- repülésbiztonság-irányítási rendszert hoz létre;
- Repülőtéri Kézikönyvet készít, amely tartalmazza az összes olyan információt és utasítást, amely szükséges ahhoz, hogy a személyzet képes legyen a feladataik ellátására
- szükség szerint tájékoztatja a légiközlekedési hatóságokat, légiforgalmi irányító szolgálatokat és/vagy a pilótákat.

Az Ügynökség által meghatározott légialkalmassági előírások módosítását követően a Hévíz-Balaton Airport felülvizsgálja a repülőterre alkalmazandó légialkalmassági előírásokat, és szükséges esetben végrehajtja a repülőteret érintő szükséges változtatásokat (**HBA.AM.B.2.3.4** – „Alkalmazott előírások, követelmények”; **HBA.AM.B.2.2.10** – „Változáskezelés”).

**A**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

ÁLTALÁNOS RÉSZ

---

Szándékosan üresen hagyva



**B**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK**

---

## **„B” RÉSZ — REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK**



## 2 – A repülőtér felügyeleti rendszere

ADR.OR.D.005, ATM/ANS.OR.B.005

A Hévíz-Balaton Airport bevezetett és működtet egy repülésbiztonsági rendszert is magában foglaló felügyeleti rendszert. Az irányítási rendszer hatálya a HBA Kft. valamennyi tanúsítvánnyal és engedéllyel rendelkező tevékenységére, így a CNS szolgáltatói és a földi kiszolgálási tevékenységre is kiterjed. A felügyeleti rendszer az alábbiakat foglalja magában:

- világosan meghatározott felelősségi körök és elszámoltathatóság a Hévíz-Balaton Airport szervezetének egészén belül, beleértve a felső vezetők közvetlen elszámoltathatóságát repülésbiztonsági kérdésekben;
- a Hévíz-Balaton Airport repülésbiztonsággal kapcsolatos általános filozófiájának és elveinek, azaz repülésbiztonsági irányelveinek a felelős vezető aláírásával ellátott ismertetése;
- a műveletekből eredő veszélyek azonosítását biztosító hivatalos eljárás;
- a repülőtéri műveletekből fakadó kockázatok elemzését, értékelését és csökkentését biztosító hivatalos eljárás;
- a Hévíz-Balaton Airport szervezete által a repülésbiztonsági rendszer repülésbiztonsági mutatói és repülésbiztonsági célértékei tekintetében elért repülésbiztonsági teljesítmény ellenőrzése és a biztonsági kockázatokat szabályozó intézkedések hatékonyságának hitelesítése;
- olyan hivatalos eljárás, amelynek célja:
  - a Hévíz-Balaton Airport szervezetében, a felügyeleti rendszerben, a repülőtéren vagy annak üzemeltetésében bekövetkező, a szokásos folyamatokat, eljárásokat és szolgáltatásokat esetlegesen érintő változások azonosítása;
  - a változások végrehajtását megelőzően a repülésbiztonsági teljesítményt szavatoló intézkedések ismertetése; és
  - a biztonsági kockázatokat szabályozó, a műveleti környezetet érintő változások nyomán feleslegessé vált vagy már nem hatékony intézkedések megszüntetése vagy módosítása;
- a fentiekben említett felügyeleti rendszer felülvizsgálatát, a repülésbiztonsági rendszer elégtelen teljesítménye okainak azonosítását, az ilyen elégtelen teljesítmény műveleti következményeinek meghatározását és az ilyen okok kiküszöbölését vagy csökkentését célzó hivatalos eljárások;
- repülésbiztonsági képzési program, amely biztosítja, hogy az üzemeltetési, mentési és tűzoltási tevékenységben és a repülőtér karbantartásában és felügyeletében részt vevő személyzet megfelelően képzett és alkalmas a repülésbiztonsági rendszerben szükséges feladatok ellátására;
- hivatalos repülésbiztonsági tájékoztatási eszközök, amelyek biztosítják, hogy a személyzet maradéktalanul ismerje a repülésbiztonsági rendszert, közlik a

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

# B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

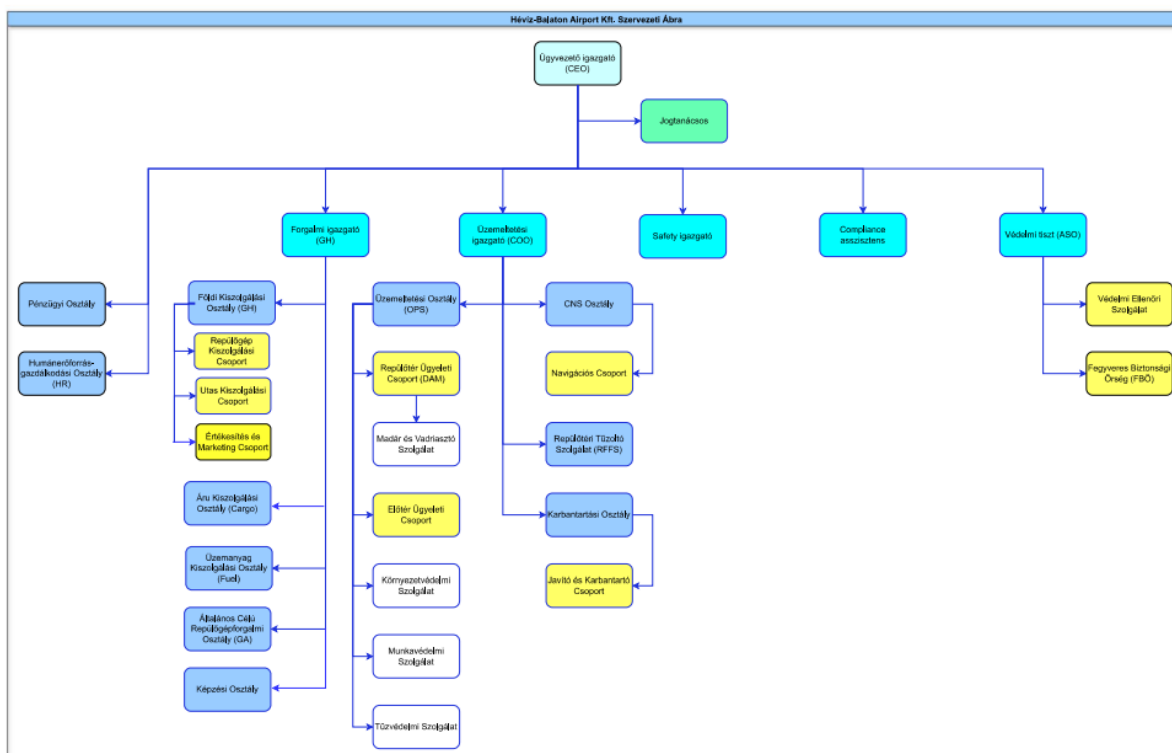
biztonság szempontjából kritikus információkat és magyarázatot adnak az egyes biztonsági intézkedéseknek, valamint a biztonsági eljárások bevezetésének vagy módosításának okairól;

- a repülésbiztonsági rendszer összehangolása a repülőtéri kényszerhelyzet-elhárítási tervvel; valamint a repülőtéri kényszerhelyzet-elhárítási terv összehangolása azon szervezetek kényszerhelyzet-elhárítási tervével, amelyekkel előbbinek a repülőtéri szolgáltatások nyújtása során összhangban kell működnie;
- hivatalos eljárás annak figyelemmel kísérésére, hogy teljesíti-e a szervezet a vonatkozó követelményeket.

A Hévíz-Balaton Airportnak a felügyeleti rendszer valamennyi lényeges eljárását dokumentálnia kell. A felügyeleti rendszernek arányos a szervezet méretével és tevékenységeivel, tekintettel az e tevékenységekkel járó veszélyekre és a hozzájuk társuló kockázatokra.

### 2.1 – A repülőtér szervezeti felépítése

ADR.OR.D.005(b)(1)



A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött, felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

**A 139/2014/EU rendelet alapján előírt funkciók megfeleltetése:**

<b>Funkció (magyarul)</b>	<b>Funkció (angolul)</b>	<b>Munkakör</b>	<b>Név</b>
Felelős Vezető	<i>Accountable Manager</i>	Ügyvezető Igazgató	Benkő Attila
Repülőtérüzemi Szolgáltatások (OPS) Vezető	<i>Manager of Operational Services</i>	Üzemeltetési Igazgató	Hontvári Attila
Karbantartási Vezető	<i>Maintenance Manager</i>	Üzemeltetési Igazgató	Hontvári Attila
Repülésbiztonsági Vezető	<i>Safety Manager</i>	Repülésbiztonsági Igazgató	Benkő Attila
Compliance Vezető	<i>Compliance Monitoring Manager</i>	Compliance asszisztens	Vargáné Csákány Emília

A szervezeti egységek és az egyes funkciók, munkakörök részletes leírása a „Szervezeti és Működési Szabályzat”-ban található. Egy vezető a fentiekben előírt funkciók közül többet is betölthet a szervezet méretéből és összetettségéből adódóan. LHSM repülőtéren kinevezett vezető más repülőtér üzemeltetőnél nem tölt be kinevezett vezetői tisztséget.

**2.1.1 – Felelős Vezető**

AMC1 ADR.OR.D.015(a), ATM/ANS.OR.B.020 (a)

**Munkakör: Ügyvezető Igazgató Név: Benkő Attila**  
**Helyettesítésére kijelölve: Üzemeltetési Igazgató**

A felelős vezető feladatai:

- Minden szükséges forrás biztosítása a repülőtér működéséhez az alkalmazandó követelmények és a Repülőtéri Kézikönyv szerint;
- Annak biztosítása, hogy ha csökken a források szintje, vagy rendellenes feltételek merülnek fel, amelyek befolyásolhatják a biztonságot, a repülőtér műveletei szintjének szükséges csökkentését elrendeli;
- Kidolgozza, bevezeti és kihirdeti a Repülésbiztonsági Politikát;
- Biztosítja a megfelelőséget a releváns alkalmazandó követelményekkel, az engedélyezési alappal és a szervezet repülésbiztonsági rendszerével, valamint a minőségirányítási rendszerével a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatási tevékenységek tekintetében;

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK**

- Testületileg felhatalmazott minden üzemeltetési és karbantartási feladat finanszírozására és végrehajtására az illetékes hatóság és a szervezet követelményei alapján;
- Felelős a szükséges erőforrások megteremtéséért a beosztottak azon feladatainak teljesítéséhez, amelyekért felelősek a biztonságos üzemeltetés érdekében;
- a „Repülésbiztonsági Politika” kidolgozásának elrendelése a Repülésbiztonsági Igazgató felé, a repülésbiztonsági feladatokkal megbízott/kijelölt személyek jóváhagyása, valamint a Repülésbiztonsági Tanács rendszeres működésének biztosítása;
- Az Ügyvezető Igazgató felelős a Társaság „Repülésbiztonsági Politikájának” általános megvalósulásáért, azokért a stratégiai döntésekért, melyek a „Repülésbiztonsági Politikájának” megvalósulására kihatással vannak, a repülésbiztonsági megelőző intézkedések foganatosításáért, továbbá a meghatározott feladatok elvégzéséért és a felelősségi körébe tartozó egyéb feladatok megvalósulásáért;

A felelősségek delegálása:

- A felelős vezetőtől elvárható a műszaki ismeretek magas szintű elsajátítása és azok megértése, különös tekintettel az elért színvonal fenntartásának biztosítása érdekében vállalt szerepére;
- A felelős vezető delegálja a felelősségét a képzés területén a képzési vezető felé, amelynek a feladata a képzési programok kidolgozása, koordinálása, megvalósítása, és a személyzet képzéséről a releváns nyilvántartás vezetése, valamint a jártassági vizsgák programjainak teljesítése;
- Minden esetben a végső felelősség a felelős vezetőt terheli.

### 2.1.2 – Kinevezett vezetők

AMC1 ADR.OR.D.015(b); AMC1 ADR.OR.D.015(c); AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11),  
ATM/ANS.OR.B.020 (b)

A Hévíz-Balaton Airport által kinevezett vezetőt nem nevezheti ki másik repülőtér-üzemeltető, csak akkor, ha az a légiközlekedési hatósággal egyeztetve lett.

#### 1. Repülőtérüzemi szolgálatok (OPS) Vezető

**Munkakör: Üzemeltetési Igazgató**

**Név: Hontvári Attila**

**Helyettesítésére kijelölve: Ügyvezető Igazgató**

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

### Repülésbiztonsági hatáskörök/felelőségek:

- Biztosítja az Üzemeltetési Osztály, a Karbantartási Osztály, a CNS Osztály és az RFFS – Repülőtéri Tűzoltó Szolgálat munkafeltételeit és működését.
- Irányítja és ellenőrzi az Üzemeltetési Osztály, a Karbantartási Osztály, a CNS Osztály és az RFFS – Repülőtéri Tűzoltó Szolgálat dolgozóinak munkáját.
- A repülőtér folyamatos üzemképességének és biztonságos működésének szervezése és irányítása, amelynek keretében felelős a repülőtér szabályszerű működéséért, az üzemeltetés szakmai szabályainak betartásáért, a hazai és nemzetközi előírások érvényesítéséért;
- Részt vesz a repülőtér fejlesztési tervének kidolgozásában, együttműködve a szakterületek vezetőivel;
- felelős a repülőtéri és ipari célú infrastruktúra fenntartásáért, rendeltetésszerű használatáért;
- felelős a repülőtéri eszközök fenntartásáért, rendeltetésszerű használatáért;
- felelős a repülőtéri navigációs berendezések fenntartásáért, rendeltetésszerű használatáért;
- felelős a repülőtéri tűzoltó-mentő szolgálatok fenntartásáért, az előírt védelmi szint folyamatos biztosításáért;
- felelős a repülőtér üzemeltetéséhez és fenntartásához szükséges eljárások kidolgozásáért és napra készen tartásáért;
- javaslatokat tesz a repülőtér folyamatos és biztonságos működésével kapcsolatos szükségszerű átszervezésekre, a személyi és tárgyi feltételek biztosítására;
- javaslatokat tesz a repülőtéri kényszerhelyzet tervezés során a hatékony és biztonságos eljárások kidolgozására;
- repülőtéri kényszerhelyzetben végrehajtja a kényszerhelyzeti tervben foglalt feladatait;
- különös figyelmet fordít a szakterületi és repülésbiztonsági érdekek összeegyeztetésére és együttműködik a Repülésbiztonsági Igazgatóval.

## 2. Karbantartási Vezető

**Munkakör: Üzemeltetési Igazgató**

**Név: Hontvári Attila**

**Helyettesítésére kijelölve: Karbantartási osztályvezető**

### Repülésbiztonsági hatáskörök/felelőségek:

- Szervezi, irányítja és felügyeli a Karbantartási Osztály személyi állományát és operatív munkáját.
- Felügyeli a navigációs és fénytechnikai berendezések (ILS, DME, NDB-k, futópályafények, akadályfények áramellátásának és vezérlésének)

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

rendszeres karbantartásának elvégzését az üzemeltetéssel és karbantartással megbízott vállalkozóval együttműködve.

- Megszervezi és felügyeli a léginavigációs berendezések rendszeres légi ellenőrzését, az előírt határidőkön belül külső vállalkozás bevonásával.
- Feladata a repülőtéri berendezések, létesítmények műszaki állapotának felügyelete, a felügyeleti terv kidolgozása, gondoskodik a repülőtéri berendezések, létesítmények kifogástalan műszaki és esztétikai állapotáról.
- Intézkedik a műszaki berendezések üzemképtelenségeinek elhárítása esetén.
- Felügyeli a repülőtér területén zajló műszaki munkálatokat.
- Kivitelezés esetén az elkészült gép, berendezés, létesítmény műszaki átvételét vezeti, részt vesz a próbaüzemen, ellenőrzi a garanciális javításokat.
- Megtervezi a karbantartási és javítási feladatokat, felügyeli a terv megvalósulását.
- Gondoskodik a tárgyi eszközök, gépek, berendezések üzemképes állapotáról, a tervszerű karbantartásról és felújításról.
- Elkészíti a karbantartási feladatok ellátásához szükséges dokumentációkat, karbantartási utasításokat, rendszeres kapcsolatot tart a terület karbantartását végző szervezettel, naprakészen nyilvántartja a gépek, berendezések adatait, az üzemfenntartással és az energiagazdálkodással kapcsolatos műszaki, technológiai, ügyviteli és bizonylati előírások betartását ellenőrzi, az üzemfenntartáshoz szükséges anyagok, alkatrészek szükségletét nyilvántartja.
- Biztosítja, hogy a szak személyzet tagjai tudatában vannak, és felelősséggel tartoznak repülésbiztonsági teljesítményükért.

### 3. Repülésbiztonsági Vezető

**Munkakör: Repülésbiztonsági Igazgató**

**Név: Benkő Attila**

**Helyettesítésére kijelölt: Ügyvezető Igazgató**

A Repülésbiztonsági Igazgató felelős a repülésbiztonság-menedzsment rendszer fejlesztéséért, fenntartásáért és mindennapi menedzseléséért.

A Repülésbiztonsági Igazgató a szervezeten belüli más vezetőktől függetlenül jár el, közvetlen hozzáféréssel rendelkezik a Felelős Vezetőhöz és a repülésbiztonsági kérdésekkel foglalkozó megfelelő vezetőségi tagokhoz, és a Felelős Vezetőnek tartozik felelősséggel.

A Repülésbiztonsági Igazgató áll a hatékony repülésbiztonság-menedzsment rendszer fókuszpontjában, és ő a felelős annak fejlesztéséért, adminisztrációjáért és karbantartásáért.



## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

### Feladatai:

- a veszélyazonosítás, a kockázatelemzés és –kezelés előmozdítása;
- a repülésbiztonság-menedzsment rendszer (és ennek részeként a szükséges repülésbiztonsági intézkedések) megvalósításának és működésének figyelemmel kísérése;
- a Repülésbiztonsági Politika és a Repülésbiztonság-irányítási Rendszer (SMS) fenntartása, fejlesztése, és annak időközönkénti felülvizsgálata;
- aktívan előmozdítja a biztonság-tudatosságot és képzést a szervezet egészében;
- biztosítja, hogy a Társaság személyzete megfelelően képzett, szakképzett és alkalmas legyen a repülésbiztonsággal kapcsolatos kötelezettségei teljesítésére;
- a repülőtér repülésbiztonsági jelentési rendszerének kezelése;
- a repülésbiztonsági teljesítményről szóló időszakos jelentések előterjesztése;
- a repülésbiztonság-menedzsment dokumentáció karbantartásának biztosítása;
- a repülésbiztonság-menedzsment képzés biztosítása és ügyelés arra, hogy az megfeleljen az előírásoknak;
- tanácsadás repülésbiztonsági ügyekben;
- belső esemény-/balesetkivizsgálás kezdeményezése és abban való részvétel;
- gondoskodik a repülésbiztonsági megfontolások érvényesítéséről, beleértve az új beruházások, infrastrukturális vagy szervezeti változásokat is;
- felelős a légiközlekedési hatóság által kiadott repülésbiztonsági irányelvekben foglalt végrehajtásáért;
- felelős a Közlekedésbiztonsági Szervezet (KBSZ) által kiadott releváns ajánlások vizsgálatáért és szükség esetén annak saját eljárásokba történő átültetéséért;
- figyelemmel kíséri a légiközlekedési iparaggal kapcsolatos biztonsági kérdéseket;
- megosztja a belső és külső szervezeteknél történt kivizsgálások, egyéb biztonsághoz kapcsolódó események tanulságait, tapasztalatait a szervezeten belül.

#### 4. Compliance Vezető

**Munkakör: Compliance asszisztens**

**Név: Vargáné Csákány Emília**

**Helyettesítésére kijelölt: Ügyvezető Igazgató**

### Repülésbiztonsági hatáskörök/felelőségek:

- Mint „megfelelőség felügyeletéért felelős vezető”, a Hatóság által elfogadott személy;

## B

Revízió dátuma

2024.06.12.

Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- Felelős a megfelelőség felügyeleti (compliance monitoring) rendszer kiépítéséért, fenntartásáért és fejlesztéséért;
- Felelős a megfelelőségi auditok és ellenőrzések végrehajtásáért;
- Eltérés esetén felügyeli a helyesbítés folyamatát;
- Közvetlenül együttműködik a Repülésbiztonsági Igazgatóval a repülésbiztonság- és a megfelelőség felügyeleti rendszerek összehangja érdekében;
- Belső képzéseket biztosít a megfelelőség felügyeleti rendszerről;
- Megfelelőségi kérdésekben kapcsolatot tart a légiközlekedési hatóságokkal és a repülőtér partnereivel;
- Kapcsolatot tart az AIS szolgálattal (AIP felügyelete);
- A szervezeten belül közvetlenül az Ügyvezető Igazgató alá tartozik, más vezetőktől független, és tevékenységét tőlük függetlenül végzi;
- Hozzáféréssel rendelkezik a szervezet valamennyi egységéhez, valamint kiszervezett tevékenységek esetén a szerződött partnerekhez.

### 2.1.3 – Repülőtéri létesítmények

ADR.OR.D.020; AMC1 ADR.OR.D.020(b)

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy alkalmas és megfelelő létesítmények álljanak rendelkezésre mind a saját személyzete, mind szerződés alapján tevékenységet végző partnerek részére.

Olyan létesítményeket/felszereléseket kell biztosítani, amelyek lehetővé teszik az összes feladatnak és tevékenységnek az irányadó előírások szerinti teljesítését. Mindez egyebek mellett a következőkre terjed ki:

- megfelelő irodák, munkahely és irodai eszközök;
- egyéni védőfelszerelés;
- a repülőtér és annak berendezései ellenőrzéséhez szükséges eszközök;
- a repülésbiztonsági rendszer kialakításához és hatékony működéséhez, valamint a repülőtér megfelelőségének ellenőrzéséhez szükséges adatforrásokhoz való hozzáférés.

A Hévíz-Balaton Airport kijelölte a repülőtér azon megfelelő területeit (repülőgép állóhelyet is beleértve), ahol a repülőtéren átszállított veszélyes áruk tárolhatók (**HBA.AM.E.22.2** – „Veszélyes anyag tárolása és kezelése”). A kijelölt területek különbözőek lehetnek, így például olyan létesítmények, mint a cargo területek vagy akár szabadtéri területek. A veszélyes árukat szállító légitársaságok számára légitársaság-állóhelyet is ki kell jelölni.

### 2.1.4 – A tevékenység összehangolása más szervezetekkel

ADR.OR.D.025

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.



A Hévíz-Balaton Airport együttműködéssel és felügyeleti rendszerén keresztül biztosítja az összhangot a repülőtéren működő vagy ott szolgáltatásokat nyújtó más szervezetek biztonsági eljárásaival. Felügyeletével biztosítja, hogy ezek a szervezetek olyan biztonsági eljárásokkal rendelkezzenek, amelyek megfelelnek a 2018/1139 rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban előírt vonatkozó követelményeknek, valamint a jelen Repülőtéri Kézikönyvben foglalt követelményeknek.

A repülőtéren működő többi érintett szervezet biztonsági eljárásaival való koordináció és harmonizáció egyebek mellett a következő szervezetekre terjedhet ki:

- légi jármű-üzemeltetők;
- léginavigációs szolgáltatók;
- földi kiszolgálók;
- csökkent mozgásképességű személyek számára szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók;
- légi jármű-karbantartó szervezetek;
- repülési képzést biztosító szervezetek;
- a mozgási területen működő állami hatóságok, valamint a repülőtéren önálló tevékenységet folytató egyéb szervezetek.

Annak érdekében, hogy az LHSM repülőtéren működő és szolgáltató szervezetek megfeleljenek a 2018/1139 rendeletben és annak végrehajtási szabályaiban a repülőtérek és azok üzemeltetői számára előírt követelményeknek, valamint jelen Repülőtéri Kézikönyvben foglaltaknak, a Hévíz-Balaton Airport feladata, hogy:

- a megfelelőség ellenőrzése révén biztosítani kell e szervezetek auditálását és vizsgálatát;
- létre kell hoznia a kapcsolódó repülőtéri tevékenységek ellenőrzésére irányuló eljárásokat.

### **2.1.5. Nyílt és átlátható szolgáltatásnyújtás, kommunikáció külső partnerekkel**

ATM/ANS.OR.A.075, ATM/ANS.OR.B.005 (f)

A repülőtér biztonságos működése érdekében elengedhetetlen a külső partnerekkel és szolgáltatások felhasználóival történő kommunikáció. Szoros együttműködést tartunk fenn valamennyi partnerünkkel, mint: légitársaságok, Légiközlekedési Hatóság, légiforgalmi szolgáltató (Tréner Kft.), HungaroControl, Magyar Légimentő Nonprofit Kft., KBSZ, vészhelyzeti beavatkozó állami szervek, karbantartó társaságok és kivitelezők. A HBA nyílt és átlátható módon nyújtja szolgáltatásait, közzéteszi az azokhoz történő hozzáférés feltételeit, és biztosítja, hogy a tevékenységeivel járó repülésbiztonsági veszélyek azonosításra és értékelésre kerüljenek, és megtörténjen a kapcsolódó kockázatok megfelelő módon való kezelése és csökkentése. A HBA biztosítja, hogy CNS szolgáltatásait a 373/2017/EU rendelet követelményeivel összhangban nyújtsa. A CNS releváns szolgáltatókat a HBA a szerződéseit tartalmazó

---

nyilvántartásban külön kezeli.

A fent felsorolt partnerekkel történő kapcsolattartás elsődleges eszköze a Helyi Futópálya Biztonsági Csoport (LRST) (lásd 2.2.2.1. pont). Az LRST az a fórum ahol a partnerek meg tudják osztani egymással a repülőtér biztonságos működésével kapcsolatos szakmai információkat.

Az évente legalább egyszer üléselő LRST-n kívül folyamatos kapcsolatot tartunk fenn a partnereink működésbiztonsági kollégáival. A velük történő konzultációk lehetnek formálisak, pl. egyeztetések, vagy esemény kivizsgálások, illetve informális beszélgetések a repülésbiztonság elősegítésére és koordinációjára. A kommunikációhoz biztosított elérhetőségeink a szervezet honlapján elérhetőek (telefonszám, e-mail cím).

## **2.2 – A repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS)**

### **2.2.1 – Hatáskör**

A repülőtér biztonságos üzemeltetésének szisztematikus megközelítése és a hatékony vezetői struktúra érdekében a Hévíz-Balaton Airport repülésbiztonság- irányítási rendszert (SMS) vezetett be. Az SMS a vonatkozó jogszabályokkal, előírásokkal és követelményekkel összhangban lett meghatározva.

A repülésbiztonság-irányítási rendszer célja annak biztosítása, hogy a HBA — a repülőtér repülésbiztonság tekintetében — olyan rendszerszintű, szervezett megoldással rendelkezzen, amely magába foglalja a repülésbiztonsági politikát, a rendszer működéséhez szükséges szervezeti felépítést, a feladatokat, a felelősségi köröket, irányelveket és eljárásokat.

A repülésbiztonság-irányítási rendszer hatásköre:

- részletesen leírja a repülőtér biztonsággal kapcsolatos megközelítését;
- meghatározza a repülőtér Repülésbiztonsági Politikáját, céljait, eljárásait és az egyéni repülésbiztonsági felelősségeket;
- leírja a repülésbiztonsággal kapcsolatos bizottságokat;
- leírja a repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamatát;
- leírja a repülésbiztonsági teljesítmény felügyeletének és mérésének folyamatát;
- és a repülésbiztonság elősegítésének módszertanát.

A rendszer fő szempontjai:

- Módszeres — a repülésbiztonság-irányítási tevékenységek összhangban vannak az előre elhatározott tervekkel, amelyeket az egész szervezetben következetesen alkalmaznak.
- Előrelátó — olyan cselekvő megközelítés, amelynek során a hangsúly a veszély felismerésén, a kockázat kezelésén és csökkentésén van, még mielőtt megtörténnek a repülésbiztonságra kihatással lévő események.

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- Határozott — az összes repülésbiztonság-irányítási tevékenység dokumentált és átlátható.

### 2.2.2 – Repülésbiztonsági Politika és célkitűzések, programok

ADR.OR.D.005(b)(2); AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2)

A repülőtér repülésbiztonsági politikáját és a repülésbiztonsági politika nyilatkozatát lásd a jelen kézikönyv 11. függelékében.

*Megjegyzés: A repülésbiztonsági politikát leíró egy oldalas dokumentum tekintendő a repülőtér repülésbiztonsági politika nyilatkozatának.*

#### 2.2.2.1 – Repülőtéri Biztonsági Bizottságok és Csoportok

ADR.OR.D.027; AMC1 ADR.OR.D.027; AMC2 ADR.OR.D.027;  
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1)

A Hévíz-Balaton Airport:

- a biztonságot, valamint a biztonsággal kapcsolatos információk cseréjét előmozdító programokat dolgozott ki, irányít és végrehajt; és
- arra ösztönzi az LHSM repülőtéren működő vagy ott szolgáltatásokat nyújtó szervezeteket, hogy működjenek közre ezekben a programokban.

A Hévíz-Balaton Airport a következő repülésbiztonsági programokat dolgozta ki:

- Helyi Futópálya-biztonsági Csoport (LRST);
- Repülésbiztonság Felülvizsgálati Bizottság (SRB);
- Repülésbiztonsági Akciócsoport (SAG).

### 1. Helyi Futópálya-biztonsági Csoport (LRST)

Célja: Az LRST célja a futópálya-biztonsággal összefüggő potenciális kérdések megfelelő kezelésére irányuló tanácsadás és az csökkentést célzó intézkedésekkel kapcsolatos ajánlások megtétele. Továbbá célja még a mozgási területen és az előtéren végrehajtott műveletekkel kapcsolatos repülésbiztonsági javaslattétel.

Feladata:

- a futópálya-biztonsággal összefüggő potenciális kérdések, köztük a hot spotok vagy más problémás repülőtéri területek kialakítása szükségességének meghatározása, valamint az AIP megfelelő bejegyzéseinek felülvizsgálata a pontosság szempontjából;
- olyan helyi szemléletformáló kampányok kialakítása és lebonyolítása egyes arra megfelelő időszakokban – így a főszezon indulásakor vagy valamely

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

szokatlan eseményt megelőzően –, amelyek helyi ügyekre összpontosítanak, így például helyi hot spot térképek vagy szükségesnek vélt egyéb útmutatók előállítására és szétosztására; az érintett személyzet érdeklődésének és működési tudatosságának fenntartása érdekében a helyi szemléletformáló kampányokat rendszeres időszakonként fel kell frissíteni;

- a futópálya-sértések számának, jellegének és súlyosságának nyomon követése; a balesetek és az események kivizsgálása eredményeként kialakított biztonsági ajánlások terjesztése, valamint egyéb releváns, például működési tapasztalatokon és a legjobb kockázatcsökkentő gyakorlatokon alapuló tanulságok megosztása; a követendő gyakorlatok megosztása a futópálya-sértések, illetve -elhagyások megelőzése érdekében;
- közreműködés annak vizsgálatában, hogy kielégítő-e a légiforgalmi szolgálatok személyzete, a pilóták és a gépjárművezetők közötti kommunikáció, valamint, hogy lehet-e ajánlásokat tenni annak tökéletesítése érdekében;
- különböző időjárási és fényviszonyok között, rendszeresen elvégzett megfigyelések annak értékelése céljából, hogy az összes futópálya-bejárat és látás szerinti segédeszköz megfelelő-e, helyesen van-e elhelyezve és, hogy érthető-e minden érintett fél számára, oly módon, hogy azok jelentése ne legyen kétértelmű, továbbá a repülőtér tervezésével kapcsolatos potenciális problémák meghatározása;
- a többi területen dolgozó személyzet működési nehézségeinek megismerése és ajánlások megtétele a fejleszthető területek vonatkozásában; a működési eljárások felülvizsgálatakor azt kell biztosítani, hogy a repülőtéren tevékenykedő különböző vállalatok által alkalmazott eljárások, a futópálya-sértések kockázatának minimalizálása érdekében, egységesen rendezettek és hatékonyak legyenek. Figyelmet kell fordítani a futópálya-kapacitás bővítésére irányuló, meglévő, illetve javasolt eljárásokra, illetve a zajcsökkentő rendszerek vizsgálatára, beleértve a futópályával kapcsolatos preferenciális rendszereket is;
- közös, kezdő és szinten tartó képzési, valamint ismertető programok kialakítása a futópálya-sértés és a futópálya-elhagyás megelőzése tárgy körében az érintett személyzet (gépjárművezetők és a munkaterületen tevékenykedő többi alkalmazott, pilóták, légiforgalmi szolgálatok dolgozói) teljes köre számára; ide tartozhatnak a munkaterületre tett látogatások, a repülőtér alaprajzával, a jelölésekkel és jelzésekkel, a szélérősségmérő műszerek elhelyezkedésével stb. kapcsolatos tudatosság növelése érdekében, amennyiben ez szükséges;
- előzetes tanácsadás a repülőtérre, a gyakorlatokat és eljárásokat érintő változások foganatosítását megelőzően, a futópálya-sértés vagy -elhagyás lehetőségének megállapítása érdekében; és
- a megvalósított működési megoldások hatékonyságának időszakos értékelése.
- az üzembiztonsággal összefüggő kérdésekkel kapcsolatos jelentések fogadása és kiértékelése;
- a balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos jelentések és statisztikai információk fogadása, megoldásukra tett javaslatok;

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- tanácsadás a mozgási terület és az előtér biztonságával összefüggő kérdésekben:
  - az előtér-biztonsággal kapcsolatos fegyelem megerősítése;
  - a FOD megelőzése;
  - a biztonságos működést szolgáló intézkedések kialakítása;
  - a mozgási terület és az előtér biztonságával kapcsolatos problémák megoldását célzó intézkedések áttekintése;
  - az előtéri berendezésekkel kapcsolatos kérdések;
  - gépjármű-forgalommal kapcsolatos ügyek;
  - új és/vagy frissített biztonsági előírások;
  - egyéni védőruházattal/védőfelszereléssel kapcsolatos kérdések;
  - az előtér-biztonsággal kapcsolatos tudatosságra irányuló kezdeményezések kidolgozását és előmozdítását célzó módszerek;
  - hóeltakarítás és jégmentesítés;
  - javasolt repülőtéri munkálatok;
  - a mozgási területen javasolt változtatások/fejlesztések;
  - előírt működési eljárások.

Elnöke: Ügyvezető Igazgató

Összehívásért és a jegyzőkönyv vezetésért felel: Repülésbiztonsági Igazgató

Tagjai:

- Ügyvezető Igazgató
- Repülésbiztonsági Igazgató
- Üzemeltetési és Karbantartási Vezető
- AFIS szolgálatot teljesítő (Tréner Kft.) partner delegáltja;
- repülőtéri tűzoltó-mentő szolgálat parancsnoka;
- Vadon élő állatok kezeléséért felelős személy;
- Légitársaságok képviselői;
- Légiközlekedési hatóság képviselője.

Mikor ülésezik: évente egyszer.

Kimenetei:

- jegyzőkönyv;
- jelenléti ív.

## 2. Repülésbiztonság Felülvizsgálati Bizottság (SRB)

Célja: Stratégiai biztonsági kérdéseket vizsgál a Ügyvezető Igazgató repülésbiztonsági felelősségének támogatása céljából.

Feladata:

- repülésbiztonsági teljesítmény a biztonsági irányelveknek és célkitűzéseknek való megfelelés figyelemmel kísérése;
- az alvállalkozók repülésbiztonság felügyeleti eljárásainak hatékonysági

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

vizsgálata;

- éves repülésbiztonsági teljesítmény értékelése;
- a megfelelő források biztosításának megfelelő elosztásának felülvizsgálata a megállapított repülésbiztonsági teljesítmény eléréséhez;
- bármilyen repülésbiztonsági intézkedés időben történő foganatosítása;
- a szervezet repülésbiztonsági felügyeleti eljárásainak hatékonysága.

Elnöke: Ügyvezető Igazgató

Összehívásért és a jegyzőkönyv vezetésért felel: Repülésbiztonsági Igazgató

Tagjai:

- Ügyvezető Igazgató
- Repülésbiztonsági Igazgató
- Üzemeltetési és Karbantartási Vezető
- Légitársaságok képviselői
- Légiközlekedési hatóság képviselője
- Tulajdonosi képviselők

Mikor ülésezik: évente egyszer

Kimenetei:

- jegyzőkönyv;
- jelenléti ív.

### 3. Repülésbiztonsági Akciócsoport (SAG)

Célja: Projektekhez, eseményekhez köthető repülésbiztonságért felelős csoport, amelynek célja a repülésbiztonsági megfontolások figyelembe vétele az ad-hoc módon felmerülő repülésbiztonsági problémákra.

Feladata:

- a repülőtéri műveletek repülésbiztonsági felülvizsgálata;
- a projektek előkészítése során elkészített repülésbiztonsági értékelés felülvizsgálata;
- a bevezetendő repülésbiztonsági kockázatcsökkentő intézkedések felülvizsgálata és figyelemmel kísérése.

Elnöke: Repülésbiztonsági Igazgató

Összehívásért és a jegyzőkönyv vezetésért felel: Repülésbiztonsági Igazgató

Tagjai:

- Ügyvezető Igazgató
- Repülésbiztonsági Igazgató
- Üzemeltetési és Karbantartási Vezető
- Egyéb, a projekt kapcsán bevont személyek

Mikor ülésezik: ad-hoc módon

Kimenetei:

---

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.



## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- jegyzőkönyv;
- jelenléti ív;
- Repülőtéri Körlevél (2. függelék – Repülőtéri Körlevél 2018\_09\_28\_v1\_aerodrome\_circular);
- Repülőtéri Kézikönyv módosítására tett javaslat (1. függelék – Repülőtéri Kézikönyv módosításra tett javaslatok 2018\_09\_28\_v1\_AM\_change).

### 2.2.3 – A repülésbiztonságért felelős személyek felelőssége

ADR.OR.D.015

A Hévíz-Balaton Airportnak ki kell neveznie egy felelős vezetőt, aki jogosult biztosítani azt, hogy minden tevékenységet a vonatkozó követelményekkel összhangban lehessen finanszírozni és végrehajtani. A felelős vezető felel a hatékony felügyeleti rendszer kialakításáért és fenntartásáért. (lásd: **HBA.AM.B.2.1.1** – „Felelős Vezető”)

A Hévíz-Balaton Airportnak ki kell neveznie az alábbi területek irányításáért és felügyeletéért felelős személyeket:

- a repülőtér-üzembentartási szolgáltatások; és
- a repülőtér karbantartása.

A Hévíz-Balaton Airportnak ki kell neveznie a repülésbiztonsági rendszer kialakításáért, fenntartásáért és mindennapi irányításáért felelős személyeket. Ezek a személyek a szervezet más vezetőitől függetlenül járnak el, közvetlen hozzáféréssel rendelkeznek a felelős vezetőhöz és a biztonsági kérdésekkel foglalkozó megfelelő vezetőségi tagokhoz, és a felelős vezetőnek tartoznak elszámolással.

A Hévíz-Balaton Airportnak elegendő számú szakképzett szakemberrel kell rendelkeznie a tervezett feladatoknak és tevékenységeknek a vonatkozó előírások betartásával történő végrehajtásához.

A Hévíz-Balaton Airportnak elegendő számú felügyelőt kell alkalmaznia a szakszemélyzet felügyeletével kapcsolatos meghatározott feladatok és kötelezettségek ellátására, figyelembe véve a szervezeti felépítést és az alkalmazott szakemberek számát.

A Hévíz-Balaton Airportnak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőtér működtetésében, karbantartásában és irányításában érintett személyzet megfelelő képzésben részesült a képzési programnak megfelelően. (lásd: **HBA.AM.B.3** – „Repülőtéri személyzet képesítési és képzési követelményei”)

A Hévíz-Balaton Airport:

- kinevezi az felelős vezetőt (lásd: **HBA.AM.B.2.1.1** – „Felelős Vezető”), akié – más funkcióktól függetlenül – a végső felelősség a repülésbiztonsági rendszer (SMS) végrehajtásáért és fenntartásáért;
- meghatározza a szervezet egészén belüli biztonsági elszámoltathatósági irányvonalakat, beleértve a felső vezetés biztonságának közvetlen elszámoltathatóságát (lásd: **HBA.AM.B.2.1.2** – „Kijelölt személyek”);

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK**

- dokumentálja és kommunikálja a repülésbiztonsági feladatokat, felelősségeket a szervezet egészében;
- meghatározza a menedzsment szintjét, amelynek hatáskörébe tartozik a repülésbiztonsági kockázat vállalhatóságra vonatkozó döntések meghozatala.

Annak megkövetelésével, hogy a Hévíz-Balaton Airport meghatározza (kijelöli) a felelős vezetőt, a teljes repülésbiztonsági teljesítmény felelőssége a szervezet azon szintjén helyezkedik el, amelynek hatáskörébe tartozik az SMS hatékonyságának biztosítása. A felelős vezető szerepe az, hogy a repülésbiztonságot alapvető szervezeti értéként teremtsen meg, és biztosítsa, hogy az SMS-t megfelelő módon legyen végrehajtva és fenntartva az erőforrások és a feladatok megfelelő elosztásával. A kijelölt személyek repülésbiztonsági felelősségeinek meghatározása tisztázza az elszámoltathatósági keretet Hévíz-Balaton Airporton belül.

A repülésbiztonsággal kapcsolatos feladatokban részt vevő valamennyi személyzet/alkalmazott felelősségének meghatározása a biztonságos üzemelés alapja.

Minden repülésbiztonsági felelősséget és státuszt pontosan meg kell határozni, dokumentálni és kommunikálni az egész szervezetben. A kijelölt személyek repülésbiztonsági felelőssége szerves része a munkaköri leírásoknak.

### 2.2.4 – Dokumentáció-ellenőrzési eljárások

ADR.OR.D.005(c); AMC1 ADR.OR.D.005(c); AMC2 ADR.OR.D.005(c);  
ADR.OR.D.035; AMC1 ADR.OR.D.035; ADR.OR.E.010

A Hévíz-Balaton Airport a 2018/1139 rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai értelmében végzett valamennyi tevékenységét felölelő, megfelelő nyilvántartási rendszert hozott létre.

A 2018/1139 rendelet és annak végrehajtási szabályaiban lefektetett követelményeknek való megfelelés ellenőrzésének érdekében a Hévíz-Balaton Airport garantálja a mindenkori hozzáférést bármely létesítményhez, berendezéshez, dokumentumhoz, nyilvántartáshoz, adatahoz, eljáráshoz vagy bármely más lényeges anyaghoz a légiközlekedési hatóság által kijelölt személy(ek) részére.

A repülőtér üzemeltetőre vonatkozó követelmények alapján a hatósági jóváhagyás köteles dokumentumokat (pl. Repülőtéri Kézikönyv) a kiadás előtt be kell adni a légiközlekedési hatósághoz jóváhagyásra. Az ilyen dokumentumok csak a hatósági jóváhagyás után lépnek érvénybe.

A nyilvántartás formátuma jelen Repülőtéri Kézikönyvben van meghatározva.

A nyilvántartásokat oly módon tárolja a Hévíz-Balaton Airport, amely biztosítja a sérülés, megváltoztatás és lopás elleni védelmüket.

A nyilvántartási adatokat legalább 5 évig meg kell őrizni, az alábbiak szerint kivételt képeznek ez alól a következők:

---

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességről.



## B

Revízió dátuma

2024.06.12.

Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- a repülőtér engedélyezési feltételeit, az alkalmazott alternatív megfelelési módozatokat és a repülőtér vagy a repülőtér-üzemeltető engedélyét (engedélyeit) az engedély hatályáig meg kell őrizni;
- a más szervezetekkel kötött megállapodásokat azok érvényességének végéig meg kell őrizni;
- a repülőtéri felszerelés vagy a repülőtéren alkalmazott rendszerek kézikönyveit e felszerelések vagy rendszerek repülőtéri használatának ideje alatt meg kell őrizni;
- a biztonsági értékelő jelentéseket a rendszer/eljárás/tevékenység élettartamának végéig meg kell őrizni;
- a személyzet képzési, képesítési és egészségügyi nyilvántartási adatait, valamint adott esetben jártassági vizsgáikat a munkaviszonyuk megszűnését követő legalább négy évig vagy addig meg kell őrizni, amíg a légiközlekedési hatóság foglalkoztatásuk helyszínét átvizsgálja (**HBA.AM.B.3.1** – „Képzési program” és **HBA.AM.B.3.2** – „Jártassági vizsga program”); és
- a veszélynyilvántartás aktuális változatát.

Valamennyi nyilvántartásra a vonatkozó adatvédelmi törvények alkalmazandók.

A Hévíz-Balaton Airport által alkalmazott nyilvántartási rendszernek az előírt adatmegőrzési időszak teljes tartama során biztosítania kell a repülőtér-üzemeltető tevékenységével kapcsolatos, az alaprendelet és az annak végrehajtásáról szóló rendelkezések hatálya alá eső nyilvántartásokkal kapcsolatos megfelelő eljárásokat, a tároló létesítményeket, valamint az adatok megbízható visszakereshetőségét és hozzáférhetőségét.

A nyilvántartásokat papír vagy elektronikus formátumban, avagy a kettő kombinációjaként kell vezetni. A nyilvántartásoknak az előírt adatmegőrzési időszak során mindvégig olvashatónak kell maradniuk. Az adatmegőrzési időszak akkor kezdődik, amikor a bejegyzés készült vagy utoljára módosult.

Papír alapú rendszerek esetében a szokásos iratkezelésnek és irattározásnak ellenálló, tartós anyagot kell használni. Számítógépes rendszerek esetében lennie kell legalább egy olyan biztonsági (backup) rendszernek, amelyet minden új bejegyzéstől számított 24 órán belül frissíteni kell. A számítógépes rendszereknél biztosítani kell a megfelelő védelmet annak érdekében, hogy jogosulatlan személyzet ne férhessen hozzá az adatokhoz és ne módosíthassa azokat.

Az adatok biztonsági mentésére használt minden számítógépes hardvert a munkaadatok tartalmazó helytől elkülönítve kell tárolni, olyan környezetben, amely biztosítja, hogy az adatok jó állapotban maradjanak. Hardver-, illetve szoftverváltozás esetén különösen ügyelni kell arra, hogy az összes szükséges adat, legkevesebb a teljes adatmegőrzési időszak alatt, továbbra is hozzáférhető maradjon.

A repülőtér irányításához és üzemeltetéséhez szükséges - úgy belső mint külső (jogszabályok, szabványok, vevő által meghatározott specifikációk, szállítói katalógusok, stb.) - dokumentumokat az érvényes dokumentumok jegyzéke tartalmazza. Az érvényes dokumentumokat az rendszeresen felülvizsgáljuk hatályosság, érvényesség, és aktualitás szempontjából.

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

A dokumentumokkal kapcsolatos feladatok:

- a dokumentumok megfelelőség szempontjából való ellenőrzése kiadás előtt;
- minden dokumentációt csak az arra illetékes ellenőrzése, az alkalmazást elrendelő jóváhagyása, nyilvántartásba vétele után lehet a HBA-nál felhasználni, belőle munkát végezni;
- a dokumentumok elosztása;
- a dokumentációkkal kapcsolatos minden tevékenységet (készítést, ellenőrzést, alkalmazás elrendelést, nyilvántartást, másolást, elosztást, visszahívást) a visszakövethetőség biztosítása érdekében dokumentáltan kell végezni;
- a dokumentumok átvizsgálására, szükség esetén naprakésszé tételére és újbóli jóváhagyására;
- minden munkahelyre biztosítani kell a munkavégzésre vonatkozó dokumentációk (előírások) érvényes változatát, illetve a dokumentációhoz való hozzáférés lehetőségét;
- arról való gondoskodás, hogy a módosításoknak és a dokumentumok érvényes kiadási állapotának azonosítása megtörténik;
- arról való gondoskodás, hogy az alkalmazandó dokumentumok megfelelő változatai álljanak rendelkezésre az alkalmazási helyeken;
- arról való gondoskodás, hogy a dokumentumok olvashatók és könnyen azonosíthatók maradjanak;
- arról való gondoskodás, hogy a külső eredetű dokumentumok – amit a szervezet szükségesnek tart az irányítási rendszerekhez és/vagy a működéséhez – azonosítva legyenek és elosztásuk ellenőrzött legyen;
- annak megakadályozására, hogy elavult dokumentumokat véletlenül alkalmazzanak, és megfelelő azonosítás feltüntetésére az ilyen dokumentumon, ha azt bármilyen célból megőrzik;
- az érvénytelen dokumentációt vissza kell vonni vagy feltűnően meg kell jelölni. Az érvénytelen dokumentációt az érvényestől elkülönítve kell tartani. Az érvénytelenített dokumentáció tőpéldányát az arra kijelölt helyen kell őrizni (archiválni);
- A dokumentációk megjelenési formájuk szerint lehet papír alapú és elektronikus alapú is. Ezen belül megkülönböztetünk belülről származó, azaz belső dokumentációt és kívülről származó, azaz külső dokumentációt is.

A dokumentációkban megjelenő előírások betartása minden alkalmazott számára kötelező. A HBA az előírások betartása érdekében minden munkavállalónak biztosítja a szükséges dokumentációhoz való hozzáférést, és igény szerint az ebben foglalt eljárásokról dokumentált képzést is biztosít.

A rendelkezésre álló és naprakész dokumentációkkal biztosítjuk, hogy a HBA működtetésével és a nyújtott szolgáltatásokkal, illetve ezek minőségével kapcsolatos jogi követelmények (törvények, rendeletek és egyéb jogszabályok) hozzáférhetőek

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességről.

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

legyenek az érintett személyek számára és, hogy ezek aktuális változatának ismeretében szabályozhassák és végezhessek napi tevékenységeiket. A szükséges dokumentumok érvényes példányainak biztosítása az adott területi vezető felelőssége.

A HBA külső és belső dokumentumai írják elő a szabályozott működés feltételeit.

A belső dokumentumok részben számítógépen elektronikus formában, részben papír alapon elérhetőek. A szükséges belső dokumentumok egy példánya a felhasználás helyén kinyomtatva megtalálható.

A külső dokumentumok (szabványok, törvények gyártmányok leírásai) részben nyomtatva és részben elektronikus formában állnak rendelkezésre. Ügyvezetői döntés alapján a dokumentumokat az érintett dolgozók egyénenként is megkapják, ha ez szükséges. A hatályos és érvényes dokumentumokat tartalmazó lista szerinti dokumentumokat kell a gyűjteményben tartani.

A hatályát, érvényét veszített dokumentumokat piros színű áthúzással és piros színű „ÉRVÉNYTELEN” felirattal ellátva kell érvényteleníteni és visszavonni. Ha szükséges, akkor a visszavont dokumentumok pótlása a jóváhagyott és kihirdetett új dokumentumok kiosztásával, az elosztási lista alapján, az Ügyvezető Igazgató jóváhagyásával történik.

A repülőtér működésére vonatkozó törvények és egyéb külső szabályzások figyelése minden szakterületi vezető felelőssége. A törvényi változások szerinti további működés feltételeit az ügyvezető köteles biztosítani.

Az irányítási rendszerek megfelelőségének és eredményes működésének, akár csak a szolgáltatások paramétereinek és az előállítással kapcsolatos tevékenységek igazolására megfelelő feljegyzésrendszert került kiépítésre.

A feljegyzések azonosításának érdekében megfelelő azonosítókat (pl. iktatószám, file név, stb.) alkalmazunk. A különböző listák, naplók, nyomtatványok az adott eljárás részét képezik, ahhoz csatlakoznak.

A feljegyzések ellenőrzése kiterjed azok helyességére, teljességére, egyértelműségére, a termékhez és/vagy szolgáltatáshoz és/vagy folyamathoz való hozzárendelhetőségére és kifogástalan olvashatóságára.

A HBA-nál végzett tevékenységünk során a légi járművek forgalmával, kiszolgálásával összefüggő eseményeket, mivel ezek a légiközlekedés biztonságát befolyásolják vagy esetenként meg is határozzák, visszamenőleg bizonyítani kell tudni.

Ennek érdekében cél, hogy fejlesszük a számítógépes iratkezelést, de jelenleg a hagyományos, papír adathordozón megjelenő, és a számítógépes iratkezelést egyaránt alkalmazzuk. Az elektronikus adatkezelés és megőrzés érdekében saját belső informatikai rendszert működtetünk. A szerveren tárolt adatokról havonta biztonsági mentés készül.

A feljegyzések azonosításra az előlap, továbbá minden oldal fejléce szolgál. A belső dokumentumok a következő azonosítókat tartalmazzák:

- a dokumentum címe;
- a kiadás/revízió számok;

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- a revízió dátuma;
- a repülőtér üzemeltető logója;
- valamint az oldalszám.

A HBA-nál használatban lévő minden dokumentumot a kiadás előtt egy megfelelő képzettséggel és tapasztalattal rendelkező kijelölt felelős leellenőrzi a használhatóság és alkalmazhatóság szempontjából, majd az ellenőrzés tényét aláírásával igazolja.

Az ellenőrzés után a kiadásért felelős személy jóváhagyja a dokumentumot. A jóváhagyás egyben a használat elrendelését is jelenti, mely a dokumentumok jóváhagyó lapján a felelős aláírásával és az érvénybe lépés dátumának feltüntetésével történik.

A feljegyzések ellenőrzése kiterjed azok helyességére, teljességére, egyértelműségére, a termékhez és/vagy szolgáltatáshoz és/vagy folyamathoz való hozzárendelhetőségére és kifogástalan olvashatóságára.

<i>A feljegyzés típusa</i>	<i>Felelős</i>
A repülőtér működésével kapcsolatos feljegyzések	Ügyvezető Igazgató
A repülőtér karbantartásával kapcsolatos feljegyzések	Üzemeltetési és karbantartási Vezető
Az SMS-el kapcsolatos feljegyzések	Repülésbiztonsági Igazgató
A megfelelés ellenőrzésével kapcsolatos feljegyzések	Ügyvezető Igazgató
Képzéssel kapcsolatos feljegyzések	Üzemeltetési és karbantartási Vezető
Földi kiszolgálással kapcsolatos feljegyzések	Földi Kiszolgálási Vezető

A dokumentációkat módosítani lehet:

- a dokumentum lapjainak cseréjével, amikor a kicserélt lapok változat/revízió számát, dátumot, aktualizálni, a változásokat jelölni kell a kicserélt lapokon. A cserét az "Érvényes oldalak jegyzékén" dokumentálni kell és a módosított érvényes oldalak jegyzékét is cserélni kell. Papír alapú dokumentum esetben az érvényes oldalak jegyzéke és a megkapott cserelapok segítségével a „cserelapozást” a dokumentáció tulajdonosa végzi.
- a dokumentáció visszahívásával, érvénytelenítésével, új dokumentáció kiadásával.

A HBA által alkalmazott nyilvántartási rendszer az előírt adatmegőrzési időszak teljes tartama során biztosítja a HBA ezen tevékenységével kapcsolatos, az alaprendelet és az annak végrehajtásáról szóló rendelkezések hatálya alá eső nyilvántartásokkal kapcsolatos megfelelő eljárásokat, a tároló létesítményeket, valamint az adatok megbízható visszakereshetőségét és hozzáférhetőségét.

A HBA papír alapú feljegyzések esetében a szokásos iratkezelésnek és irattározásnak megfelelő, tartós anyagot használ. Elektronikus adatkezelés és feljegyzések esetében a HBA felhő alapú megoldást alkalmaz. A számítógépes rendszereknél a HBA biztosítja a megfelelő védelmet annak érdekében, hogy jogosulatlan személy ne férhessen hozzá az adatokhoz és ne módosíthassa azokat.

Hardver-, illetve szoftverváltozás esetén a HBA biztosítja, hogy az összes szükséges adat, a teljes adatmegőrzési időszak alatt, továbbra is hozzáférhető maradjon.

A megőrzési idő a feljegyzés elkészítésétől vagy utolsó módosításától kezdődik.

A 216/2008/EK rendelet és annak végrehajtási szabályaiban lefektetett követelményeknek való megfelelés ellenőrzésének érdekében a HBA garantálja a mindenkori hozzáférést bármely létesítményhez, berendezéshez, dokumentumhoz, nyilvántartáshoz, adathoz, eljáráshoz vagy bármely más lényeges anyaghoz a légiközlekedési hatóság által kijelölt személy(ek) részére.

A repülőtér üzemeltetőre vonatkozó követelmények alapján a hatósági jóváhagyás köteles dokumentumokat (pl. Repülőtéri Kézikönyv) a kiadás előtt be kell adni a légiközlekedési hatósághoz jóváhagyásra. Az ilyen dokumentumok csak a hatósági jóváhagyás után lépnek érvénybe.

Lásd még: **HBA.AM.A.0.2** – „A módosítások és revíziók rendszere”

### 2.2.5 – Repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata

A repülésbiztonsági kockázatkezelés az egyik fontos eleme a repülésbiztonság irányítási rendszernek (SMS). A biztonsági kockázatkezelés, mint kifejezés megkülönböztetendő a pénzügyi, jogi és a gazdasági kockázattól.

Ez a fejezet bemutatja a repülésbiztonsági kockázatok alapjait, mely a következő elemekből áll:

- a veszély meghatározása;
- a veszély azonosítása;
- a valószínűség elemzése;
- a súlyosság értékelése;
- kockázatok elemzése;
- kockázatok csökkentése.

A Hévíz-Balaton Airport által alkalmazott kockázat értékelési rendszerének áttekintő összegzése az alábbi táblázatban található.

A kockázat-elemzéshez alkalmazandó mátrix:



**B**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

VALÓSZÍNŰSÉG	SÚLYOSSÁG				
	Katasztrófális A	Veszélyes B	Jelentős C	Kicsi D	Elhanyagolható E
Gyakori (5)	5A	5B	5C	5D	5E
Esetleges (4)	4A	4B	4C	4D	4E
Ritka (3)	3A	3B	3C	3D	3E
Valószínűtlen (2)	2A	2B	2C	2D	2E
Rendkívül valószínűtlen (1)	1A	1B	1C	1D	1E

A mátrix felhasználásával a kockázatok kategorizálhatók a lehetséges súlyosság és valószínűség alapján. Ezen mátrix alapján az elfogadhatatlan (vörös és narancs kategóriák) kockázatokat csökkenteni kell súlyosságuk és/vagy valószínűségük csökkentése érdekében.

A döntéshozatali jogkörrel rendelkező egyes vezetői szintekre vonatkozóan az alábbi hierarchia került bevezetésre:

- Vörös kategória esetén a Repülésbiztonsági Igazgató hoz döntést a kockázatcsökkentő intézkedések bevezetéséről és annak időtartamáról. Ennek megfelelően kizárólagosan ő dönthet a vörös kategória enyhébb besorolásáról.
- Narancs kategória kockázatcsökkentő intézkedések bevezetéséről az illetékes terület vezetője dönt. A narancs kategória tartós fennállása esetén a Repülésbiztonsági Igazgató dönthet a kockázatcsökkentő intézkedés módosításáról illetve az intézkedés saját hatáskörbe vonásáról.
- Sárga és zöld kategória esetén az érintett terület vezetője dönt a kockázatcsökkentő intézkedés bevezetéséről.

A Hévíz-Balaton Airportnak fontolóra kell vennie minden olyan tevékenység felfüggesztését, amely továbbra is a szervezetet elviselhetetlen biztonsági kockázatoknak teszi ki, olyan kockázatok csökkentése nélkül, amelyek elfogadható szintre csökkentik a kockázatokat.

### 2.2.5.1 – A veszély meghatározása

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(3)

A veszély meghatározásának a biztonsági adatok gyűjtésének reaktív, proaktív és prediktív módszerei kombinációján kell alapulnia. A veszély meghatározására szolgáló reaktív, proaktív és prediktív rendszerek a biztonságot befolyásoló veszélyekre és a kapcsolódó kockázatokra vonatkozó adatgyűjtés, adatrögzítés, adatelemzés, az ezek alapján való eljárás és az erre történő visszajelzés hivatalos eszközei legyenek.

A veszély meghatározása a következő tényezőket és folyamatokat foglalhatja

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

magában:

- tervezési tényezők, beleértve a felszerelést és a feladattervezést is;
- eljárások és működési gyakorlatok, beleértve azok dokumentálását és ellenőrző listákat is, és ezek validálását a tényleges műveleti feltételek szerint;
- kommunikáció, beleértve az eszközöket, a terminológiát és a nyelvet;
- személyi tényezők, például a HBA a munkaerő-felvételi irányelvei, képzés, javadalmazás és a források allokációja;
- szervezeti tényezők, például a termelési és a biztonsági célkitűzések összehangolhatósága, a források allokációja, a működési nyomás és a szervezeti biztonsági kultúra;
- munkakörnyezeti tényezők, például a környezeti zaj és rezgés, hőmérséklet, világítás valamint a védőfelszerelés és védőruházat biztosíthatósága;
- szabályozási ellenőrzési tényezők, ezen belül a szabályozások alkalmazhatósága és érvényesíthetősége, a felszerelések, a személyzet és az eljárások engedélyezése, valamint az ellenőrzés megfelelősége;
- hiányosságok, ezen belül olyan tényezők, mint a megfelelő észlelési és figyelmeztetési rendszerek biztosítása, a felszerelések hibatűrése valamint a felszerelések rugalmassága hibák és meghibásodások esetén;
- az egészségügyi állapotra és a fizikai fogyatékosságokra korlátozódó emberi teljesítőképesség.

A veszély meghatározásához felhasználhatók belső és külső források.

Belső források:

- az előfordulást jelentő önkéntes rendszerek;
- biztonsági felmérések;
- biztonsági auditok;
- a szokásos műveleteket figyelemmel kíséző rendszerek;
- trendelemzés;
- visszajelzés képzés után;
- az incidensek kivizsgálása és utómunkálatok.

Külső források:

- baleseti jelentések;
- az előfordulást jelentő állami kötelező bejelentő rendszer;
- állami önkéntes jelentő rendszer.

A veszély meghatározására szolgáló módszerek a HBA forrásaitól és korlátaitól, valamint a műveletek méretétől és összetettségétől függenek. Mindazonáltal a veszély meghatározása az alkalmazott megvalósítástól, az összetettségtől és mérettől függetlenül a Hévíz-Balaton Airport biztonsági dokumentációjának részét képezi. Az érett biztonsági felügyeleti gyakorlatok szerint a veszély meghatározása folyamatos napi tevékenység. Ez a Hévíz-Balaton Airport eljárások elválaszthatatlan részét képezi.

Három specifikus feltétel van azon esetben, amikor különös figyelmet kell fordítani a

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

veszély meghatározására. Ez a három feltétel még mélyrehatóbb és messzemenőbb veszélymeghatározási tevékenységeket vált ki és a következőket foglalja magában:

- bármikor, amikor a Hévíz-Balaton Airport azt tapasztalja, hogy váratlanul megnőtt a biztonsággal kapcsolatos esetek vagy szabályozási beavatkozások száma;
- bármikor, amikor jelentősebb változások várhatók, beleértve a fő személyek vagy egyéb fontosabb felszerelések vagy rendszerek változásait is;
- jelentős szervezeti változás előtt és annak során, beleértve a gyors növekedést vagy leépülést, szervezetek egyesülését, akvizíciókat vagy leépítéseket.

A veszély meghatározására felhasználhatók a következő eszközök és technikák:

- kötetlen, de szakértők csoportjával való megbeszéléssel előmozdított brainstorming;
- veszély és működőképességi tanulmány, azaz egy olyan rendszeres és strukturált módszer, amely a paramétert és az eltérést használja fel iránymutatóként. Ez a technika a tanulmány rendelkezésére álló nagyon részletes rendszerszemléletű leíráson alapul, és általában azon, hogy lebontja a rendszert jól meghatározott alrendszerekre és az alrendszerek közötti funkcionális vagy eljárási folyamatokra. A rendszer minden eleme ezután megvitatásra kerül multidiszciplináris szakértői csoportban az iránymutatók és eltérések különféle kombinációival való összehasonlításban;
- ellenőrző listák, amelyek a múlt gyakorlatából származó ismert veszélyek vagy veszélyt kiváltó okok listái. A múlt tapasztalatai lehetnek korábbi kockázatelemzések, vagy hasonló rendszerek vagy műveletek, akár a múltban előfordult tényleges incidensekből is. A technika magában foglalja a megfelelő ellenőrző lista rendszeres használatát és az ellenőrző listán szereplő minden egyes tétel figyelembe vételét az adott rendszerben való lehetséges alkalmazhatósága szempontjából. Az ellenőrző listákat mindig validálni kell az alkalmazhatóság szempontjából a felhasználásuk előtt;
- A „Mi van akkor, ha” strukturált kockázatelemzési technika egy egyszerű és hatásos alternatív technika, amely multidiszciplináris szakértői csapatot foglal magában. Ez támogatott együtt gondolkodási csoportos tevékenység.

A meghatározott veszélyeket be kell jegyezni a veszélynaplóba, figyelembe véve legalább a következő szempontokat:

- a veszély egyedi iktatószáma;
- bejegyzés dátuma;
- részletes repülésbiztonsági értékelést tartalmazó dokumentum hivatkozása;
- veszély megnevezése;
- veszély gyökérokai;
- következmények;
- a bekövetkezés valószínűsége és súlyossága a kockázatcsökkentést megelőzően;
- a rendszerbe már „beépített” kockázatcsökkentő intézkedések;
- a bekövetkezés valószínűsége és súlyossága a kockázatcsökkentő intézkedések bevezetését követően;
- további kockázatcsökkentő intézkedések;

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.



## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- a bekövetkezés valószínűsége és súlyossága a további kockázatsökkentő intézkedések bevezetését követően;
- bevezetendő intézkedés betartásáért felelős személy;
- a veszély okaival kapcsolatos incidensek vagy események;
- kockázattűrési nyilatkozat;
- érintett személyek, szervezetek.

A veszélynapló a Hévíz-Balaton Airport Microsoft OneDrive felületén érhető el.

### Reaktív (késedelmes) mutatók:

Metrika, amely méri az eseményeket, amelyek már bekövetkeztek és kihatnak a biztonsági teljesítményre. Reaktív mutatókként csak a rendszerhibákra reagálnak, ezek alkalmazása csak reaktív válasz meghatározásához vezethet. Bár mérik az irányítási veszélyeket, általában nem tárják fel, mi volt a rendszerhiba oka, vagy azt, ha bármilyen rejtett veszélyek állnak fenn.

### Proaktív (vezető) mutatók:

Metrika, amely méri a biztonsági rendszerbe bekerülő adatokat (akár egy szervezeten, ágazaton belül, akár az egész légiközlekedési rendszerben) a biztonsági teljesítmény kezelése és javítása céljából. A proaktív mutatók jelzik a jó biztonsági gyakorlatok bevezetését, kifejlesztését és alkalmazását, amelyek a felvételük révén arra irányulnak, hogy biztosítsák a folyamatos tökéletesítéshez vezető proaktív biztonsági környezetet. Ezek hasznos tájékoztatást adnak, amikor a balesetek és incidensek aránya alacsony a rejtett veszélyek és potenciális fenyegetések és az ebből következő javítási lehetőségek meghatározásához. Mindig legyen kapcsolat a proaktív mutató és váratlan következmények (vagy reaktív mutatók) között, hogy a figyelemmel kísérésük felhasználható legyen a figyelmeztetésre.

### Prediktív mutatók (közeledő események mutatója):

E metrika azokat a mutatókat ismerteti, amelyek nem testesülnek meg balesetekben vagy súlyos incidensekben. Ezek kevésbé súlyos rendszer hibákat vagy „majdnem meghibásodásokat” jeleznek, amelyek más eseményekkel együtt már balesetet vagy súlyos incidenst okozhatnak. A repülésbiztonsági rendszernek magában kell foglalnia mindezeket a mérőszámokat. A kockázatkezelési erőfeszítést azonban a vezető mutatókra és a közeledő események mutatójára kell összpontosítani.

## 2.2.5.2 – A veszély azonosítása

ADR.OR.D.005(b)(3)

A repülésbiztonság célja az esetlegesen bekövetkező események kockázatának ~~elfogadható szintre való csökkentése. A kockázatot eredményező repülésbiztonsági~~  
A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

veszélyek általában olyan eseményt követően válnak nyilvánvalóvá, mint például egy baleset vagy repülőesemény, vagy amikor előremutató módon azonosíthatók egy formális repülésbiztonsági program keretei között, még azelőtt, mielőtt egy esemény ténylegesen bekövetkezne. A repülésbiztonsági veszélyt felismerve az azzal kapcsolatos kockázatot fel kell mérni. A kockázat természetét világosan megértve azután az „elfogadhatóság” kérdése is vizsgálható. Azoknál a kockázatoknál, amelyek nem elfogadhatók, azonnali intézkedéseket kell foganatosítani.

Bármely veszélyt, amely magában hordozza a károkozást vagy sérülést vagy, az üzletvitel életképességét fenyegeti, be kell jelenteni. A veszélyeket, repülőeseményeket, vagy baleseteket jelentheti a személyzet, a vezetés, ügyfelek, vagy utasok, vagy külső szerződéses partnerek. Ennek formája lehet papíralapú vagy elektronikus. A bejelentést elemzik, és a megoldás szükségességét megfelelő időben eldöntik. Az összes kapott tájékoztatás a probléma megoldását célozza, nem pedig az emberek megbüntetését.

A veszélyazonosítás és kockázat felmérés nem egyszeri folyamat, minden olyan esetben el kell végezni, amikor az praktikus és megvalósítható, valamint jelentősebb változások, változtatások miatt szükséges.

A veszélyazonosítást és a kockázatkezelés teljes folyamatát dokumentált módon kell végezni. A Repülésbiztonsági Igazgató részt vesz a felmérést végző csoportban. A Repülésbiztonsági Igazgató naplót vezet minden azonosított veszélyről, a kapcsolódó kockázatról és a csökkentési intézkedésről, ha ilyenek voltak.

A repülőtéri személyzet minden tagja felelősséggel tartozik a repülésbiztonsági veszélyek azonosításáért és ezek jelentésért, amit bizalmasan is megtehet (lásd: **HBA.AM.B.2.2.8** – „Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás”).

Az egyéb repülőtéri veszélyazonosítási technikák az alábbiakat foglalják magukba (többek között):

- értekezletek,
- kombinált helyszíni szemlék,
- eseti helyszínlátogatások,
- felmérések, auditok, ahogy ez alkalmazható.

A veszélyazonosítási folyamat során a Hévíz-Balaton Airport összegyűjti, dokumentálja, elemzi és szükséges esetben intézkedéseket hoz a biztonságot érintő valamennyi kockázat kezelése érdekében.

A folyamat három alapvető elemből áll:

- A veszélyek azonosítása során az összes az üzemeléssel kapcsolatos, a légi járműveket, repülőtéri eszközöket, infrastruktúrát, és személyzetet érintő veszélyt azonosítani kell, figyelembe véve a rendelkezésre álló korábbi tapasztalatokat és adatokat.
- A kockázatok értékelése során a meghatározott veszélyeket értékelni kell az előfordulás gyakorisága és a következmény súlyossága szempontjából.
- A kockázatok kezelése során a kockázati érték figyelembe vételével megfelelő kockázatcsökkentő intézkedéseket kell hozni. A kockázatcsökkentő intézkedés vagy az előfordulás gyakoriságának csökkentését, vagy a következmény

súlyosságának csökkentését célozhatja. A megfelelő hatékonyságú intézkedés a kockázatot elfogadható szintre csökkenti.

### 2.2.5.3 – A valószínűség elemzése

A biztonsági kockázatok meghatározásának a folyamata abból a valószínűségből indul ki, hogy a szervezet által végzett légiközlekedési tevékenységek során a veszélyek következményei bekövetkeznek. A biztonsági kockázati valószínűség egy olyan valószínűség vagy gyakoriság, amely előfordulhat. A valószínűség meghatározását olyan kérdések segíthetik, mint például:

- Történt-e olyan eset, amely hasonló a vizsgált kérdéshez, vagy egy elszigetelt előfordulásról van szó?
- Milyen hasonló felszereléssel vagy berendezéssel keletkezhetnek hasonló hibák?
- Mennyi személy követi a kérdéses eljárást?
- Az idő hány százalékában használatos a megkérdőjelezhető eljárás/berendezés?
- Mennyire vannak olyan szervezeti, vezetői vagy szabályozási következmények, amelyek tükrözhetik a repülésbiztonságot fenyegető nagyobb veszélyeket?

E kérdések alapjául szolgáló tényezők segítenek annak felmérésében, hogy fennáll-e a veszély, figyelembe véve az esetleges forgatókönyveket. A valószínűség meghatározását felhasználhatjuk a repülésbiztonsági kockázati valószínűség meghatározásához.

Az alábbi táblázat tipikus repülésbiztonsági kockázati valószínűségi táblázatot mutat be. A táblázat öt kategóriát tartalmaz, amelyek a nem biztonságos esemény vagy állapot, továbbá az egyes kategóriák leírása és az egyes kategóriákhoz tartozó értékek hozzárendelésével kapcsolatos valószínűségeket jelölik.

Valószínűség	Érték	Jelentése
Gyakori	(5)	Valószínűleg sokszor előfordul (gyakran előfordult)
Esetleges	(4)	Valószínűleg előfordul néha (ritkán fordul elő)
Ritka	(3)	Nem valószínű, hogy előfordul, de lehetséges (ritkán fordul elő)
Valószínűtlen	(2)	Nagyon valószínűtlen, hogy előfordul (nem ismert, hogy történt)
Rendkívül valószínűtlen	(1)	Szinte elképzelhetetlen, hogy az esemény bekövetkezik

A fenti kockázati valószínűségi táblázat segítségével szolgál a 2.2.5 – „A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata” pontban alkalmazandó kockázat-elemző mátrixhoz.

### 2.2.5.4 – A súlyosság értékelése

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött, felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

Miután a valószínűségi értékelés befejeződött, a következő lépés a biztonsági kockázatok súlyosságának értékelése, figyelembe véve a veszélyre gyakorolt lehetséges következményeket. A biztonsági kockázatok súlyossága az olyan kár mértéke, amely észszerűen az azonosított veszély következménye vagy kimenetele következménye lehet.

A súlyossági értékelés alapja lehet:

- Haláleset/sérülés: hány életet veszélyeztet? (alkalmazottak, utasok, nagyközönség)
- Anyagi kár: mekkora a repülőgép, a tulajdon vagy a felszerelés/berendezés értéke?

A súlyossági értékelése során figyelembe kell venni a veszélyes állapotra vagy tárgyra vonatkozó összes lehetséges következtetést, figyelembe véve a legrosszabb előrelátható helyzetet. A következő táblázat a repülésbiztonsági kockázati súlyozását mutatja be. Öt kategóriát tartalmaz, amelyek a súlyosság szintjét, az egyes kategóriák leírását és az egyes kategóriákhoz tartozó értékek kijelölését jelzik.

# B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

Súlyosság	Érték	Jelentése
Katasztrofális	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>a berendezés megsemmisült</li> <li>több haláleset</li> </ul>
Veszélyes	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>A biztonsági határok jelentős csökkenése, az üzemeltető nem támaszkodhat arra, hogy pontosan vagy teljesen el legyen végezve a feladat</li> <li>Súlyos sérülés</li> <li>Főbb berendezések károsodása</li> </ul>
Jelentős	C	<ul style="list-style-type: none"> <li>A biztonsági határok csökkentése, az üzemeltető azon képességének a csökkentése, hogy a munkaterhelés növekedése vagy a hatékonyságot sértő körülmények eredményeképpen a kedvezőtlen működési feltételekkel megbirkózzanak</li> <li>Súlyos baleset</li> <li>Személyi sérülés</li> </ul>
Kicsi	D	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kellemetlenség</li> <li>Üzemeltetési korlátozások</li> <li>Vészhelyzeti eljárások alkalmazása</li> <li>Kisebbséges baleset</li> </ul>
Elhanyagolható	E	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jelentéktelen következmény</li> </ul>

A fenti súlyosság értékelő táblázat segítségével szolgál a 2.2.5 – „A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata” pontban alkalmazandó kockázat-elemző mátrixhoz.

#### 2.2.5.4 – A kockázat elemzése

A kockázatelemzés minden egyes veszély valószínűségének és következményeinek felbecsülési folyamata, annak érdekében, hogy e veszélyeket megismerjék és fontosságuk szerint rangsorolják azokat. Fontos, hogy kritikus szemmel kell elemezni a veszélyeket és rangsorolni azokat, amennyiben ez lehetséges, a bennük rejlő kockázatok súlyosságai sorrendjében.

A biztonsági kockázatelemzés a meghatározott veszélyek következményeiből eredő biztonsági kockázatok elemzése. A biztonsági kockázatelemzés lebontja a kockázatokat két komponensre:

- a kárt okozó esemény vagy feltétel előfordulásának valószínűségére;
- és az esemény vagy feltétel súlyosságára (amennyiben előfordulna).

A biztonsági kockázattal kapcsolatos döntés meghozatala és elfogadása egy kockázatviselhetőségi mátrix révén kerül megállapításra (**HBA.AM.B.2.2.5** – „A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata”). A mátrix meghatározása és végső szerkezete az üzemeltető feladata, ő tervezi meg és dokumentálja jelen Repülőtéri Kézikönyvben.

Egy adott esemény valószínűsége és súlyossága megállapítása alapján a kockázatértékelés eredményeül kapott fenti mutatójának (kockázat érték) a kezelési követelménnyel való összefüggése az alábbi összesítő táblázatban van rögzítve:

KOCKÁZAT ÉRTÉKE	KOCKÁZAT-KEZELÉSI KRITÉRIUM
5A; 5B; 5C; 4A; 4B; 3A	Jelen körülmények fennállása mellett elfogadhatatlan.
5D; 5E; 4C; 3B; 3C; 2A; 2B	Vezetői döntés szükséges a kockázatcsökkentés érdekében.
4D; 4E; 3D; 2C; 1A; 1B	Felülvizsgálatot követően elfogadható (trend figyelés javasolt).
3E; 2D; 2E; 1C; 1D; 1E	Elfogadható.

A biztonsággal kapcsolatos megelőző, ellenőrző és kockázat csökkentő intézkedések a következő jellemzők közül legalább egyet tartalmaznak. A hatékonyság szempontjából prioritizálva ezek:

- Ha lehetséges, teljesen megszünteti a kockázatot, vagy megszünteti a kockázattal kapcsolatos folyamatot vagy tevékenységet;
- Tervezetté teszi a kockázatot egy rendszer (amely lehet hardvert/szoftver, szervezeti rendszer, stb.) módosításával;
- Fizikai védelmet vagy akadályokat létesít, amelyek megelőzik vagy csökkentik a veszélynek való kitettséget, vagy csökkentik a következmény súlyosságát;



- A veszélyre való figyelmeztetések, tájékoztatók vagy jelzések kiadása;
- Eljárások megváltoztatása annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a veszély vagy csökkenthető legyen a következmény gyakorisága vagy a súlyossága;
- Képzések biztosítása annak érdekében, hogy elkerülhető legyen a veszély vagy csökkenthető legyen a következmény gyakorisága vagy a súlyossága;

Ha a biztonsági kockázatokat nem tolerálhatónak kerül értékelésre, akkor a következő kérdések válnak relevánsá:

- Megszüntethető-e a veszély és a kapcsolódó biztonsági kockázat? Ha a válasz igen, akkor a szükséges lépéseket meg kell hozni és dokumentálni. Ha a válasz nem, akkor a következő kérdés:
- Csökkenthető-e a biztonsági kockázat (ok)? Ha a válasz nem, a kapcsolódó tevékenységeket törölni kell. Ha a válasz igen, szükség szerint kockázatcsökkentő intézkedéseket kell bevezetni, és a következő kérdést feltenni:
- Vannak fennmaradó biztonsági kockázatok? Ha a válasz igen, akkor a fennmaradó kockázatokat értékelni kell annak érdekében, hogy megállapítsák a tolerálhatóság szintjét, valamint azt, hogy szükség esetén megszüntethetők-e vagy enyhíthetők-e az elfogadható biztonsági szint biztosítása érdekében.

#### 2.2.5.6 – A kockázatok csökkentése

A három általános repülésbiztonsági kockázatcsökkentő megközelítés a következő:

1. Elkerülés: A tevékenységet fel kell függeszteni, vagy azért, mert a kapcsolódó biztonsági kockázatok elviselhetetlenek vagy elfogadhatatlanok a kapcsolódó előnyökhöz képest.
2. Csökkentés: Bizonyos biztonsági kockázati kitettség elfogadott, bár a kockázatokkal kapcsolatos súlyosság vagy valószínűség csökken, valószínűleg olyan intézkedésekkel, amelyek enyhítik a kapcsolódó következményeket.
3. Az expozíció elkülönítése: Intézkedni kell a veszélyre gyakorolt lehetséges következmények elkülönítésére vagy a védelmi szintek többszörös védelmére.

A kockázatcsökkentési stratégia magába foglalhatja a fent leírt megközelítések egyikét, vagy akár többféle megközelítést is. Fontos figyelembe venni az esetleges lehetséges ellenőrzési intézkedések teljes körét, hogy az optimális megoldást meg lehessen találni. Az egyes alternatív stratégiák hatékonyságát értékelni kell, mielőtt a döntés megszületik.

A biztonsági kockázatcsökkentő lehetőséget meg kell vizsgálni a következő szempontokból:

- Hatékonyság: az alternatívák milyen mértékben csökkentik vagy megszüntetik a biztonsági kockázatokat. A hatékonyság meghatározható a technikai, képzési és a szabályozás szempontjából, amely csökkentheti vagy kiküszöbölheti a biztonsági kockázatokat.

- **Költség/haszon:** az a mérték, amelyre az enyhítés érzékelhető előnyei meghaladják a költségeket.
- **Gyakorlatiasság:** milyen mértékben mérsékelhető és milyen mértékben alkalmazható a rendelkezésre álló technológia, pénzügyi és igazgatási erőforrások, jogszabályok és rendeletek, politikai akarat, stb.
- **Elfogadhatóság:** milyen mértékben felel meg az alternatíva az érdekelt felek paradigmáival.
- **Végrehajthatóság:** az új szabályok, rendeletek vagy működési eljárások betartásának mértéke.
- **Tartósság:** az enyhítés fenntarthatóságának és hatékonyságának mértéke.
- **Megmaradt biztonsági kockázatok:** a kezdeti enyhítés végrehajtását követően fennmaradó biztonsági kockázat mértéke, amely további kockázatkezelési intézkedéseket igényelhet.
- **Nem szándékos következmények:** az új veszélyek és a kapcsolódó biztonsági kockázatok bevezetése az enyhítő alternatívák végrehajtásához.

Miután a kockázatcsökkentő intézkedés jóváhagyásra és végrehajtásra került, a biztonsági teljesítményre gyakorolt bármely hatás visszajelzést ad a Hévíz-Balaton Airport repülésbiztonságának biztosítására.

### **2.2.6 – A repülésbiztonsági kockázatcsökkentési intézkedések nyomon követése**

ADR.OR.D.005(b)(4); AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4)

A biztonsági kockázatok értékelése után megfelelő enyhítő intézkedéseket kell bevezetni. Az esetleges nem kívánt következmények meghatározását, különösen az új veszélyek bevezetését minden kockázatcsökkentő intézkedés végrehajtása előtt meg kell tenni.

Olyan hivatalos biztonsági (kockázat)elemzési és kockázatcsökkentő eljárást kell kidolgozni és fenntartani, amely biztosítja a kockázatok elemzését (az előfordulás valószínűsége és súlyossága tekintetében), értékelését (az elviselhetőség tekintetében) és irányítását (a kockázatcsökkentés tekintetében).

A fentiek szerint a biztonsági kockázatok elviselhetősége tekintetében a döntéshozatali hatáskörrel rendelkező vezetési szintek jelen Repülőtéri Kézikönyvben kerülnek meghatározásra.

A biztonsági- és kockázatcsökkentő intézkedéseket folyamatosan figyelemmel kell kísérni a megvalósulásuk és hatékonyságuk szempontjából.

Az egyes kockázatcsökkentő intézkedések bevezetéséért az érintett szakterület vezetője felelős. Az intézkedések bevezetését és hatékonyságukat a Repülésbiztonsági Igazgató ellenőrzi és felügyeli.



Az elfogadható kockázat szintje meghatározható úgy, mint amelynek során a körülmény létezhet anélkül, hogy lépéseket tennék a dokumentáláson, megfigyelésen, és a körülmény elemzésén kívül.

## 2.2.7 – A repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követése

ADR.OR.D.005(b)(5); AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5)

A repülésbiztonsági (kockázat)elemzése és mérése egy olyan folyamat, amely révén a Hévíz-Balaton Airport repülésbiztonsági teljesítménye igazolható a repülésbiztonsági irányelvekkel és célkitűzésekkel, a meghatározott biztonsági kockázatokkal és kockázatcsökkentő intézkedésekkel összehasonlítva.

E folyamat részét kell képeznie a repülésbiztonsági teljesítménymutatók és repülésbiztonsági teljesítménycélok készletének és a Hévíz-Balaton Airport repülésbiztonsági teljesítménye ezekhez viszonyított mérésének.

A teljesítmény megfigyelési és mérési folyamat magában foglalja a következőket:

- repülésbiztonsági jelentés, amely foglalkozik az alkalmazandó követelményeknek való megfelelés stáuszával is;
- repülésbiztonsági tanulmányok, amelyek a széles értelemben vett repülésbiztonsági szempontokat felölelő, meglehetősen nagy elemzések;
- repülésbiztonsági felülvizsgálatok, beleértve a trendek felülvizsgálatait, amelyek az új technológiák bevezetése és megvalósítása, az eljárások módosítása vagy érvényesítése során, vagy a műveletek szerkezeti módosításainak esetén, vagy az incidensek vagy repülésbiztonsági jelentések gyakorisága növekedési okainak feltárása céljából készülnek;
- repülésbiztonsági auditok, amelyek a figyelmet a HBA felügyeleti rendszerének integritására összpontosítják és rendszeresen értékelik a repülésbiztonsági kockázatokat szabályozó intézkedések állapotát;
- biztonsági felmérések, amelyek vizsgálják a specifikus működés adott elemeit vagy eljárásait, például a problematikus területeket vagy szűk keresztmetszeteket a napi műveletek terén, a műveleti személyzet észrevételeit és véleményét, valamint a nézetkülönbségeket vagy zavarokat;
- belső biztonsági vizsgálatok, amelyek körét ki kell terjeszteni a légiközlekedési hatóságnak jelentendő esetek körére.

Az alábbi általános aspektusokat/területeket kell figyelembe venni:

- a vezetés elszámoltathatósága a műveleti tevékenységek és azok végső teljesítése tekintetében;
- felhatalmazás az eljárások irányítására, ellenőrzésére vagy módosítására, valamint a fő döntések meghozatalára, például a biztonsági kockázat vállalásával kapcsolatos döntések esetén;

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- eljárások a működési tevékenységek terén;
- ellenőrzések, beleértve a hardvert, szoftvert, a speciális eljárásokat vagy eljárási lépéseket, és a működési tevékenységek sínen tartását célzó felügyeleti gyakorlatokat;
- kapcsolódási pontok, beleértve a hatásköri elválasztó vonalakat az osztályok között, a kommunikációs csatornákat a munkavállalók között, az eljárások konzisztenciáját és a felelősség egyértelmű megosztását a szervezetek, a munkavégzési egységek és a munkavállalók között;
- eljárási intézkedések visszajelzés adására a felelős feleknek, hogy a szükséges teendők kerüljenek elvégzésre, a szükséges eredményeket és a várható sikert el lehessen érni.

A biztonsági politika és célok visszaigazolása érdekében a HBA repülésbiztonság irányítási rendszert működtet. Ez a rendszer magába foglalja:

- A (repülésbiztonsági) jelentési rendszert;
- a kockázatelemzéseket és biztonsági tanulmányokat;
- a repülésbiztonsági ellenőrzéseket;
- és repülésbiztonsági auditokat.

A repülésbiztonság-irányítási folyamat visszajelzéseket igényel, amelyek alapján lehetőség nyílik a kiindulási állapot meghatározni a repülésbiztonsági teljesítmény méréséhez, illetve az e szint eléréséhez szükséges módosításokat is el lehet végezni. A rendszer működésének megítélése érdekében a rögzített repülésbiztonsági kapcsolatos adatokat elemezzük és a mérési eredményeket összevetjük a kitzűzött kulcs teljesítménymutatók célértékeivel.

Alkalmazható módszerek pl.:

- statisztika elemzés;
- trend analízis;
- normatív összehasonlítás

Az alkalmazott kulcs teljesítménymutatók (KPI) a következők:

- Légijármű balesetek;
- ATS események;
- Futópálya sértések (incursions; excursions);
- madárral való ütközések;
- járművekkel, eszközökkel kapcsolatos események.

A Hévíz-Balaton Repülőtér üzemeltetője a következő kulcs teljesítménymutatókhoz kapcsolódó repülésbiztonsági célkitűzéseket határozta meg:

- 1 légijármű baleset / 10 000 légijármű mozgás;
- 1 ATS esemény / 10 000 légijármű mozgás;
- 1 futópálya sértés / 10 000 légijármű mozgás;
- 1 madárral való ütközés / 6 000 légijármű mozgás;

- 1 járművel, eszközzel kapcsolatos esemény / 5 000 légi jármű mozgás.
- A repülőtér repülésbiztonsági szintjének folyamatos fejlesztése és emelése érdekében (**HBA.AM.B.2.2.12.1** – „Az SMS folyamatos javítása”) elengedhetetlen a biztonsági teljesítmény jelentése és elemzése.
- A jelentéseknek nem csak a figyelmet igénylő területekre kell koncentrálnia, hanem lehetővé kell tennie, hogy figyelemmel kísérhető legyen a biztonsági szint javulása is; a pozitív visszajelzés fontos eleme a repülésbiztonsági rendszernek.
- A repülésbiztonsági teljesítmény figyelemmel kísérésének felelőse a HBA esetében a Repülésbiztonsági Igazgató. Repülésbiztonsági Jelentés negyedévente készül, és a következő területeket öleli fel:
- Futópálya biztonság;
  - ATS tevékenység;
  - Vad- és madárvédekezés;
  - Légi jármű gurulás;
  - Fordulóidőben bekövetkezett események;
  - A biztonság szavatolása;
  - Kivizsgálások;
  - Biztonság tudatosság növelése.

## 2.2.8 – Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás

ADR.OR.D.030;

A HBA létrehozta és működteti a személyzete, valamint a repülőtéren működő vagy ott szolgáltatásokat nyújtó valamennyi szervezet által alkalmazandó biztonsági jelentési rendszert, javítva ezáltal a repülőtéri biztonságot és a repülőtér biztonságos használatát.

A repülőtéren dolgozó teljes személyzet kötelessége, hogy a balesetek, súlyos repülőesemények és események kötelező jelentésére a biztonsági jelentési rendszert használják.

A HBA biztosítja, hogy a jelentési rendszert, a biztonságot esetlegesen érintő hibák, meghibásodások vagy biztonsági veszélyek önkéntes jelentésére is használhassa a személyzet.

A biztonsági jelentési rendszer biztosítja a bejelentő személyazonosságának védelmét, ezzel ösztönzi az önkéntes jelentést, valamint lehetővé teszi a jelentések névtelen benyújtását is.

A HBA valamennyi benyújtott jelentést nyilvántartásba vesz. A biztonsági hiányosságok orvosolása és a tendenciák meghatározása céljából adott esetben megvizsgálja és kiértékeli a jelentéseket. Biztosítja, hogy a repülőtéren működő vagy

ott szolgáltatásokat nyújtó, a biztonsági problémában érintett szervezetek részt vegyenek az ilyen jelentések vizsgálatában, valamint hogy a meghatározott javító és/vagy megelőző intézkedéseket végrehajtsák. A HBA a méltányossági alapú repülésbiztonsági kultúra („just culture”) elveivel összhangban tartózkodik a vétkesség megállapításától.

A jelentéseknek alapvetően két típusa van:

- Kötelező jelentés;
- Önkéntes jelentés.

### 2.2.8.1 – Kötelező jelentések

A jelentési rendszer célja, hogy segítségével megelőzhessünk különböző nemkívánt, a biztonságra veszélyes eseményeket, és nem az, hogy valakit felelősségre vonjunk vagy hibáztassunk.

A Hévíz-Balaton Repülőtéren kötelező jelenteni minden olyan eseményt, , amelyek veszélyeztetik vagy veszélyeztethetik a működés biztonságát, vagy amelyek veszélyes körülményekhez vezethetnek. Ha az eseményt bejelentő személy úgy ítéli meg, hogy ez az esemény nem veszélyezteti közvetlenül a működés biztonságát, de meglátása szerint ugyan ez az esemény más körülmények között történő megismétlődése veszélyt jelenthet, szintén jelentenie kell.

A jelentést a Repülésbiztonsági Igazgató számára az eset/esemény előfordulását követően a lehető leghamarabb be kell nyújtani, de legkésőbb a törtétek után 24 órával. A jelentés lehet névtelen is, és benyújtható személyesen, elektronikus úton vagy telefonon.

A kötelezően jelentendő események körét a 376/2014 EU rendelet tartalmazza.

○

A légi közlekedési baleset vagy súlyos repülőesemény haladéktalanul jelentendő a Rendőrség ügyeleti szolgálatának. A Rendőrség értesíti azokat a szervezetet, amelyek feladatkörébe tartozik a közlekedési baleset következtében veszélybe került személyek részére a segítség nyújtása, az élet- és vagyonbiztonság védelme, a légi közlekedési baleset szakmai vizsgálata.

Elvárt, hogy az azonnali és kötelezően jelentendő bejelentések a Repülésbiztonsági Igazgató felé is megtörténjenek. A légi közlekedési balesetet vagy súlyos repülőeseményt mindenki köteles haladéktalanul jelenteni. A Repülésbiztonsági Igazgató köteles a balesetre vagy a súlyos eseményre vonatkozó adatokat és biztonsági vonatkozású egyéb információkat haladéktalanul jelenteni a közlekedésbiztonsági szervnek.

Haladéktalanul jelentendő az olyan előre nem látott veszély is, vagy bekövetkezett esemény, amely potenciális vagy tényleges hatásában alkalmas az

- élet, a testi épség, az egészség, a vagyoni javak,
- a pénzügyi és a gazdasági ellátó rendszerek.

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

- a természeti vagy az épített környezet, az infrastruktúra olyan mérvű károsodása,
- továbbá a repülőtéri köznyugalom és működésének olyan súlyos megzavarása, amelyek nagyságrendjénél fogva a vállalatnál magasabb szintű fellépést igényel vagy igényelhet.

A repülőtér vonatkozásában:

- vészhelyzetet (Mayday), vagy sürgősségi (Panpan) állapotot – várható légi jármű esemény miatt repülőtéri riasztást rendelnek el, még akkor is, ha a személyzet a későbbiekben visszavonja a vészhelyzeti vagy sürgősségi jelentését.
- amikor valamely esemény következtében bármely léginavigációs szolgáltatás nyújtása lehetetlenné válik vagy a légit forgalomra vonatkozó jelentős korlátozást kell elrendelni.
- bármely olyan esemény, amelynek következtében a repülőtér be kell zárni, illetve nem tud légi járműveket fogadni vagy indítani, akár időjárási körülmények miatt is.
- a repülőtérrel, vagy léginavigációs szolgáltatással összefüggő épületet, illetve létesítményt részben vagy teljes egészében biztonsági kockázatot jelentő események (bombafenyegetés, fegyveres támadás, túszejtés, utaskeveredés stb.) miatt ki kell üríteni.
- A légi jármű eseménnyel összefüggésben eltűnik valamely személy, függetlenül attól, hogy a kutatási-mentési folyamatot elkezdték-e vagy sem.
- a légi jármű elleni jogellenes cselekmény (pl.: légi jármű eltérítése) vagy annak kísérlete.

A Repülésbiztonsági Igazgató valamennyi kötelező jelentést rögzít a Repülésbiztonsági bejelentések naplója c. dokumentumban, amellyel a jelentések nyomonkövethető és visszakereshető tárolása biztosított.

### 2.2.8.2 – Önkéntes jelentések

A Hévíz-Balaton Airport létrehozott egy önkéntes jellegű bejelentési rendszert, hogy lehetővé tegye:

- az események részleteinek összegyűjtését, amelyeket a kötelező bejelentési rendszeren keresztül nem lehetne összegyűjteni;
- egyéb, a biztonsággal kapcsolatos információk összegyűjtését, amelyeket a bejelentést tevő a repülésbiztonság szempontjából lehetséges veszélynek ítél meg.

Az önkéntes jellegű bejelentési rendszer a biztonsággal kapcsolatos részletes információk összegyűjtését célozza.

Az erre használatos formanyomtatvány a *3. függelék – Önkéntes repülésbiztonsági bejelentés 2018\_09\_28\_v1\_safety\_report*, azonban önkéntes jelentés bármely más formában is benyújtható a Repülésbiztonsági Igazgató felé.

Bármilyen, a kötelezően jelentendő eseményen kívül a biztonságot esetlegesen érintő hibák, meghibásodások vagy biztonsági veszélyek jelzésére jelentés önkéntesen is benyújtható.



### **Kapcsolat:**

- Név: Benkő Attila (Repülésbiztonsági Igazgató):
- Tel: +36-30/705-1047
- e-mail: [safety@hevizairport.com](mailto:safety@hevizairport.com)

A fenti levelezési címre vagy a repülőtér területén több helyen rendszeresített gyűjtő postaládákban van lehetőség névtelenül értesíteni a Repülésbiztonsági Igazgatót az esetlegesen fennálló veszélyekről, eltérésekről. A Repülésbiztonsági Igazgató az ide érkező információkat heti rendszerességgel kezeli. Amennyiben a bejelentés nem anonim módon érkezik, a HBA ebben az esetben is bizalmasan kezeli a bejelentő személyét. Amennyiben a bejelentés névvel ellátva érkezett, az esemény kivizsgálását követően a Repülésbiztonsági Igazgató visszajelez a bejelentő személynek a vizsgálat eredményéről.

A Repülésbiztonsági Igazgató valamennyi önkéntes jelentést rögzít a Repülésbiztonsági bejelentések naplója c. dokumentumban, amellyel a jelentések nyomomonkövethető és visszakereshető tárolása biztosított.

### **2.2.8.3 – Információgyűjtés és tárolás**

A Hévíz-Balaton Airport Repülésbiztonsági Igazgatójának a feladata, hogy az eseményekről beérkező részletek összegyűjtését, értékelését, feldolgozását, elemzését elkülönítetten kezelje.

A bejelentések kezelésekor biztosítja, hogy a kapott információt csakis biztonsági célokra használja fel és a titoktartás szabályait betartva, megfelelő védelemben részesíti a bejelentő és a jelentésben említett személyek személyazonosságát, figyelembe véve a „just culture” szabályait.

Az esemény-jelentéseknek tartalmazniuk kell legalább azokat az információt, amiket Baleseti Bejelentőlap tartalmaz.

A Hévíz-Balaton Airport Repülésbiztonsági Igazgatója elemzi az összegyűjtött adatokat, hogy azonosítani tudja az egyes eseményekkel összefüggő veszélyhelyzeteket. Ezen elemzés alapján Hévíz-Balaton Airport Repülésbiztonsági Igazgatója meghatározza a megfelelő helyesbítő vagy megelőző intézkedéseket, amelyekre a repülési biztonság javításához szükség van.

A HBA-nál a jelentések bizalmasként kezelése biztosított. A bejelentő személy azonosításra alkalmas adatai nem kerülnek rögzítésre és tárolásra. A bejelentő személyazonossága nem kerül felfedésre, még akkor sem, ha ez ismert a Repülésbiztonsági Igazgató vagy ellenőrző személy, illetve bármely vezető előtt.

A jelentést tevő személy és az érintett személyek kiléte – bűnügyi nyomozás kivételével – nem kerül továbbításra semmilyen harmadik félnek vagy hatóságnak.

A kötelezően jelentendő eseményeknél, valamint az önkéntes jelentéseknél említett Repülésbiztonsági bejelentések naplója c. dokumentum tárolása és megőrzése elektronikus úton történik. A jelentésekhez kapcsolódóan készített repülésbiztonsági elemzések szintén ilyen módon kerülnek tárolásra és megőrzésre. A tárolt dokumentumokhoz csak a Repülésbiztonsági Igazgató férhet hozzá.

## 2.2.9 – Kényszerhelyzetek kezelése

ADR.OR.D.005(b)(10); AMC1 ADR.OR.D.005(b)(10)

A Hévíz-Balaton Airport az ADR.OPS rész követelményei szerint kidolgozott kényszerhelyzeti tervét összehangolta a repülésbiztonsági rendszerrel, valamint a kényszerhelyzet felszámolásában részt vevő külső szolgáltatókkal.

A Hévíz-Balaton Airport Kft. Kényszerhelyzeti Tervének rendszeres felülvizsgálatáért és napra készen tartásáért a Tűzoltó Parancsnok a felelős.

A kényszerhelyzeti tervezés részletes eljárásai LHSM repülőtér vonatkozásában a Kényszerhelyzeti Tervben kerültek meghatározásra.

## 2.2.10 – Változáskezelés

ADR.OR.B.040; AMC1 ADR.OR.B.040(a)(b); AMC1 ADR.OR.D.005(b)(6)

Jelen eljárás célja a változáskezelési folyamat és a változásbejelentés módjának részletes szabályozása. A változás vizsgálata során elsőként azt határozzuk meg, hogy a változás érint-e valamely infrastruktúra elemet.

### 2.2.10.1 Infrastruktúrát nem érintő változások

Olyan változások, amelyek kivitelezési munkával nem járnak, és infrastruktúra elemet nem érintenek. Ilyen esetben azt vizsgáljuk, hogy a tervezett változás a légiközlekedési hatóság előzetes jóváhagyását igényli-e, avagy sem.

#### 2.2.10.1.1 Előzetes jóváhagyást igénylő változtatások

Az alábbiakat érintő összes változtatás a légiközlekedési hatóság előzetes jóváhagyását igényli:

- az engedély feltételei;
- a felügyeleti rendszer lényeges elemei az ADR.OR.D.005 (b) pont szerint;
- alternatív megfelelési módzatok alkalmazása az ADR.OR.A 015 pont szerint;
- változtatások a felügyeleti eljárásban és az előzetes jóváhagyást nem igénylő

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- 
- változtatások eljárásában;
- változtatások a csökkent látási viszonyok között követendő eljárások tekintetében az ADR.OPS.B.036 pontnak megfelelően;
  - a repülőtér magasabb kódjelű légi járművek általi használata esetén az ADR.OPS.B.090(a) pontnak megfelelően;
  - a repülési eljárások változása esetén;
  - AIP-ben megjelenő adatok változása esetén;
  - Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv változása esetén

Továbbá a légiközlekedési hatóság kérhet előzetes jóváhagyást azokhoz a változtatásokhoz is, amelyek érintenek bármilyen akadályt, fejlesztést vagy egyéb tevékenységet a Hévíz-Balaton Airport által az ADR.OPS.B.075 (A repülőterek védelme) szerint felügyelt területeken, és amelyek veszélyeztethetik a biztonságot és hátrányosan befolyásolhatják a repülőtér működését.

Ezen kívül a Hévíz-Balaton Airport a 2018/1139 rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak értelmében előzetes jóváhagyást igénylő egyéb változtatások esetén is kérelmezi és beszerzi a légiközlekedési hatóság jóváhagyását.

A HBA a változtatás bevezetése előtt huszonöt nappal a kérelmet a Légiközlekedési Hatóság által közzétett formanyomtatvány mindenkor hatályos változatának kitöltésével nyújtja be a légiközlekedési hatósághoz („Előzetes jóváhagyást igénylő változtatás iránti kérelem”). A kérelemhez csatolásra kerül a javasolt változtatást ismertető dokumentáció (megfelelést bizonyító dokumentumok, támogató dokumentumok, repülésbiztonsági elemzés.).

A változtatás bevezetése csak a légiközlekedési hatóság hivatalos jóváhagyásának kézhezvétele után történik meg.

A HBA a változtatás ideje alatt a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott feltételek szerint folytatja az üzemeltetést.

### 2.2.10.1.2 Előzetes jóváhagyást nem igénylő változások

Olyan változtatások, amelyek nem tartoznak bele a 2.2.10.1.1. pontban meghatározott előzetes hatósági jóváhagyást igénylő változtatások csoportjába, de a 139/2014/EU vagy a 2017/373/EU Rendelet hatálya alá tartozó üzemeltetési eljárásra hatással lehetnek, vagy amennyiben a tervezett változtatással kapcsolatban repülésbiztonságra vonatkozó hatás állapítható meg, többek között:

- a mentő és tűzoltó szolgálatban bekövetkező, nem tervezett, átmeneti kategória csökkenés;
- a kézikönyvek eljárások azon részei, elemei, amelyek nem tartalmazzak

---

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.



## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

előzetes jóváhagyás-köteles részeket;

- átmeneti, 7 napnál rövidebb időtartamú forgalmi változtatások;
- Üzemi terület használatát érintő/korlátozó események, rendezvények szabályozása.

A bejelentést a HBA a tevékenység tervezett megkezdését megelőzően nyolc munkanappal teszi meg. A tevékenység akkor kezdhető meg, ha a légiközlekedési hatóság vagy más bevont szakhatóság a tevékenység megkezdését annak tervezett időpontjáig nem tiltotta meg.

### 2.2.10.2 Infrastruktúrát érintő változások

Olyan változások, amelyek kivitelezési munkával járnak, és/vagy infrastruktúra elemet érintenek. Ilyen esetben első lépésben a munkálatok időtartamát, volumenét és összetettségét, illetve a légi járművek földi forgalmára gyakorolt hatását vizsgáljuk. Ennek alapján az alábbi eljárásokat különböztetjük meg:

#### 2.2.10.2.1 Rövidebb karbantartással, kivitelezéssel járó munkálatok, ahol az infrastruktúra alapvető karakterisztikája nem változik

Olyan változtatás esetében, amikor a változtatás nem érinti az infrastruktúra jellemzőit és tulajdonságait és 7 napnál rövidebb ideig tart (pl. tervezett, rövid rutin karbantartások), akkor a HBA a tevékenység tervezett megkezdését megelőzően nyolc munkanappal tájékoztatja a légiközlekedési hatóságot. A változtatás bejelentését követően a karbantartási munkálatok azonnal megkezdhetők. Ebbe a körbe tartoznak többek között az alábbi változtatások:

- Előre megtervezett karbantartási és építési munkálatok
- Az akadálysíkot, futópályasávot, ILS érzékenységi területet nem érintő területrendezési munkálatok
- Közműhálózatot érintő, rövidebb ideig tartó munkálatok
- Gumiréteg eltávolítása a futópályáról

#### 2.2.10.2.2 Hosszabb ideig tartó repülőtéri munkálatok

Olyan változtatás esetében, amikor a változtatás nem érinti az infrastruktúra jellemzőit és tulajdonságait, továbbá a megfelelést bizonyító dokumentumok sem változnak, de a kivitelezés 7 napnál hosszabb időt vesz igénybe, úgy a HBA a légiközlekedési hatóság részére csak a mindenkor meghatározott formanyomtatványt („Infrastruktúrát érintő változtatás bejelentő lap) és mellékleteit (támogató dokumentumok, átnézeti rajz, tervrajzok), valamint a hozzá tartozó kockázatelemzést küldi be tizenöt nappal a tevékenység tervezett megkezdését megelőzően, a légiközlekedési hatóság által meghatározott módon. Ebbe körbe tartoznak többek között az alábbi változtatások:

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- A földi oldalt érintő, építési engedélyhez nem kötött épület átalakítások, bővítések
- Földi oldali parkolók, utak építése, bővítése, átalakítása
- Repülőtér felépítményeinek engedélyhez nem kötött belső átalakítása
- Közműhálózatot érintő, hosszabb ideig tartó munkálatok

### 2.2.10.2.3 Előzetes hatósági jóváhagyást igénylő infrastruktúra változtatás

A 139/2014/EU rendelet ADR.OR.B.040. (a) 1. pontjában meghatározott változtatások, melyek az engedélyezés feltételeit vagy az engedélyezés alapját (CB), esetleg biztonsági szempontból kritikus repülőtéri felszerelést érintenek. Ebben az esetben a HBA először a légiközlekedési hatóság által meghatározott mindenkori formanyomtatványt („Infrastruktúrát érintő változtatás bejelentő lap), valamint mellékleteit (támogató dokumentumok, átnézeti rajz, tervrajzok), és a hozzá tartozó kockázatelemzést küldi be a légiközlekedési hatóság részére tizenöt nappal a munkálatok megkezdése előtt a légiközlekedési hatóság által meghatározott módon.

A légiközlekedési hatóságtól kapott visszajelzést követően, legalább huszonöt nappal a változtatás bevezetése (használatba vétel) előtt a HBA benyújtja a légiközlekedési hatóság által mindenkor meghatározott formátumban az összes érintett előírást, az ADR.OR rész és az ADR.OPS rész alkalmazandó követelményeit tartalmazó bejelentését („Előzetes jóváhagyást igénylő változtatás iránti kérelem”) a szükséges mellékleteivel (megfelelést bizonyító dokumentumok, támogató dokumentumok, repülésbiztonsági elemzés) együtt a légiközlekedési hatóság által meghatározott módon. Ebbe a körbe tartozó infrastruktúra változtatások többek között az alábbiak:

- a mozgási területen tervezett infrastruktúra-fejlesztések;
- a mozgási területen tervezett új infrastruktúra kivitelezése;
- az engedély alapját érintő egyéb infrastruktúra kivitelezése vagy fejlesztése;
- jogszabály módosulása miatti infrastruktúra-változtatás;
- a tanúsítási alapot (CB) vagy az engedélyek feltételeit érintő változtatások;
- a repülésbiztonsági szempontból kritikus repülőtéri felszerelés változtatásai.

A változtatás bevezetése csak a légiközlekedési hatóság hivatalos jóváhagyásának kézhezvétele után történik meg.

A HBA a változtatás ideje alatt a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott feltételek szerint folytatja az üzemeltetést.

### 2.2.10.3 Azonnali változtatások

Az ADR.OR.E.005.(f) pontja értelmében amennyiben az a repülésbiztonság érdekében szükséges, a módosításokat vagy változtatásokat a Repülőtéri Kézikönyvben azonnal

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

közzé lehet tenni és alkalmazni. Az ehhez szükséges mindennemű előírt értesítés és jóváhagyás kérelmezése a légiközlekedési hatóság felé haladéktalanul megtörténik. A folyamat megegyezik az előzetes jóváhagyást igénylő változtatások folyamatával, azzal a különbséggel, hogy az ilyen jellegű változtatások bevezetésével a HBA nem várja meg a légiközlekedési hatóság jóváhagyását, illetve jelenti be huszonöt nappal a változtatás előtt. A beadandó dokumentációban („Előzetes jóváhagyást igénylő változtatás iránti kérelem”, megfelelést bizonyító dokumentumok, támogató dokumentumok, repülésbiztonsági elemzés) indoklásra kerül az azonnali bevezetés oka.

#### **2.2.10.4 Repülésbiztonsági értékelés**

A HBA felügyeleti rendszerének részeként a repülőtér, annak üzemeltetését, szervezeti felépítését vagy felügyeleti rendszerét érintő változtatással összefüggésben:

- meg határozza az érintett felek közötti kölcsönös összefüggéseket, és e szervezetekkel együttműködésben biztonsági értékelést tervez és hajt végre; a feltevéseket és csökkentő intézkedéseket az érintett felekkel egyeztetve, következetesen kialakítja;
- biztosítja, hogy a változtatás értékelésének hatóköre a repülőtéri rendszer egészét magában foglalja, az ott zajló interakciókkal együtt; valamint
- biztosítja, hogy a biztonsági értékelést hiánytalan és érvényes érvek, bizonyítékok és biztonsági kritériumok meghatározásával és dokumentálásával támasszák alá; továbbá hogy a változtatás – amennyire ez megvalósítható – minden esetben a biztonság javítását szolgálja.

A Hévíz-Balaton Airport kezeli a változással járó biztonsági kockázatokat. A repülésbiztonsági értékelés a jelen fejezet alapján a biztonságra esetlegesen hátrányos hatást gyakorló külső és belső változás meghatározása céljából készül, melynek során a HBA meglévő veszély meghatározási, biztonsági (kockázat)elemzési és kockázatcsökkentő folyamatai kerülnek alkalmazásra a Repülőtéri Kézikönyv 2.2.5. – 2.2.8. pontjának megfelelően

#### **2.2.10.5 AIP-ben megjelenő adatok, információk módosítása**

A Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzétett tájékoztatások egy részének közzététele a 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet 1. mellékletében meghatározottak szerint előzetes hatósági jóváhagyást igényel.

Az AIP adatok körét jelen kézikönyv 21. függeléke tartalmazza. Előzetes jóváhagyást igénylő adatok, tájékoztatások változása esetén 21. függelék előzetes jóváhagyása önmagában is kérelmezhető a légiközlekedési hatóságtól.

A HBA az AIP adatok módosítását az előzetes jóváhagyást igénylő változtatásokra vonatkozó eljárásnak megfelelően legalább huszonöt nappal a változtatás bevezetése előtt benyújtja a légiközlekedési hatóság által mindenkor meghatározott formátumban („Előzetes jóváhagyást igénylő változtatás iránti kérelem”) a szükséges mellékleteivel (megfelelést bizonyító dokumentumok, támogató dokumentumok, repülésbiztonsági elemzés) együtt a légiközlekedési hatóság által meghatározott módon. Az adatforrás légiközlekedési hatóság általi elfogadásáról szóló határozat birtokában a HBA kezdeményezi a változtatások közzétételét a PLX rendszeren keresztül.

### **2.2.11 – A CNS rendszer változásainak kezelése**

ATM/ANS.OR.A.040, ATM/ANS.OR.A045, ATM/ANS.OR.B.005 (a) 4, ATM/ANS.OR.B.010, ATM/ANS.OR.C.005

#### 2.2.11.1. Általános változások:

A bejelentés és a kezelés:

- a CNS funkcionális rendszerben bekövetkező vagy azt érintő változások esetében a 2.2.11.2. pont rendelkezéseinek megfelelően végzendő;
- a CNS szolgáltatás nyújtásában, a szolgáltatás irányítási rendszerében, a funkcionális rendszert nem érintő változások esetében szintén a Hatóság által jóváhagyott eljárás szerint történik;
- a repülésbiztonság-irányítási rendszerében bekövetkező változások esetében pedig a 2.2.10. pont szerint kell eljárni.

#### 2.2.11.2. A funkcionális rendszer változásai

A CNS rendszert érintő változások tervezése esetén a HBA:

- bejelenti a változást a Hatóságnál;
- miután a változást bejelentette, mindenkor tájékoztatja a Hatóságot a rendelkezésre bocsátott információk lényeges változásairól;
- amennyiben a változás a Hatóság felülvizsgálatának hatálya alá tartozik, a HBA a változásnak csak azon részeit vezeti be, amelyek tekintetében a Hatóság részéről jóváhagyással rendelkezik.

A HBA a CNS funkcionális rendszerét érintő, a fentiek szerint bejelentett változás esetén biztosítja, hogy:

- repülésbiztonság-támogatási értékelésre kerüljön sor a változás teljes hatókörére vonatkozóan, amely magában foglalja:
  - i. a változás által érintett berendezéseket, eljárásokat és emberi tényezőket;
  - ii. a változás által érintett tényezők és a funkcionális rendszer maradék része közötti kapcsolódási pontokat és kölcsönhatásokat;
  - iii. a változás által érintett tényezők és a változás tervezett működési környezete közötti kapcsolódási pontokat és kölcsönhatásokat;

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- iv. a változás életciklusát a meghatározástól a működésig, beleértve az üzembeállítást is;
- v. a tervezett korlátozott működési módokat;
- kellő megbízhatósággal, teljes, dokumentált és helytálló érveléssel alátámasztott bizonyítékot szolgáltat arra, hogy a szolgálat kizárólag úgy viselkedik és továbbra is úgy fog viselkedni, ahogy az a meghatározott összefüggésben előírásra került.
- a repülésbiztonság-támogatási értékelés tartalmazza annak ellenőrzését, hogy:
  - i. megfelel-e az értékelés a változás előzőekben részletezett hatókörének;
  - ii. kizárólag úgy viselkedik-e a szolgálat, ahogy az a meghatározott összefüggésben előírásra került;
  - iii. a szolgálat viselkedésének módja megfelel-e e rendelet minden, a megváltozott funkcionális rendszer által nyújtott szolgáltatásra alkalmazandó követelményének, illetve azoknak nem mond-e ellent; valamint az ahhoz szükséges nyomkövetési kritériumok meghatározását, hogy bizonyítható legyen: a megváltozott funkcionális rendszer által nyújtott szolgáltatás továbbra is kizárólag úgy viselkedik, ahogy az a meghatározott összefüggésben előírásra került.

### 2.2.11.2.1. A funkcionális rendszer és irányítása alatt álló részein bekövetkező változások elemzésének szempontrendszere

A HBA biztosítja, hogy szisztematikusan elvégezzék a veszélyek azonosítását, valamint a kockázatok elemzését és csökkentését a CNS funkcionális rendszerében és a támogató intézkedéseinek irányítása alatt álló részeiben bekövetkezett változások esetén, a következők figyelembevételével:

- a vizsgálat alatt álló elem teljes életciklusa, a kezdeti tervezéstől és meghatározástól a végrehajtást követő műveletekig, a fenntartásig és a leállításig,
- a rendszer felszerelése, eljárásai és emberi erőforrásai, e rendszerelemek közötti interakció és a vizsgált rendszerelem, illetve a rendszerének többi része közötti interakció vonatkozásában,
- a vizsgált elem hatókörének, határainak és kapcsolódási pontjainak meghatározása,
- a rendszerrel kapcsolatos repülésbiztonsági célkitűzések meghatározása,
- a veszély- és meghibásodási körülmények azonosítása, valamint együttes hatásuk,
- a légi jármű repülésbiztonságára gyakorolt hatás vizsgálata, valamint a hatások súlyosságának vizsgálata 2.2.5. pontban szereplő kockázatértékelési mátrix alapján,
- elfogadhatóság megállapítása a veszély bekövetkeztének, maximális valószínűségének függvényében az 2.2.5. pontban szereplő kockázatértékelési mátrix alapján,
- szükség szerinti kockázatcsökkentési stratégia levezetése.

### 2.2.11.2.2. Változások köre

A változásokkal összefüggő veszélyazonosítást és kockázatfelmérést mindenkor el kell

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességről.

végezni, amikor a HBA a CNS funkcionális rendszerek körében repülésbiztonsági következményekkel járó változást tervez, kiemelten, de nem korlátozva az alábbi esetekben:

- Új berendezések vagy létesítmények bevezetése, és üzembe állításakor;
- Meglévő berendezések üzemből történő kivonásakor;
- A szervezet működését szabályozó jogszabályok változásakor;
- Új eljárások bevezetése, vagy meglévők megszüntetésekor;
- Nagyobb szervezeti változtatásoknál;
- Ha a szervezet gyors terjeszkedésnek vagy összevonásnak van kitéve;
- Kulcsfontosságú vezető személyek cseréjekor.

#### *2.2.11.2.3. A változások általános értékelése*

A változás általános értékelésekor azokat a veszélytényezőket kell összegyűjteni, elemezni, hatásuk kockázatát meghatározni és ezeket súlyossági osztályokba besorolni, melyek hatással vannak

- a humán erőforrásokra
- a kapcsolatos eljárásokra
- a szolgáltatás ellátásához szükséges egyéb eszközökre.

#### *2.2.11.2.4. A változtatás CNS szolgáltatásra gyakorolt közvetlen hatásának értékelése*

Külön kell értékelni a változással kapcsolatosan azokat a veszélytényezőket, melyek a CNS szolgáltatások szakmai minőségét befolyásolhatják:

- hazai és európai műszaki előírások betartása
- műszaki berendezés konfigurációja, megbízhatósága
- környezet-berendezés egymásra gyakorolt hatása
- kommunikációs hálózatok
- szoftver biztonság.

#### *2.2.11.2.5. Változás végrehajtásának értékelése*

Szintén külön kell részletezni a változás végrehajtása és bevezetése során jelentkező veszélytényezőket:

- kivitelezés lépései, időterv
- a CNS szolgáltatást érintő korlátozások
- a repülőtér működését érintő korlátozások
- tesztüzem
- üzembe helyezés, üzemeltetésből kivonás, dokumentálás.

#### *2.2.11.2.6. Változások bejelentése*

##### *2.2.11.2.6.1. Változások bejelentése a HBA szervezetén belül*

A szakterület adatszolgáltatása alapján a CNS vezető a szakterülettel közösen a változásról



dokumentált elemzést készít, melyet egyeztet a Repülésbiztonsági Igazgatóval és a Compliance vezetővel.

Az elemzés során feltárt, 2.2.5. pontban szereplő kockázatértékelési mátrix szerint értékelt kockázatokat a Repülésbiztonsági Igazgató felülvizsgálja. A nem elfogadható kockázatokat rögzíti a veszély-jelentési naplóban a CNS események gyűjtő oldalán (18. Függelék - összevont veszélynapló.) Ugyancsak rögzítésre kerül a kockázat csökkentési intézkedések tartalma, határideje és felelősei.

#### 2.2.11.2.6.2. A változás bejelentése a hatóság felé

A Rendelet ATM/ANS.A.045 pontjának megfelelően a HBA amennyiben a CNS funkcionális rendszereiben változtatásokat tervez alkalmazni, azokat előzőleg be kell jelenteni a Hatóság felé.

A változásbejelentés részét képező Repülésbiztonsági értékelésben dokumentálni kell a kockázatelemzés eredményeit, beleértve a veszélyek azonosítását, és a kockázatok csökkentésre irányuló folyamatok állapotát.

Előzőek alapján érvekkel kell bizonyítani, hogy a vizsgált rendszerelem elfogadhatóan biztonságos és az is marad, vagyis megfelel a repülésbiztonsági célkitűzéseknek és követelményeknek:

- a változás végrehajtása előtt,
- az üzemelésbe történő átmenet időszaka alatt,
- az üzemelés időszakában,
- a leállítást, kivonását megelőző bármely átmeneti időszak alatt.

A változásbejelentés formai követelményeit a Légiközlekedési Hatóság honlapján elérhető, mindenkor aktuális nyomtatvány tartalmazza. A változáshoz kapcsolódó repülésbiztonsági értékelés tartalmi követelményeit a Kézikönyv 19. Függeléke, a változáshoz kapcsolódó kockázatelemzés felépítését pedig a 20. Függelék tartalmazza.

A változásbejelentést Compliance vezető állítja össze és nyújtja be a Hatóság felé. Kiegészítés kérése esetén, HBA a Hatóság rendelkezésére bocsát minden olyan további szükséges kiegészítő információt, amely lehetővé teszi a változásbejelentésben foglaltak esetleges felülvizsgálatát.

#### 2.2.12 – A repülésbiztonság elősegítése

ADR.OR.D.005; AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8);

A Hévíz-Balaton Airport bevezette és működteti a repülésbiztonsági rendszerét (SMS). A Hévíz-Balaton Airport biztosítja a repülésbiztonsági rendszer képzési programját minden repülőtéri művelet, mentő és tűzoltó szolgálat, valamint a karbantartó



## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

személyzet számára, beleértve a repülőtér teljes felügyeleti személyzetét (például felettesek, vezetők, felső vezetők és a felelős vezető), tekintet nélkül a szintjükre a Hévíz-Balaton Airport szervezetében.

A repülésbiztonsági képzés mértéke és részletezettsége legyen megfelelően arányos a személy repülésbiztonsági rendszerre vonatkozó felelősségi körével és abban való részvételével.

A műveleti, mentő és tűzoltó, valamint karbantartó személyzet repülésbiztonsági képzése:

- A repülésbiztonsági képzésnek foglalkoznia kell a repülésbiztonsági felelősségekkel, beleértve minden műveleti és repülésbiztonsági eljárást, valamint a veszélyek felismerését és jelentését;
- A képzés céljai közé tartoznak a szervezet biztonsági irányelvei és repülésbiztonsági rendszer alapjainak áttekintése;
- A tartalom felöleli a következőket:
  - a veszélyek meghatározása;
  - következmények és kockázatok;
  - a repülésbiztonsági kockázat felügyeleti folyamata, beleértve a szerepeket és felelősségeket;
  - repülésbiztonsági jelentés és a szervezet repülésbiztonsági jelentési rendszere.

Vezetők és felettesek repülésbiztonsági képzése:

- A repülésbiztonsági képzésnek foglalkoznia kell a repülésbiztonsági felelősségekkel, beleértve a repülésbiztonsági rendszer támogatását és a műveleti személyzet bevonását a veszély jelentésébe;
- A műveleti személyzet számára megállapított képzési célokon túl a vezetők és felettesek számára szóló képzési célok magukban foglalják a repülésbiztonsági eljárás, a veszély meghatározása és a repülésbiztonsági kockázat felügyelete és csökkentése, valamint a változáskezelés részletes ismeretét is;
- A műveleti személyzet számára kidolgozott tartalomon túl a vezetők és felettesek számára szóló képzési tartalom magában foglalja a repülésbiztonsági adatok elemzését is.

Felső vezetők repülésbiztonsági képzése:

- A repülésbiztonsági képzésnek foglalkoznia kell a repülésbiztonsági felelősségekkel, beleértve a megfelelőséget az európai uniós, nemzeti és a szervezet saját repülésbiztonsági követelményeinek, a források allokációjának, biztosítva a szervezeti egységek közötti hatékony biztonsági kommunikációt és a repülésbiztonsági rendszer aktív előmozdítását;
- A két fenti munkavállalói csoport céljain túl a repülésbiztonsági képzésnek tartalmaznia kell a repülésbiztonsági biztosítást és a repülésbiztonsági előmozdítását, a repülésbiztonsági szerepeket és felelősségeket, valamint az elfogadható repülésbiztonsági szintek kialakítását.

**B**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

Felelős vezető repülésbiztonsági képzése:

- A képzésnek biztosítania kell, hogy a felelős vezető általános képet kapjon a szervezet repülésbiztonsági rendszeréről, beleértve a repülésbiztonsági rendszer szerepeit és felelősségeit, a repülésbiztonsági irányelveket és a célokat, a repülésbiztonsági kockázatkezelést és a repülésbiztonság biztosítását is.

(Lásd még a **HBA.AM.B.3** – „Repülőtéri személyzet képesítési és képzési követelményei” pontban)

### 2.2.12.1 – A repülésbiztonsági tájékoztatás

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(9)

A Hévíz-Balaton Airportnak kommunikálnia kell a repülésbiztonsági rendszer céljait és eljárásait a teljes műveleti személyzet számára, és a repülésbiztonsági rendszer és annak alkalmazása legyen egyértelmű a műveletek minden aspektusa tekintetében.

A kommunikációnak folyamatosan áramlania kell a Repülésbiztonsági Igazgató és a üzemeltető személyzet között az egész szervezetnél. A Repülésbiztonsági Igazgatónak a megfelelő eszközök révén kell kommunikálnia a szervezet repülésbiztonsági rendszerének teljesítményét. A Repülésbiztonsági Igazgatónak továbbá biztosítania kell, hogy a vizsgálatokból, a repülésbiztonsági kapcsolatos esetekből vagy akár e szervezetnél, akár külső szervezeteknél más repülésbiztonsági tapasztalatokból levont tanulságok széles körben terjesztésre kerüljenek.

A repülésbiztonsági kommunikáció céljai:

- a repülésbiztonsági rendszer átfogó tudatosítása a teljes személyzetben;
- a biztonságkritikus tájékoztatás megadása;
- az adott lépések okainak ismertetése;
- a repülésbiztonsági eljárások bevezetése vagy módosítása okainak ismertetése.

A Hévíz-Balaton Airport az alábbi eszközöket használhatja a repülésbiztonsági információk terjesztésére:

- jelen kézikönyv fejezetei a repülésbiztonsági rendszer leírására;
- egyéb biztonsági eljárások és folyamatok;
- biztonsági hírlevelek;
- tájékoztató e-mailek;

Ezen kívül a rendszeres értekezleteken napirendi pont a biztonsággal kapcsolatos teendők és eljárások áttekintése.

### 2.2.13 – A repülésbiztonság-irányítási rendszer kimenetei

ADR.OR.D.005(b)(7); AMC1 ADR.OR.D.005(b)(7); ADR.OR.D.005(b)(9)

A Hévíz-Balaton Airportnak folyamatosan törekednie kell a repülésbiztonsági teljesítmény tökéletesítésére. A Hévíz-Balaton Airport kidolgozta és fenntartja a

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

releváns hivatalos eljárást. A folyamatos tökéletesítés az alábbiak révén érhető el:

- a létesítmények, a felszerelések, a dokumentáció és az eljárások proaktív és reaktív értékelése;
- az egyéni teljesítmény proaktív értékelése az egyén biztonsági kötelezettségei teljesítésének ellenőrzése céljából;
- reaktív értékelések a rendszernek a biztonsági kockázatok ellenőrzésére és csökkentésére irányuló hatékonyságának ellenőrzése céljából.
- belső értékelések;
- független auditok;
- szigorú dokumentum ellenőrzések;
- a biztonsági ellenőrzések és kockázatcsökkentő lépések folyamatos figyelemmel kísérése.

(lásd: **HBA.AM.B.2.2.12.1** – „Az SMS folyamatos javítása”)

A Hévíz-Balaton Airport repülésbiztonsági rendszere magába foglalja:

- a felügyeleti rendszer felülvizsgálatát,
- a repülésbiztonsági rendszer elégtelen teljesítménye okainak azonosítását,
- az ilyen elégtelen teljesítmény műveleti következményeinek meghatározását,
- és az ilyen okok kiküszöbölését vagy csökkentését célzó hivatalos eljárásokat, valamint
- olyan tájékoztatási módszereket, amelyek biztosítják, hogy a személyzet maradéktalanul ismerje a repülésbiztonsági rendszert, közlik a biztonság szempontjából kritikus információkat és magyarázatot adnak az egyes repülésbiztonsági intézkedéseknek, valamint a repülésbiztonsági eljárások bevezetésének vagy módosításának okairól.

A Hévíz-Balaton Airport rendszeresen tart vezetőségi átvizsgálásokat, a felügyeleti rendszer felülvizsgálatának, értékelésének érdekében. Az átvizsgálást a Repülésbiztonsági Igazgató készíti elő, a Felelős Vezető tartja meg és minden napirend, feladatterv és döntés dokumentálva van.

### **2.2.13.1 – Az SMS folyamatos javítása**

A Hévíz-Balaton Airport figyelemmel kíséri és értékeli az SMS-folyamatok hatékonyságát az SMS általános teljesítményének folyamatos javítása érdekében.

A folyamatos fejlesztést a Hévíz-Balaton Airport repülésbiztonsági teljesítménymutatóinak figyelemmel kíséréssel kell elvégezni, és összefüggésben áll az SMS érettségével és hatékonyságával. A repülésbiztonsági folyamatok, a folyamatos ellenőrzés és nyomon követés révén támogatják az SMS javítását. Ezeket a célokat a belső értékelések és az SMS független ellenőrzéseinek alkalmazásával kell elérni.

A belső értékelések magukba foglalják a Hévíz-Balaton Airport tevékenységeinek értékelését, amelyek hasznos információkat szolgáltathatnak a szervezet

döntéshozatali folyamataiban. A belső értékelési funkció magában foglalja a repülésbiztonság menedzsment funkcióinak értékelését, a politikai döntéshozatalt, a repülésbiztonsági kockázatok kezelését, a repülésbiztonság biztosítását és a repülésbiztonság előmozdítását a szervezet egészében.

A belső auditok magukban foglalják a Hévíz-Balaton Airport tevékenységeinek szisztematikus és ütemezett vizsgálatát, beleértve az SMS végrehajtására vonatkozó konkrét vizsgálatokat is (lásd: éves audit terv). A leghatékonyabban a belső auditokat olyan személyek végezzék, amelyek függetlenek az értékelt feladatoktól. Ezek az auditok biztosítják az SMS felelősségre vonható vezetőit, illetve az SMS és a támogató rendszerek végrehajtásának és hatékonyságának nyomon követését.

Az SMS külső auditjait a Hévíz-Balaton Airport SMS-ének elfogadásáért felelős hatóság végezheti el (légiközlekedési hatóság). Ezen külső auditok fokozzák a belső ellenőrzési rendszert, és független felügyeletet biztosítanak.

Az értékelési és auditálási folyamatok hozzájárulnak ahhoz, hogy a Hévíz-Balaton Airport képes legyen folyamatosan javítani a repülésbiztonsági teljesítményt. Az SMS folyamatos figyelemmel kísérése, kapcsolódó biztonsági ellenőrzései és támogató rendszerei biztosítják, hogy a repülésbiztonsági irányítási folyamat elérje céljait.

### 2.3 – A megfelelés nyomon követése

ADR.OR.B.050; ADR.OR.D.005(b)(11); AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11);  
AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11); ATM/ANS.OR.B.005 (c)

Az Ügynökség által meghatározott légialkalmassági előírások módosítását követően a Hévíz-Balaton Airport:

- felülvizsgálat keretében meghatározza az LHSM repülőtérre alkalmazandó légialkalmassági előírásokat; és
- adott esetben az ADR.OR.B.040. pontja szerint kezdeményezni a változtatási eljárást és végrehajtania az LHSM repülőtérrel érintő szükséges változtatásokat (**HB.AM.B.2.2.10** – „Változáskezelés”).

A Hévíz-Balaton Airport a felügyeleti rendszere részeként hivatalos eljárást folytat annak figyelemmel kísérésére, hogy teljesíti-e a vonatkozó követelményeket.

A megfelelés figyelemmel kísérési folyamatának bevezetése és alkalmazása képessé teszi a Hévíz-Balaton Airport-ot a megfelelés figyelemmel kísérésére e rész, az ADR.OPS rész releváns követelményei, valamint a Hévíz-Balaton Airport által megállapított, bármely más alkalmazandó szabályozási követelmények szerint.

Annak érdekében, hogy a Hévíz-Balaton Airport folyamatosan nyomon követhesse a szervezetére vonatkozó követelményeknek való megfelelést, felügyeleti eljárásokat vezet be.

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

A megfelelőség figyelemmel kíséresi folyamatának bevezetése és alkalmazása képessé teszi a Hévíz-Balaton Airportot a megfelelőség figyelemmel kísérésére a rá vonatkozó követelmények, valamint a saját maga által megállapított, bármely más alkalmazandó szabályozási követelmények szerint.

A Hévíz-Balaton Airport megfelelőség figyelemmel kíséresi rendszere úgy lett létrehozva, hogy demonstrálja és összehangolja a vállalati folyamatokat és rendszereket. A megfelelőség figyelemmel kíséresi eljárást a 139/2014/EU, a 2017/373 (EU) rendeletek és a 2018/1139 rendelet és annak megfelelő végrehajtási szabályai alapján az elfogadható megfelelőségi módozatokkal (AMC) és az útmutató anyaggal (GM) figyelembe véve dolgozták ki.

A megfelelőség ellenőrzési folyamata dokumentálja a Hévíz-Balaton Airport minden olyan kiemelkedő elveit, mint a cégvezetés politikája, irányelvei:

- Minden vonatkozó jogszabályi követelménynek, nemzetközi szabványnak és iparági gyakorlatnak való megfelelés;
- A biztonsági kockázatok azonosítása, kiküszöbölése és hatékonyan kezelése;
- Vállalati biztonságpolitika meghatározása és annak javítására történő intézkedések;
- A vonatkozó biztonsági információk eljuttatása minden munkavállalóhoz.

A Hévíz-Balaton Airport a jelen kézikönyvben és kapcsolódó eljárásaiban meghatározta a tevékenységei megfelelőségének figyelemmel kísérésére alkalmazandó folyamat alapvető struktúráját.

A megfelelőség figyelemmel kísérését a Hévíz-Balaton Airport bevezette, fenntartja és folyamatosan felülvizsgálja, valamint szükség esetén tökéletesíti.

A megfelelőség figyelemmel kísérésének struktúrája megfelel a szervezet méretének és a vizsgálandó tevékenységek összetettségének, beleértve az alvállalkozásba adott tevékenységeket is.

A megfelelőség figyelemmel kísérésének tartalmaznia kell egy visszajelzési rendszert is a megállapításoknak a felelős vezetőhöz való továbbítására szükség esetén a korrekciós intézkedések hatékony alkalmazása céljából.

A Hévíz-Balaton Airport figyelemmel kíséri a megfelelőséget a biztonságos működés céljából általa tervezett eljárásoknak. Ennek során a repülőtér-üzemeltetőnek legalább, és ahol lehet, 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.

A belső dokumentációért felelős vezetők biztosítják, hogy minden érintett alkalmazott hozzáférjen a feladatainak ellátásához szükséges külső és belső szabályozásokhoz. Az kinevezett vezetők folyamatosan felügyelik a releváns jogszabály változásokat, és ha ezek érintik az üzemelést, értesítik a megfelelés nyomonkövetéséért felelős vezetőt, aki kezdeményezi az érintett dokumentáció lehető leghamarabbi módosítását.



### 2.3.1 – Szervezeti felépítés

Egy személy felelős a megfelelőség figyelemmel kíséréseért - a figyelemmel kíséresi feladatokat a Compliance vezető látja el. (lásd még **HBA.AM.B.2.1.2** – „Kijelölt személyek”)

A felelős vezető az ADR.D.015 (a) bekezdése szerint biztosítja, hogy megfelelő források álljanak rendelkezésre a megfelelőség figyelemmel kísérésére.

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja a megfelelőség figyelemmel kíséréseinek függetlenségét, az ellenőrzött funkciótól, eljárástól stb. független auditok, vizsgálatok és auditorok biztosításával.

A megfelelőség figyelemmel kísérésebe bevont személyek számára a Hévíz-Balaton Airport hozzáférést biztosít a repülőtér szervezet bármely részéhez, és szükség esetén bármely szerződéses szervezethez is.

A megfelelőség figyelemmel kíséresi szervezeti felépítése tükrözi a Hévíz-Balaton Airport méretét, valamint a tevékenységeinek jellegét és összetettségét. A megfelelőség figyelemmel kíséréseért felelős személy (Compliance vezető) elvégezheti maga is az összes auditot és vizsgálatot, vagy kinevezhet egy vagy több auditort a megfelelő szakképzettséggel rendelkező személyzet megválasztásával akár a Hévíz-Balaton Airport belül, akár azon kívül. A választott megoldástól függetlenül biztosítani kell, hogy az auditálási funkció függetlensége ne sérüljön, különösen olyan esetekben, amikor az auditot vagy a vizsgálatot végzők maguk is felelősséggel tartoznak más funkciókért a Hévíz-Balaton Airportnak.

Ha külső személyzet látja el a megfelelőségi auditok vagy vizsgálatok lefolytatását:

- bármely ilyen auditot vagy vizsgálatot a megfelelőség figyelemmel kíséréseért felelős személy felelősségére végzik;
- a Hévíz-Balaton Airport továbbra is felelős marad annak biztosításáért, hogy a külső személyzet rendelkezzen a releváns tudással, háttérrel és tapasztalattal, adott esetben, az átvizsgálendő vagy vizsgálandó tevékenységek tekintetében, beleértve a megfelelőség figyelemmel kísérése terén szerzett tudást és tapasztalatokat.

A Hévíz-Balaton Airport viseli a végső felelősséget a megfelelőség figyelemmel kíséréseinek hatékonyságáért, különös tekintettel minden korrekciós lépés hatékony megvalósítására és az utómunkálatokra.

#### 2.3.1.1 – Auditorok

A Hévíz-Balaton Airport a megfelelőség figyelemmel kísérés biztosítása érdekében auditorok csoportját működteti.

Az auditorokkal kapcsolatosan képesítési vagy jogosultsági elvárások a következők:

- rendelkezzen a megfelelő – lehetőség szerint légiközlekedési – auditori képzettséggel;
- rendelkezzen légiközlekedési üzemeltetési tapasztalattal és szakértelemmel a légiközlekedési műveletek, repülőtéri műveletek, vagy a repülőtéri karbantartás terén;
- rendelkezzen elegendő tapasztalattal, de funkcionálisan független az ellenőrizendő területtől;
- rendelkezzen a megfelelőség-felügyeleti rendszer átfogó ismeretével.

Valamennyi auditort az audit megkezdése előtt el kell látni a kijelölt területre vonatkozó ellenőrzési megbízással.

Meg kell győződni a kijelölt auditor jogosultságáról a megbízás kiadása előtt. Ha a kijelölt auditornak nincs korábbi tapasztalata, akkor az első kettő audit során társ auditor felügyeli. A Hévíz-Balaton Airport által kijelölt auditorok évente legalább kettő auditot kell, hogy végrehajtsanak a jártasságuk megtartása érdekében.

Az auditornak az auditált területtől függetlennek kell lennie. Ez biztosítja, hogy az auditorok ne kerüljenek olyan helyzetbe, ahol az objektivitás nem teljesül összeférhetetlenség miatt.

Az Ügyvezető Igazgató nyilvántartást vezet a jogosult és megbízással rendelkező auditorokról (*7. függelék – Auditorok listája 2018\_09\_28\_v1\_auditor\_list*).

A Hévíz-Balaton Airport külső auditor megbízása esetén az alábbiakat kell hogy szem előtt tartsa:

- Bármely auditot és ellenőrzést az Ügyvezető Igazgató felelőssége mellett végez;
- A Hévíz-Balaton Airport felelős annak biztosításáért, hogy a külső auditor rendelkezik a vállalat által megszabott kritériumokkal, megfelelő ismereteivel, hátterével és tapasztalattal.

A Hévíz-Balaton Airport minden esetben felelős a megfelelőség funkció hatékonyságának, különösen az összes korrekciós intézkedés hatékony végrehajtásáért és nyomon követéséért.

### 2.3.2 – A megfelelőség figyelemmel kísérésének dokumentációja

A releváns dokumentációk kell hogy tartalmazzák a Hévíz-Balaton Airport felügyeleti rendszerének releváns részeit.

A releváns dokumentációnak az alábbiakat kell tartalmaznia:

- fogalom meghatározások;
- meghatározott tevékenységi előírások;
- a Hévíz-Balaton Airport szervezetének ismertetése;
- a feladatok és felelőségek kijelölése;



- a szabályozásnak való megfelelést biztosító eljárások;
- a megfelelés figyelemmel kíséresi programja, nevezetesen:
  - a figyelemmel kíséresi program ütemezése (éves audit terv);
  - auditálási eljárások;
  - jelentési eljárások;
  - utómunkálatok és korrekciós eljárások;
  - nyilvántartási rendszer;
  - képzési útmutató;
  - a dokumentumok ellenőrzése.

Minden bizonyíték az összes olyan információból származik, amelyet az audit során szereztek, és alapul szolgál a megfelelés megállapításához vagy a követelményeknek való meg nem feleléshez. A cél az, hogy elegendő tényszerű bizonyítékot biztosítson annak bizonyítására, hogy az ellenőrzött megfelel vagy nem a követelményeknek.

Minden előkészített nyilvántartásnak olvashatónak, azonosíthatónak és a tevékenységre visszavezethetőnek kell lennie.

A megfelelés figyelemmel kísérés alkalmazható formanyomtatványai jelen Repülőtéri Kézikönyv függelékei fejezetben találhatóak:

- 4. függelék – *Audit jelentés 2018\_09\_28\_v1\_audit\_report*
- 5. függelék – *Értékelési kérdéslista 2018\_09\_28\_v1\_audit\_checklist*
- 6. függelék – *Audit feljegyzések 2018\_09\_28\_v1\_audit\_notes*
- 7. függelék – *Auditorok listája 2018\_09\_28\_v1\_auditor\_list*
- 8. függelék – *Vezetői felülvizsgálati lap 2018\_09\_28\_v1\_review\_meeting*
- 9. függelék – *Audit státusz lista 2018\_09\_28\_v1\_audit\_status*
- 10. függelék – *Javító intézkedési lista 2018\_09\_28\_v1\_CAP\_status*

### 2.3.3 – Képzés

A pontos és alapos képzés elengedhetetlen a megfelelés biztosítása és a folyamatok optimalizálása céljából. A képzés hatékonysága érdekében a HBA biztosítja, hogy a teljes személyzet értse a felügyeleti rendszerének dokumentációjában rögzített célokat.

A megfelelés figyelemmel kísérésében résztvevő személyzet képzését a HBA biztosítja. Az ilyen képzés kiterjed a megfelelés figyelemmel kísérésének követelményeire, a feladattal kapcsolatos kézikönyvekre és eljárásokra, az auditálási technikákra, a jelentésre és a nyilvántartásra.

Időt kell biztosítani a megfelelés figyelemmel kísérésébe bevont személyzet képzésére, valamint a személyzet többi részének tájékoztatására, ezért a HBA

biztosítja a személyzet többi részének tájékoztatását, képzését is. (Lásd még a **HBA.AM.B.3** – „Repülőtéri személyzet képesítési és képzési követelményei” pontban) Az idő és a források ráfordítását a szóban forgó tevékenységek volumene és összetettsége alapján kell eldönteni.

A HBA biztosítja az alapkövetelményeknek megfelelő képzést minden munkavállaló számára. Minden munkavállaló tájékoztatást kap a vonatkozó szabályozási környezetről, az irányítási rendszerek követelményeiről és a vállalatirányítási rendszerről.

A követelményekben bekövetkezett változásokról rendszeres időközönként frissítő képzést biztosít a HBA minden alkalmazottjának.

#### 2.3.4 – A megfelelés figyelemmel kísérése — az audit ütemezés

A program általában 12 hónapos időszakra tervezett, de egyedi esetekben az ellenőrzés gyakorisága, intervallumának növelése vagy csökkentése függhet az ellenőrzött terület / funkció korábbi eredményeitől. Ennek megfelelően az ütemterv rugalmas, de romló tendenciák esetén bármikor kiegészíthető további auditokkal. Ezzel szemben az auditok gyakorisága csökkenthető azokon a területeken, ahol a korábbi rossz eredményekhez képest folyamatosan javuló tendenciát mutat az érintett terület, feltéve, hogy nem történik változás a szabványok, a szervezet, a működés, vagy a technológia tekintetében. Az ellenőrzések közötti időszak nem haladhatja meg a 12 hónapot. Ez lehetővé teszi egy adott terület ellenőrzésének tervezését egy éven belül.

Az éves terv a vonatkozó jogszabályok által meghatározott minden területre kiterjed. Minden területen biztosítani kell az adott naptári időszakban és időszakosan felülvizsgált ciklusban teljesítendő meghatározott auditálási ütemtervet. Az Ügyvezető Igazgató minden év január 31-ig elkészíti az éves audit és ellenőrzési tervet. A jóváhagyást követő egy héten belül a HBA a tervet elküldi a légiközlekedési hatóságnak tájékoztatásul.

Az auditok az éves ellenőrzési terv szerint zajlanak.

A HBA audit terve két fő területre terjed ki:

1. Saját működéssel kapcsolatos auditokra
2. Beszállítói auditokra

A HBA biztosítja a felülvizsgálati ciklusban teljesítendő, meghatározott auditálási ütemterv végrehajtását. A megfelelés figyelemmel kísérését szintén ellenőrizni kell a meghatározott auditálási ütemterv szerint.

A megfelelés figyelemmel kísérését is át kell vizsgálni a meghatározott auditálási ütemterv szerint. Az ütemtervnek lehetővé kell tennie 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 jelen Repülőtéri Kézikönyvben meghatározott irányelvek és eljárások szerint.

A tervezett auditokon felül – indokolt esetben – az Ügyvezető Igazgató nem ütemezett auditokat (ad-hoc) is elrendelhet.

A HBA ellenőrzi a megtett korrekciós lépéseket, azok tényleges megtételét és hatékonyságát.

Szükséges esetben a HBA továbbra is felelős marad annak biztosításáért, hogy az igénybe vett szerződött partner rendelkezzen a releváns tudással, háttérrel és tapasztalattal, adott esetben, az átvizsgálendő vagy vizsgálandó tevékenységek tekintetében, beleértve a megfelelőség figyelemmel kísérése terén szerzett tudást és tapasztalatokat.

A HBA viseli a végső felelősséget a megfelelőség figyelemmel kísérése hatékonyságáért, különös tekintettel minden korrekciós lépés hatékony megvalósítására és az utómunkálatokra.

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

Ezután a HBA-nak meg kell vizsgálnia 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 rendszerre, a fő eljárásokra, folyamatokra és a működési módjára kiterjedően és a Repülőtéri Kézikönyvben rögzített időközök szerint. E naptári időszak feleljen meg a releváns légiközlekedési hatóság ellenőrzés-tervezési ciklusának, és esetlegesen 36 hónapra növelhető a légiközlekedési 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.

### 2.3.5 – Alkalmazott előírások, követelmények

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) **2018/1139** rendelete (2018. július 04.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről, különösen:

- A Bizottság **139/2014/EU** rendelete (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról EGT-vonatkozású szöveg;
- Az Európai Parlament és a Tanács **376/2014/EU** rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről EGT-vonatkozású szöveg;
- A Bizottság **1035/2011/EU** végrehajtási rendelete (2011. október 17.) a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról, valamint a 482/2008/EK és a 691/2010/EU rendelet módosításáról EGT-vonatkozású szöveg.
- A Bizottság (EU) **2017/373** végrehajtási rendelete (2017. március 1.) a légiforgalmi szolgáltatást/léginavigációs szolgálatokat és más légiforgalmi szolgáltatási hálózati funkciókat és azok felügyeletét ellátó szolgáltatókra vonatkozó közös követelmények meghatározásáról, valamint a 482/2008/EK rendelet, az 1034/2011/EU, az 1035/2011/EU és az (EU) 2016/1377 végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, továbbá a 677/2011/EU rendelet módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg.)

### 2.3.6 – Felelősség a megfelelés figyelemmel kíséréséért

A felelősség a megfelelés figyelemmel kíséréséért azt a személyt terheli, aki közvetlenül jelent az Ügyvezető Igazgatónak, aki a HBA esetében szintén az Ügyvezető Igazgató.

A megfelelés figyelemmel kíséréséért felelősnek kinevezett személy rendelkezzen:

- megfelelő tapasztalatokkal és szakértelemmel a repülőtéri műveletek, vagy a repülőtéri karbantartás terén, vagy hasonló területeken;
- megfelelő ismeretekkel és tapasztalatokkal a biztonság felügyelete és a minőségbiztosítás terén;
- ismeretekkel a Repülőtéri Kézikönyv tekintetében;
- átfogó ismeretekkel a repülőtéri területeken alkalmazandó követelmények terén.

### 2.3.7 – A megfelelésre vonatkozó eljárások biztosítása

Megfelelési rendszer célja annak biztosítása, hogy a szervezet működését ellenőrizze:

- az ütemezett ellenőrzési program kapcsán;
- a visszajelzéseket kapjon jelentési rendszeren keresztül;
- ~~a helyesbítő intézkedések végrehajtásához szükséges események és eredmények~~

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

folyamatos elemzése;

- a helyesbítő intézkedések nyomon követése azok hatékonyságának érdekében.

A HBA értesíti a légiközlekedési hatóságot, ha Alternatív Megfelelési Módozatot (AMC) kíván alkalmazni. Ezen eljárás esetén a légiközlekedési hatóság számára biztosítani kell:

- a kérvényt;
- az Alternatív Megfelelési Módozat részletes leírását;
- a Repülőtéri Kézikönyv javasolt módosítását, amely tükrözi az Alternatív Megfelelési Módozat alkalmazását;
- egy dokumentált értékelést és elemzést, amely megmutatja, hogy az 216/2008/EK határozat, valamint annak végrehajtási szabályai teljesülnek.

Annak bizonyítására, hogy teljesülnek a végrehajtási szabályok, az értékelés dokumentált kockázatértékelést kell hogy tartalmazzon. A kockázatértékelés eredményének bizonyítania kell, hogy elérte az elvárt biztonsági szintet.

A légiközlekedési hatóság előírhatja azokat a feltételeket, amelyek mellett a HBA működtetheti az Alternatív Megfelelési Módozatokat.

A HBA nem alkalmazhatja az Alternatív Megfelelési Módozatokat, kivéve, ha a szükséges egyenértékű biztonsági szintet a légiközlekedési hatóság jóváhagyta és az EASA támogatja. A hivatalos jóváhagyást a légiközlekedési hatóság által kiadott egyedi dokumentumok deklarálják, és csak azok kézhezvétele után válnak érvényessé.

### 2.3.8 – A megfelelés ellenőrzési programja

A megfelelés ellenőrzési program magában foglalja az összes olyan tervezett intézkedést, amely ahhoz szükséges, hogy biztosítsa az általános működés megfelelését az összes vonatkozó jogszabályi követelménynek, szabványnak és eljárásnak megfelelően. A megfelelés ellenőrzési program elemei és folyamatai úgy lettek megtervezve, hogy a program rendeltetésszerű, hatékony és eredményes legyen. A program célja, hogy megfeleljen a következőknek:

- A 2018/1139 rendelet és annak vonatkozó végrehajtási szabályai
- Vonatkozó magyar nemzeti szabályozás;
- A légiközlekedési hatóság, vagy a HBA által kijelölt egyéb vonatkozó követelmények.

### 2.3.9 – Auditálási eljárások

Az ellenőrzés alá vont területeket a Ügyvezető Igazgató határozza meg és tervezi meg.

### 2.3.9.1 – Auditok alapelvei

Az audit elsődleges célja, hogy szisztematikusan és független módon összehasonlítsa a műveletek lefolyásának módját a közzétett működési eljárások módja szerint. Számos terület lefedhető egy auditok során.

Az auditok alapelvei:

- Az audit célja az ismeretszerzés. Vádló és büntető jellegű javaslatokkal csak ellenkező hatás érhető el.
- Az auditálnak minden lényeges dokumentumot az auditor rendelkezésére kell bocsátania, és intézkednie kell arról, hogy a szakszemélyzet kívánság szerint rendelkezésre álljon interjúra.
- A tényeket mindig tárgyilagos szemmel kell megvizsgálni és az auditornak függetlennek kell lennie a vizsgált szakterülettől.
- A vizsgálat megállapításait (eltéréseit) megbeszélte időn belül (ami nem lehet 5 napnál hosszabb) át kell adni az auditált egység vezetőjének.
- Az adott szervezeti egység személyzete és a vezetés ugyancsak, visszacsatolást kell kapjon az audit megállapításairól.
- Pozitív visszaigazolást jelent az, amikor a jelentés rávilágít az audit során tapasztalt jó pontokra.
- A negatív kritikai megjegyzéseket, amennyire csak lehetséges, el kell kerülni.

Az auditált terület felelősétől a gyökérok meghatározását és a hiányosságok megoldására szóló terv készítését várják el.



### 2.3.9.2 – Az audit folyamata

Az audit folyamata	
Tervezés	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Célkitűzés és hatáskör meghatározása</li><li>2. Helyszín meghatározása</li><li>3. Időpont meghatározása</li><li>4. Auditor kijelölése</li><li>5. Auditált féllel való kapcsolatfelvétel</li><li>6. Audit értesítés küldése az auditált részére</li></ol>
Előkészület	<ol style="list-style-type: none"><li>1. A követelmények, szabványok, szabályok, valamint az auditált eljárásainak megismerése</li><li>2. Ellenőrző lista tartalmának összeállítása</li><li>3. A korábbi auditok áttekintése és azok eredményeinek kiértékelése</li><li>4. Alkalmazni kívánt dokumentációk és nyomtatványok</li></ol>
Végrehajtás	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Nyitó értekezlet, bemutatkozás</li><li>2. Audit ütemének ismertetése</li><li>3. Audit megkezdése</li><li>4. Interjúk lefolytatása</li><li>5. Tanúsító ellenőrzések</li><li>6. Nyilvántartások és dokumentációk vizsgálata</li><li>7. Objektív bizonyítékok összeállítása</li><li>8. Javításra szoruló területek meghatározása</li><li>9. Működés veszélyeinek azonosítása</li><li>10. Megállapítások/észrevételek ismertetése</li><li>11. Záró értekezlet, összegzés</li></ol>
Jelentés	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Audit jelentés előkészítése</li><li>2. Audit jelentés elküldése</li><li>3. Az auditált észrevételeinek megküldése</li></ol>
Módosító intézkedések	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Felülvizsgálat megkezdése</li><li>2. Objektív bizonyíték kérése</li></ol>



Az ellenőrzés első lépése a cél és a hatáskör meghatározása. Az audit helyszíne annak típusától függ. Általában az auditot a helyszínen kell elvégezni, ahol az auditált tevékenysége, teljesítménye fizikailag megfigyelhető. Néha lehetséges az audit elvégzése a vonatkozó dokumentumok és nyilvántartások felülvizsgálata révén. Ebben az esetben úgynevezett „Desk top” audit végezhető el. Az auditok időtartama (külső és belső egyaránt) normál esetben nem haladhatja meg a két munkanapot. Ettől eltérő esetben – mely indokolt lehet (katonai vagy speciális kritériumok esetén) – alaposabb egyeztetés szükséges a felek között az audit sikeres lefolytathatósága érdekében. Hasonló helyzet állhat elő amikor a beszállítói ellenőrzés egy hatósági ellenőrzéssel van integrálva. Az Ügyvezető Igazgató felelőssége az auditor(ok) hozzárendelése az auditokhoz. Amikor ezt megteszi, figyelembe kell venni a **HBA.AM.B.2.3.1.1** – „Auditorok” pontban részletezett pártatlansági kritériumokat. A kijelölt auditor(ok) haladéktalanul felveszik a kapcsolatot az auditált féllel, és egyeztetik az audit időpontját és helyét.

Amikor az auditor befejezi az audit előkészítését, de legkésőbb kettő-három héttel az audit tervezett időpontja előtt, meg kell küldenie az értesítést az auditált félnek.

Az audit során, minimum vázlatában egyeztetett kérdéslistát kell használni. Az kérdéslista a teljesség igényével kiterjed az ellenőrzött terület teljes körére. Az kérdéslistának, illetve az auditált félnek leküldött vázlatnak hatályos dátummal kell rendelkeznie, és tartalmaznia kell azon szabályzatok és/vagy szabványok felsorolását, amelyekből az audit kérdések származnak.

Ha egy korábbi kérdéslista kerül alkalmazásra, annak tartalmának felülvizsgálatával az auditornak biztosítania kell, hogy minden olyan esetben, amikor egy szabályozást vagy szabványt hatályon kívül helyeztek, a kérdéslistát ennek megfelelően felül kell vizsgálni, hogy tükrözze ezeket a változásokat.

Az auditor felelőssége az audit előkészítésének részeként biztosítani, hogy az ellenőrzés során használt kérdéslista tükrözze a jogszabályok legfrissebb változatait.

Az audit során az auditor köteles biztosítani, hogy az kérdéslistán szereplő valamennyi kérdéssel foglalkozzon. Ha konkrét kérdések nem kezelhetők, az auditornak jeleznie kell annak megválaszolatlanságát. Az kérdéslistán szereplő minden megállapítást és észrevételt fel kell venni az audit jelentésbe.

A dokumentáció áttekintése egy olyan része az auditnak, amely előzetesen elvégezhető.

Külső auditokhoz az az ideális helyzet, ha az auditált az auditot megelőzően minden vonatkozó dokumentumot (kézikönyvet, stb.) megküld, így lehetővé téve a dokumentumok felülvizsgálatát a helyszíni audit előtt. A dokumentumok felülvizsgálata

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

során írásos megjegyzéseket is kell tenni, amely jelzi, hogy az ellenőrzött eljárás milyen módon kezeli és ellenőrzi a rendszer működését. Az auditálás során személyi interjúkat érdemes végezni a bizonyíték beszerzése érdekében, amelyek szükségesek ahhoz, hogy meghatározzák a követelményeknek való megfelelést az auditált személy által megfogalmazott feltételek szerint.

A hatékony audit interjúk biztosítása érdekében fontos a minden részletre kiterjedő előkészítés. Az kérdéslisztát előzetesen meg kell vizsgálni és minden egyes előre jelzett interjúhelyzetre vonatkozóan konkrét kérdéseket kell készíteni.

Az interjúk során a bizonyítékok összegyűjtésének hatékonysága érdekében a kérdéseket oly módon kell előterjeszteni, hogy eredményes párbeszédet teremtsen és javíthassa az interjúalanyok információcseréjét. Az interjúból nyert információk gyakran nem elégségesek a megfelelés vagy a nem megfelelés bizonyítására. Szükséges lehet, hogy a személyi interjúk során kapott információkat megfelelően igazolják a különböző forrásokból származó bizonyítékok, mielőtt a következtetést az auditorok levonják.

Az auditálás módszertana közé tartozik az írásos dokumentumok, mint bizonyítékok felülvizsgálata, szükség esetén becsatolása (pl. emlékeztetők, jegyzőkönyvek, képzési nyilvántartások). Általában a bizonyítékgyűjtési folyamat első lépése a kézikönyvek áttekintése (ha az semmilyen okból nem volt lehetséges a felkészülés során) és egyéb vonatkozó dokumentációk annak meghatározására, hogy a vizsgált személy betartja-e az előírásokat.

Az auditok előtt nem mindig van lehetőség a dokumentumok tanulmányozására; ezért sok esetben a dokumentumokat az audit első szakaszában kell felülvizsgálni. Ez nyilvánvalóan bizonyos mértékben csökkenthető az audit hatékonyságát annak lefolytatásához rendelkezésre álló idő ismeretében. Az a tény, hogy az eljárásokat megfelelően dokumentálták, nem mindig jelenti azt, hogy azok megfelelően végre is vannak hajtva.

Az auditor egyik legfőbb tevékenysége az audit során, hogy az iratokban található információk hitelességét és igazolását az interjúkból és a közvetlen megfigyelésekből nyert bizonyítékokkal támassa alá.

Nagyon fontos, hogy megerősítésre kerüljenek az audit észrevételei és megállapításai a megfelelő vizsgálati minta alapján, amelyeket az auditor összegyűjtött annak vizsgálatakor. A minta egy csoport véletlenszerű reprezentatív részét fedezi. Az auditok eredményei megbízható következtetést fogalmaznak meg a rendszer teljes szabályozási és a követelmények betartásával kapcsolatban. Adott esetben csatolni szükséges a mintavételhez kapcsolódó dokumentációt az adott auditált terület kérdéslisztájához.

Minden erőfeszítést meg kell tenni az idő és a rendelkezésre állás korlátain belül, hogy az auditor minél több folyamatot értékeljen.

Minden olyan tényszerű bizonyítékot, amely támogatja a megállapítást vagy észrevételt, dokumentálni kell az kérdéslista "Megjegyzések" rovatában. A teljes kérdéslista szolgál alapul az audit jelentéshez. Minden bizonyítékot az audit során meg kell szerezni és ez szolgál alapul a „megfelelőség” megállapításához vagy a követelményektől való „eltérés”-hez. A cél minden esetben az, hogy elegendő bizonyítékot kell gyűjteni annak igazolására, hogy az auditált megfelel, vagy nem felel meg a követelményeknek.

A megfelelőség meghatározása nem mindig egyértelmű döntés, különösen az eljárások végrehajtása során. Szükség esetén az elegendő mennyiségű bizonyítékokat több forrásból kell beszerezni. A megfelelőség vagy nem megfelelőség meghatározására a bizonyítékokat össze kell gyűjteni, szükség esetén megerősíteni és végül elemezni.

Az auditot követően létre kell hozni egy audit jelentést, amely tartalmazza az audit során tapasztalt eltéréseket. Az auditori jelentés elkészítésekor elengedhetetlen, hogy minden egyes elem egyértelműen azonosítható legyen és fel kell tüntetni, hogy az audit mely területen és milyen jellegű hiányosságot tárt fel. A végső megállapításokat össze kell vetni ismételten a követelmény rendszerrel, amellyel kapcsolatosan az észrevétel történt.

Az audit a jelentés elkészítésével ér véget, melyet az auditorok és a felelős vezetők aláírásukkal tekintik elfogadottnak. Fontosnak gondolt eltérés esetén, azt meg kell küldeni a vizsgált terület felelős vezetőjének, hogy a feltárt okok ismeretében a javító intézkedéseket ennek megfelelően készítse el. Az auditált terület felelős vezetője ezen javító intézkedési tervre (CAP) a kiváltó okok ismeretében adjon javaslatot a megvalósíthatósági határidőre.

Ezeket a határidőket a záró értekezlet során meg kell vitatni és meg kell állapodni az auditorral. Az illetékes terület ezután köteles a javító intézkedéseket megtenni és annak megtörténtéről tájékoztatni az Ügyvezető Igazgatót, aki ezt követően értesíti az auditort a javító intézkedések befejezéséről.

Ha a megállapítás a vállalat egynél több részleget is érint, vagy esetleg közvetlenül kapcsolódik egy másik területhez, azt szintén meg kell vitatni az érintett terület felelős vezetőjével.

### 2.3.9.3 – Ellenőrzések alapelvei

Az ellenőrzés elsődleges célja, hogy megfigyeljen egy adott eseményt, vagy tevékenységet, annak ellenőrzése érdekében, hogy a meghatározott működési és/vagy karbantartási eljárásokat és követelményeket az adott esemény teljesítése során követik-e. Az ellenőrzések hatásköre az egyes területek dokumentált felügyelete legyen, a működési biztonság biztosítása érdekében. Az ellenőrzési eljárások a

biztonságot és a megfelelést követik, valamint folyamatosan azonosítják a lehetséges veszélyeket, nemkívánatos feltételeket és a javításra szoruló területeket.

Az ellenőrzés alá vont területeket az Ügyvezető Igazgató tervezheti.

Jellemző ellenőrzési területek:

- működési eljárások;
- repülésbiztonsági eljárások;
- működési ellenőrzés és felügyelet;
- kommunikációs és navigációs berendezések;
- eszközök és biztonsági berendezések;
- földi műveletek;
- veszélyes áruk;
- security;
- dokumentációs rendszerek (kézikönyvek, naplók és nyilvántartások);
- képzési rendszerek;
- beszállítói ellenőrzés, beleértve a földi kiszolgálást, a repülés előkészítése és a járatok adatainak felügyelete.

Az ellenőrzési hatáskörök magukban foglalják az irányítási rendszerekkel kapcsolatos eljárásokat is. A fent felsorolt hatáskörök lehetnek egyedi vagy kombinált ellenőrzés.

### 2.3.10 – Javító intézkedések

ADR.OR.C.020; AMC1 ADR.OR.C.020(b)

Az eltérésekről szóló értesítés kézhezvétele után a szakterület felelős vezetője:

- azonosítja a meg nem felelés kiváltó okát;
- kidolgoz egy korrekciós intézkedési tervet;
- igazolja az elfogadott korrekciós intézkedés végrehajtását az adott határidőn belül.

A légiközlekedési hatóság észrevételeivel kapcsolatban az Ügyvezető Igazgató koordinálja a tevékenységeket és az információáramlást.

A HBA meghatározott javító intézkedés tervvel kezeli a meg nem felelés hatásait, valamint azok kiváltó okait. A javító intézkedés olyan tevékenység, amelynek célja az esetleges meg nem felelés vagy más nem kívánatos esetleges helyzet (ok) kiküszöbölése vagy mérséklése, és a meglévő, feltárt meg nem felelés vagy más nem kívánatos feltétel vagy helyzet megisméltődésének megelőzése.

A kiváltó ok megfelelő meghatározása döntő a megisméltődés megelőzését célzó hatékony javító intézkedések meghatározásának szempontjából.

Minden egyes audit után két héten belül, az auditjelentések (4. függelék – *Audit jelentés 2018\_09\_28\_v1\_audit\_report*) kategorizált megállapításai vagy az egyéb

forrásokból származó, a meg nem felelésre vonatkozó megállapítások alapján az érintett auditor(ok) és az érintett terület(ek) vezetője az egyes megállapítások kijavítására/megszüntetésére szolgáló helyreállító intézkedésekről egyeztet.

Ezen megállapításoknak az eredményét a Hévíz-Balaton Airport *6. függelék – Audit feljegyzések 2018\_09\_28\_v1\_audit\_notes* formanyomtatványa ismerteti.

Az ezen a formanyomtatványon feltüntetett minden javító intézkedésnek szintén meg kell jelennie az eredeti audit jelentés (*4. függelék – Audit jelentés 2018\_09\_28\_v1\_audit\_report*) megállapításainak megfelelően, mely rögzíti az javító intézkedésért felelős személyt és határidőt. Minden egyes javító intézkedés megtörténtének az egyes kategóriához tartozó vagy megegyezett határidőn belül kell megtörténnie.

Az Ügyvezető Igazgató központi, naprakész listát tart minden javító intézkedés státuszáról (*10. függelék – Javító intézkedési lista 2018\_09\_28\_v1\_CAP\_status*). Ezt a nyilvántartást a Hévíz-Balaton Airport Ügyvezető Igazgatója rendszeresen felülvizsgálja a vezetői megbeszéléseken. Ez folyamatos visszajelzést ad a javító intézkedésekről és a Hévíz-Balaton Airport vezetősége folyamatosan nyomon követheti a javító intézkedések előrehaladtát.

Valamennyi javító intézkedést úgy kell definiálni, hogy egyértelműen meghatározza az eltérés okát. Ha a javító intézkedés végrehajtásra került és / vagy a megadott határidő lejárt, a területért felelős vezetőnek és az auditornak ellenőriznie kell, hogy a intézkedés elérte-e a tervezett eredményt. Ha az eredmény kielégítő, az eltérést lezártnak kell tekinteni. Ezt az auditor aláírásával kell megerősíteni a *6. függelék – Audit feljegyzések 2018\_09\_28\_v1\_audit\_notes* formanyomtatvány vonatkozó részében.

Ha az adott *6. függelék – Audit feljegyzések 2018\_09\_28\_v1\_audit\_notes* formanyomtatványokon megjelölt összes megállapítást lezártnak jelentik a felelős vezetők és ezt megerősíti az auditor, akkor az adott audit lezártnak tekintendő. Az Ügyvezető Igazgató ennek megfelelően frissíti az éves audit tervet és felül kell vizsgálnia a javító intézkedések előrehaladását.

Hogy egy javító intézkedés végrehajtásra került-e, és a nyitott tétel ismételt ellenőrzése azt mutatja, hogy a foganatosított intézkedés nem vezetett eredményre, vagy továbbra is szabálytalanság áll fenn, esetleg a megadott határidő lejárt, és az érintett felelős vezető nem kérte annak meghosszabbítását, az Ügyvezető Igazgatónak meg kell vizsgálnia az aktuális helyzetet és a javító intézkedés elmulasztásának vagy eredménytelenségének okait. Meg kell írásban állapotodni az adott helyzet azonnali kezeléséről. Legfeljebb további 3 hónapig engedélyezhetik a 2 szintű megállapítások fennállását.

Az Ügyvezető Igazgató:



- ellenőrizze, hogy a felelős vezetők mulasztottak-e és felelősek-e a meg nem felelésért;
- kísérelje figyelemmel a javító intézkedések végrehajtását és befejezését;
- biztosítja a javító intézkedések független értékelését, végrehajtását és befejezését;
- értékeli a javító intézkedések hatékonyságát a nyomon követési folyamaton keresztül;
- jelenti, ha a javító intézkedés megszünteti a nem megfelelés okát.

Azok a Megállapítások, amelyek miatt javító intézkedést kellett végrehajtani, de további ellenőrzést igényelnek a hatékonyság szempontjából, az Ügyvezető Igazgató ellenőrzi, majd újra megnyithatja a feltárt hiányosság anyagát, ha úgy ítéli meg, hogy a beavatkozás nem megfelelő.

### 2.3.11 – Vezetői felülvizsgálat

A vezetői felülvizsgálati folyamat célja egy szervezet irányítási rendszerének általános teljesítményének értékelése és a folyamatos fejlesztés lehetőségeinek azonosítása. Ezeket a felülvizsgálatokat a HBA felelős vezetői rendszeresen végzik.

A vezetői felülvizsgálatnak meg kell határozni és ki kell igazítani a tendenciákat, meg kell akadályozni a jövőbeni nem-megfeleléseket. A felülvizsgálat eredményeként született következtetéseket és ajánlásokat írásban kell benyújtani a felelős vezetőnek az intézkedésért.

A felelős vezetőknek olyan személyeknek kell lenniük, akik jogosultak a problémák megoldására és intézkedésekre.

A felelős vezetők legalább évente egyszer felülvizsgálják a HBA irányítási rendszerét, annak folyamatos alkalmasságának, megfelelőségének és hatékonyságának biztosítása érdekében. Ez a felülvizsgálat magában foglalja a fejlesztési lehetőségek felmérését és a megfelelés kezelési rendszer megváltoztatásának szükségességét, ideértve a vállalati politikát és a célkitűzéseket is. Az Ügyvezető Igazgatónak meg kell határozni a belső vezetés értékelésének gyakoriságát, formáját és szerkezetét.

A felelős vezetők felülvizsgálati értekezletének napirendjét az Ügyvezető Igazgató készíti el és valamennyi résztvevőnek legalább egy héttel az ülés előtt megküldi.

#### Bemenet:

Általánosságban a vezetői felülvizsgálatnak tartalmaznia kell a következő információkat:

- A biztonság- és megfelelés figyelemmel kísérelési rendszer hatékonysága;
- A biztonsági céloktól való eltérések;
- Biztonsági mutatók;
- A jelentési rendszer eredményei;

- A veszélyek azonosítása és kockázatelemzés;
- A partnerek visszajelzései;
- A javító és megelőző intézkedések helyzete;
- Ajánlások a fejlesztésre;
- A célkitűzések elérése;
- A korábbi vezetői felülvizsgálatok során kijelölt tevékenységek nyomon követése.

Kimenet:

A vezetői felülvizsgálat eredményei magukban foglalják az alábbiakkal kapcsolatos döntéseket és tevékenységeket:

- Javító, megelőző vagy egyéb intézkedések foganatosítása az irányítási rendszer és folyamatainak fejlesztése érdekében;
- A partnerek igényeihez kapcsolódó szolgáltatások javítása és az erőforrásigények biztosítása;
- A biztonsági célok megfogalmazása.

### 2.3.12 – A megállapítások szintjei

Az egyes megállapítások kategorizálása a következő lehet:

1. szintű megállapítások (Level 1): az érintett szakterület vezetőjének és/vagy az Ügyvezető Igazgatónak azonnali és megfelelő intézkedéseket kell tennie. Amennyiben szükséges, az érintett tevékenységet azonnal fel kell függeszteni mindaddig amíg a javító intézkedés meg nem történt. Értesíteni kell az Ügyvezető Igazgatót, a Repülésbiztonsági Igazgatót annak érdekében, hogy a lehető leghamarabb megakadályozza az eltérés további fennállását. A légiközlekedési hatóságot is értesíteni kell a bármely 1. szintű megállapításról.

2. szintű megállapítások (Level 2): korrekciós intézkedési és végrehajtási tervet kell készíteni és a megállapítás természetének megfelelő határidőn belül (maximum 6 hónap – legfeljebb 3 hónapon belül kell korrigálni, továbbá plusz 3 hónapot lehet adni az intézkedési terv elvégzéséhez, ha szükséges) végrehajtani azt és lejelenteni az auditáló fél felé. A 2. szintű megállapítás javító intézkedés végrehajtásának az időtartamát az adott terület felelős vezetőjének kell meghatározni, és az Ügyvezető Igazgatónak a 3+3 hónapos időtartamig kell elfogadnia. Az intézkedést, a határidőt és a határidő meghosszabbítását fel kell jegyezni a figyelemmel kíséresi ellenőrzési tervben (éves audit terv).

3. szintű megállapítások (Observation/ Megfigyelés): tanácsadói megállapításoknak kell tekinteni. A HBA, hogy az adott kérdésben javító intézkedést hajt végre a javasolt határidőn belül, vagy sem. Az időkeret (maximum 6 hónap) és a javító intézkedések



módja a felelős vezetők döntésétől függ. Aláírásával az egyes javító intézkedések végrehajtásáért felelős vezető megerősíti a intézkedés elfogadását és a határidejét. Az illetékes felelős vezető megerősíti a megkezdett intézkedéseket a *6. függelék – Audit feljegyzések 2018\_09\_28\_v1\_audit\_notes* formanyomtatvány aláírásával. Ezután az összes megállapítás és a vonatkozó audit nyitottnak tekintendő.

### **2.3.12.1 – A Megállapítások eredetének azonosítása**

A „Root Cause Analysis” egy olyan technika, amelyet a javító intézkedéseket bevezetni kívánó felelős vezető használ, hogy megválaszolja a kérdést, hogy miért fordult elő a probléma. Meg kell határozni, hogy mi történt, és miért történt meg, annak érdekében, hogy csökkentse a valószínűségét az újra előfordulásnak. Az egyik leggyakrabban használt módszer a „Root Cause Analysis” végrehajtásához az „5 miért” technika.

### **2.3.13 – Az Illetékes Hatóság által végzett ellenőrzéseket követő javító intézkedések kezelése**

A hatóság által felvetett nem megfelelés esetén javító intézkedési tervet kell eljuttatni a légiközlekedési hatósághoz az Ügyvezető Igazgatónak. A javító intézkedési terv nevezi meg a felelős kijelölt személyeket a felvett nem megfelelés javító intézkedés végrehajtásra.

A benyújtott javító intézkedési terv hatóság általi elfogadását követően a HBA maga hajtja végre a javító intézkedést. A javító és megelőző intézkedések végrehajtása a hatóság által jóváhagyott határidők és a javító intézkedési terv alapján történik. Minden bizonyítékot a légiközlekedési hatóságnak kell benyújtani az adott határidőig a nyomon követési intézkedésekhez. A nyomon követés során a légiközlekedési hatóság megvizsgálja, hogy a javító intézkedés hatásos volt-e és a nem megfelelés teljesen le van-e zárva, vagy ha további javító intézkedések észszerűek lehetnek a HBA felől.

Az Ügyvezető Igazgató felel a hatósági ellenőrzések során meghatározott javító és megelőző intézkedések végrehajtási állapotának nyomon követéséért. A nyomon követéseket heti rendszerességgel kell frissíteni kell. A javító intézkedések határideje csak akkor módosítható, ha azt a légiközlekedési hatóság jóváhagyta.

### 2.3.14 – Szerződéses tevékenységek

ADR.OR.D.010; AMC1 ADR.OR.D.010

A szerződés alapján végzett tevékenységek magukban foglalnak a HBA engedélyének hatálya alá tartozó és az engedély feltételeivel összhangban álló minden olyan tevékenységet, amelyet más, ilyen tevékenység végrehajtására saját engedéllyel rendelkező, vagy engedéllyel nem rendelkező, de a HBA engedélyének hatálya alatt tevékenykedő szervezet hajt végre. A HBA biztosítja, hogy amikor tevékenységének bármely részét szerződéssel kiszervezi vagy bér munkában végezteti el, a szerződés alapján vagy bér munkában végeztetett szolgáltatás vagy a beszerzett felszerelés vagy rendszer megfelel a vonatkozó követelményeknek.

Amikor a HBA szerződéssel kiszervezi tevékenységének bármely részét egy olyan szervezet általi végrehajtásra, amely saját maga nem rendelkezik az adott tevékenység végzésére szóló, az e résznek megfelelő engedéllyel, a szerződés alapján dolgozó szervezetnek a HBA engedélyének hatálya és ellenőrzése alatt kell tevékenykednie. A HBA biztosítja, hogy a légiközlekedési hatóság hozzáférhessen a szerződés alapján dolgozó szervezethez, és meggyőződhessen a vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelést.

A fentiek alapján tehát a szerződéses tevékenységek két csoportba oszthatók:

- amennyiben a szerződött fél maga is rendelkezik a tevékenység ellátására engedéllyel, úgy a HBA-nak minimálisan ennek az engedélynek az érvényességét kell ellenőriznie.
- amennyiben a szerződött fél nem rendelkezik a tevékenység ellátására engedéllyel, úgy a szerződés alapján dolgozó szervezetnek a HBA engedélyének hatálya és ellenőrzése alatt kell tevékenykednie.

A HBA bizonyos tevékenységek végzéséről köthet szerződéseket külső szervezetekkel. Írásos megállapodást kell kötni a HBA és a szerződéses fél szervezet között, amely egyértelműen meghatározza a szerződéses tevékenységeket és az alkalmazandó követelményeket. A szerződés szempontjából releváns, a biztonsággal kapcsolatos szerződéses tevékenységet fel kell venni a HBA biztonsági felügyeleti és a megfelelőség figyelemmel kísérésére vonatkozó programjaiba.

A HBA biztosítja, hogy a szerződő szervezet rendelkezik a szükséges felhatalmazással, nyilatkozattal vagy szükség esetén jóváhagyással, valamint a feladat ellátásához szükséges forrásokkal és szakértelemmel; és e célból egy előzetes audit keretében ellenőrzi, hogy a szerződő fél képes-e biztosítani az alkalmazandó

követelmények teljesítését és maga a repülőtér-üzemeltető által meghatározott követelmények betartását.

Szerződéses tevékenységek esetén a HBA meghatározza a szervezetén belül a releváns felügyeleti felelősségeket. A szerződéses szervezetek által nyújtott szolgáltatásokért a végső felelősség mindig a HBA-ot terheli.

A szerződéses szervezet jóváhagyására való tekintet nélkül a szerződő HBA felel annak biztosításáért, hogy minden szerződéses tevékenység esetében meghatározásra kerüljenek a veszélyek, elkészüljön a biztonsági (kockázat)elemzés és kockázatcsökkentés, valamint biztosítva legyen a megfelelés figyelemmel kísérése.

Amikor a szerződéses szervezet engedélyt kapott a szerződéses tevékenységek ellátására, a HBA részéről a megfelelés figyelemmel kísérése során legalább azt ellenőrizni kell, hogy az engedély ténylegesen kiterjed-e a szerződéses tevékenységekre, és hogy még érvényes-e.

Az audit során feltárt eltérés kezelésére elfogadott javító intézkedéseket nem hajtotta végre egy szerződéses partner, az Ügyvezető Igazgató írásban értesíti az auditált szerződéses partnert a javító intézkedés végrehajtásának szükségességéről. Ha az írásos figyelmeztetés nem jár sikerrel, kezdeményezi a további szolgáltatások igénybevételét szünetelteti mindaddig amíg ezek a szerződött partnerek nem végeznek az összes kért javító intézkedés lezárásával. Az szerződött partner további elutasító magatartása a szerződés felbontását eredményezheti.

## 2.4 – Léginavigációs adatok minőségirányítási rendszere

ADR.OR.D.005(e); ADR.OR.D.007; AMC1 ADR.OR.D.007(a);  
AMC1 ADR.OR.D.007(b)

A Hévíz-Balaton Airport felügyeleti rendszerének részeként az alábbiakra vonatkozó minőségirányítási rendszert vezetett be és működtet:

- a légiforgalmi adatokkal kapcsolatos tevékenységek; és
- a légiforgalmi tájékoztatási tevékenységek.

A Hévíz-Balaton Airport meghatározza a biztonság- és védelemigazgatási célok alábbiak tekintetében történő elérését célzó eljárásokat:

- a légiforgalmi adatokkal kapcsolatos tevékenységek; és
- a légiforgalmi tájékoztatási tevékenységek.

A légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatás eredetét, előállítását, tárolását, kezelését, feldolgozását, átadását és terjesztését támogató minőségirányítási rendszer:

- úgy határozza meg a minőségi irányelvet, hogy lehetőség szerint minél jobban megfeleljen a különféle felhasználók igényeinek;
- minőségbiztosítási programot nyújt, amely magában foglalja az annak ellenőrzésére szolgáló eljárásokat, hogy minden művelet az alkalmazandó követelmények, előírások és eljárások szerint zajlott-e le, beleértve az ADR.OPS rész releváns követelményeit is;
- bizonyítékot szolgáltat a minőségi rendszer működésére a kézikönyvek és ellenőrző dokumentumok révén;
- kinevezi a vezetés képviselőit az eljárások megfelelősége és pontossága figyelemmel kísérésére a biztonságos és hatékony műveleti gyakorlatok biztosítása céljából; és
- teljesíti a minőségi rendszer felülvizsgálatait, és megteszi a javító intézkedéseket.

A biztonsági felügyelet célja a kapott, előállított vagy egyébként felhasznált légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatás biztonságának biztosítása, hogy védve legyen zavartól, és a hozzáférés csak azokra korlátozódjon, akiknek erre engedélyük van.

A megfelelően akkreditált szervezet által kiadott ISO 9001 engedély Elfogadható megfelelési módozatnak minősül.

A léginavigációs adatok felmérését és megfelelőségét szerződött alvállalkozó biztosítja, megfelelő szakmai alkalmasság mellett. A kiválasztás szempontjai között hangsúlyosan szerepel a szerződött alvállalkozó ISO 9001 minősítésének megléte (AMC1 ADR.OR.D.007 (a)(b)).

A Hévíz-Balaton Airport, mint ezen tevékenység felelőse a repülésbiztonsági szempontok figyelembe vételével az alvállalkozó ellenőrzését belefoglalja a megfelelés felügyeleti rendszerébe. Ennek keretében évente ellenőrzi az alvállalkozó engedélyeit és tanúsítványait, valamint rendszeres időközönként helyszíni auditot végez.

A Hévíz-Balaton Airportnak nem szükséges megismételnie a funkciókat és tevékenységeket a légiforgalmi adatok közlésével és a légiforgalmi tájékoztatás nyújtásával kapcsolatos tevékenységek felügyeletével összefüggő felelősségek teljesítéséhez. E tekintetben a megfelelés figyelemmel kísérése felhasználható a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatás nyújtásával kapcsolatos tevékenységek felügyeletével összefüggő releváns követelményeknek való megfelelés biztosítására.

---

## 2.5 – Jelentés az illetékes hatóságnak (balesetek, súlyos repülőesemények, események kezelése és jelentési rendszere)

ADR.OR.C.030; AMC1 ADR.OR.C.030

A Hévíz-Balaton Airport a 996/2010/EU, valamint a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben, és a 2003/42/EK irányelvben meghatározott módon jelentést tesz minden balesetről, súlyos repülőeseményről és eseményről a légiközlekedési hatóságnak.

A fentiek sérelme nélkül, a Hévíz-Balaton Airport jelent a légiközlekedési hatóság és a repülőtéri berendezés tervezéséért felelős szervezet felé minden működési rendellenességet, műszaki hibát, a műszaki adatokban szereplő határértékek túllépését, minden eseményt és minden olyan rendellenes körülményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a biztonságot, de nem vezetett balesethez, súlyos repülőeseményhez vagy incidenshez.

A 996/2010/EU rendelet és a 2003/42/EK irányelv, az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet sérelme nélkül, a jelentések tartalmazzák a helyzetre vonatkozóan a HBA által ismert minden információt.

A Hévíz-Balaton Airport a jelentéseket a lehető leghamarabb megteszi, de mindenképpen **72 órán belül** attól számítva, hogy a Hévíz-Balaton Airport észlelte azt az állapotot, amelyre a jelentés vonatkozik, kivéve, ha ezt valamilyen rendkívüli körülmény megakadályozza. A Hévíz-Balaton Airport Repülésbiztonsági Igazgatója a kötelező jelentéseket az alábbi linken keresztül továbbítja a Közlekedésbiztonsági Szervezet és a légiközlekedési hatóság felé: [www.aviationreporting.eu](http://www.aviationreporting.eu)

Az eseményekről a Hévíz-Balaton Airport a Repülőtéri Kézikönyv 2.2.5. pontjának megfelelő repülésbiztonsági elemzést készít, amelyben adott esetben intézkedéseket határoz meg a hasonló események jövőbeni előfordulásának megelőzésére. A további eljárásokat a Repülőtéri Kézikönyv 2.2.5. – 2.2.8. pontja tartalmazza.

### 2.5.1 – Fogalmak meghatározása a jelentéstételi rendszerben

**„repülőesemény” (incident):** a 996/2010/EU rendelet értelmében vett repülőesemény a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos, balesetnek nem minősülő esemény, amely az üzemeltetés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja.

**„súlyos repülőesemény” (serious incident):** a 996/2010/EU rendelet értelmében a légi jármű üzemeltetésével összefüggésben álló repülőesemény, amely olyan körülmények között következett be, amelyek során nagy valószínűsége volt baleset bekövetkezésének, továbbá amely a személyzettel ellátott légi járművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely valamely személy repülési szándékkal a légi jármű fedélzetére lépésétől addig tart, amíg a légi jármű fedélzetét az utolsó ilyen személy el nem hagyja, illetve a pilóta nélküli légi járművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a légi járműnek a repülési céllal történő helyzetváltoztatásra való készen állásától addig tart, amíg a légi jármű a repülés befejeztével nyugalmi állapotba nem kerül és a főhajtóművet le nem állítják. A 996/2010/EU rendelet értelmében a súlyos repülőesemények példáinak jegyzéke (az alábbi felsorolásokban a nagy valószínűséggel súlyos repülőesemények tipikus példái kerülnek felsorolásra. A jegyzék nem teljes, csupán iránymutatásként szolgál a „súlyos repülőesemény” fogalmának meghatározásához):

- Összeütközés-közeli helyzet, amely az összeütközés vagy veszélyes helyzet elkerülésére elkerülő manővert tett szükségessé, vagy olyan eset, amikor az elkerülő manőver is helyénvaló lett volna;
- Kormányzott légi jármű alig elkerült ütközése terepakadállyal;
- Megszakított felszállás lezárt vagy foglalt futópályán, gurulóúton – kivéve a helikopterek által végzett, engedélyezett műveleteket – vagy nem kiosztott futópályán;
- Felszállás lezárt vagy foglalt futópályáról, gurulóútról – kivéve a helikopterek által végzett, engedélyezett műveleteket – vagy nem kiosztott futópályáról;
- Leszállás vagy leszállási kísérlet lezárt vagy foglalt futópályán, gurulóúton – kivéve a helikopterek által végzett, engedélyezett műveleteket – vagy nem kiosztott futópályán;
- A légi jármű teljesítménye felszállás vagy a kezdeti emelkedés során messze alatta marad a várható teljesítménynek;
- Tűz vagy füst az utaskabinban vagy a rakodótérben, vagy hajtóműtűz, olyan esetben is, ha a tüzet tűzoltó anyagokkal eloltották;
- Olyan események, amelyek miatt a légi jármű személyzetének sürgősen oxigént kellett használnia;
- A légi jármű szerkezeti hibája vagy a hajtómű szétesése, beleértve a gázturbinás hajtómű balesetnek nem minősülő, el nem hárított meghibásodását;



## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- A légi jármű egy vagy több rendszerének többszörös meghibásodása, amely súlyosan befolyásolja a légi jármű üzemeltetését;
- A légi jármű személyzetének cselekvőképtelenné válása repülés közben;
- Az üzemanyag mennyiségével kapcsolatos olyan állapot, amely miatt a pilótának kényszerhelyzetet kell bejelentenie;
- A futópályasértés (ICAO 9870. sz. dokumentum alapján „A” súlyosságúnak minősülő futópályasértés);
- Felszállási vagy leszállási események. Olyan események, mint a rövidre szállás, túlfutás vagy lefutás a futópálya szélén;
- Rendszerhiba, időjárás jelenségek, az engedélyezett repülési karakterisztikán kívülre kerülés, vagy egyéb esemény, amely nehézséget okozhatott volna a légi jármű kormányzásában.
- Egynél több olyan rendszer meghibásodása egy redundáns szervezésű rendszerben, amelynek működése a repülés irányítása és a navigáció szempontjából elengedhetetlen.

**„baleset” (accident):** a 996/2010/EU rendelet értelmében a légi jármű üzemeltetése során azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a személyzettel ellátott a légi járművek esetében valamely személy repülési szándékkal a légi jármű fedélzetére lépésétől addig tart, amíg a légi jármű fedélzetét az utolsó ilyen személy el nem hagyja, illetve a pilóta nélküli légi járművek esetében azon időszak alatt bekövetkezett esemény, amely a légi járműnek a repülési céllal történő helyzetváltoztatásra való készen állásától addig tart, amíg a légi jármű a repülés befejeztével nyugalmi állapotba nem kerül és a főhajtóművet le nem állítják, és ennek során:

- a. valamely személy halálos vagy súlyos sérülést szenved el annak következtében, hogy:
  - a légi jármű fedélzetén tartózkodott;
  - a légi jármű bármely részével közvetlenül érintkezésbe került - beleértve azokat a részeket is, amelyek a légi járműről leváltak;
  - a kiáramló gázsugárral közvetlen érintkezésbe kerültkivéve, ha sérülései természetes okoknak tulajdoníthatók, vagy azokat önmaga vagy más személy okozza, vagy ha olyan jogellenesen utazó személy sérüléséről van szó, aki az utasok és a személyzet számára szabályosan hozzáférhető területeken kívül rejtőzködik.
- b. a légi jármű olyan károsodást vagy szerkezeti hibát szenved, amely a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit hátrányosan befolyásolja, és rendes körülmények között a károsodott berendezés nagyobb javítását vagy cseréjét igényelné, kivéve a hajtóműhiba vagy -károsodás esetét, amikor a károsodás csak egy hajtóműre korlátozódik (beleértve annak burkolatát vagy tartozékait),

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

illetve kivéve, ha a károsodás csak a légcsavarokra, a szárnyvégekre, antennákra, szondákra, állásszögadó lapátokra, gumikra, fékekre, kerekekre, az áramvonalazó burkolatra, burkolatpanelekre, futóműajtókra, szélvédőre, a légi jármű borítására (például kisebb horpadásokra és szúrt lyukakra), vagy a főrotorlapátok, a farokrotorlapátok és a futómű kismértékű károsodására, valamint jégeső vagy madarakkal való ütközés által okozott kisebb sérülésekre korlátozódik (beleértve az antennavédő burkolaton előforduló lyukakat is).

c. a légi jármű eltűnt, vagy teljesen hozzáférhetetlen.

**„esemény” (occurrence):** a 376/2014/EU rendelet értelmében az olyan biztonsági vonatkozású események, amelyek veszélyeztetnek vagy – ha nem hárítják el vagy kezelik azokat – veszélyeztethetnek egy légi járművet, az abban tartózkodókat vagy bármely más személyt, és amelyek közé mindenekelőtt a balesetek és a súlyos repülőesemények tartoznak;

**„anonimizálás”:** az eseményjelentésekből a bejelentőre és az eseményjelentésekben említett személyekre vonatkozó minden személyes információnak és minden olyan adatnak – többek között az eseményben érintett szervezet(ek) nevének – törlése, amelyből kiderülhetne a bejelentő vagy harmadik felek kiléte, vagy amely információra az eseményjelentésből következtetni lehetne;

**„veszély”:** olyan helyzet vagy tárgy, amely alkalmas arra, hogy személyek halálát vagy sérülését, a berendezések vagy a szerkezetek sérülését, anyagvesztést vagy valamely képesség csökkenését okozza.

**„a méltányosság elve (just culture)”:** olyan jogelv, amely bár a súlyos gondatlanságot, a szándékos szabálysértést, illetve károkozást nem tolerálja, de amelynek értelmében az operatív személyzettel és más személyekkel szemben nem alkalmaznak szankciót olyan intézkedéseik, döntéseik vagy mulasztásaik miatt, amelyeket a tapasztalataiknak és szakképesítésüknek megfelelően hoztak meg, illetve követtek el.

## 2.6 – Az alkohol, pszichoaktív anyagok és gyógyszerek használatával kapcsolatos eljárások

ADR.OR.C.045

A HBA kidolgozott az alkohol, pszichoaktív anyagok és gyógyszerek alábbiak általi fogyasztásának szintjére vonatkozó eljárásokat:

- az üzemeltetési, mentési és tűzoltási tevékenységben és a repülőtér karbantartásában és felügyeletében részt vevő személyzet, tekintet nélkül a repülőtér üzemeltetővel való jogviszonyára (például a repülőtér üzemeltető alkalmazottja vagy a repülőtér üzemeltetővel szerződéses jogviszonyban álló szervezetek alkalmazottja);
- a repülőtér mozgási területén vagy más műveleti területein dolgozó, kísérő nélküli személyek (például a repülőtér-üzemeltető alkalmazottai, vagy a repülőtér-üzemeltetővel szerződéses jogviszonyban álló szervezetek alkalmazottai, akik nem vesznek részt a műveletben, mentésben vagy tűzoltásban és a repülőtéri karbantartásban);
- más szervezetek alkalmazottai (például földi kiszolgáló társaságok).

Ezen eljárások előírják, hogy ezek a személyek:

- szolgálati idejük alatt nem fogyaszthatnak alkoholt;
- nem teljesíthetnek szolgálatot, ha a következők hatása alatt állnak:
  - alkohol vagy pszichoaktív anyagok;
  - olyan gyógyszerek, amelyek a biztonságot veszélyeztető módon befolyásolhatják az illető képességeit.

Az eljárás nem terjed ki az utasokra és kíséretükre, azzal a kikötéssel, hogy részeg, drogos utas légi szállításáról a légitársaság képviselőjeként a repülőgép kapitánya dönt.

### 2.6.1 – Az alkohol- és drogellenőrzéssel szemben támasztott követelmények

A hatályos adatvédelmi szabályok szerint az alkohol- illetve a drogtest használataval elért adat különleges adatnak minősül, amely adatot kezelni kizárólag törvényi felhatalmazás, vagy az érintett írásbeli hozzájárulása esetén lehet.

A Munka Törvénykönyve a munkavállaló kötelezettségeként rögzíti, hogy a munkahelyén munkára képes állapotban jelenjen meg, és munkaideje alatt munkára képes állapotban álljon a munkáltató rendelkezésére. Ezt a munkáltató ellenőrizni is jogosult. A munkavállaló hozzájárulása nem szükséges az alkoholteszt

használatához, tekintettel arra, hogy arra törvényi szinten lévő jogszabályok adnak felhatalmazást.

A munkáltató jogosult az alkoholos befolyásoltság ellenőrzésére, a munkavállaló pedig köteles a vizsgálatnak alávetni magát, ennek megtagadása az együttműködési kötelezettség megszegését jelenti, és önmagában is alapot adhat a munkáltatói felmondásra.

*Megjegyzés: A törvényi felhatalmazás kizárólag munkaviszonyra irányadó, egy cég vállalkozóival, megbízottjaival szemben nem alkalmazható, mivel annak nincs jogszabályi alapja. Tehát az alvállalkozók munkavállalóit közvetlen teszteléssel nem célszerű ellenőrizni, viszont az ellenőrzését más módon biztosítani kell.*

A munkáltató az alkohol és drog ellenőrzési folyamat során nem gyakorolhatja visszaélészerűen az ellenőrzési jogát. A tesztet az emberi méltóság megsértése nélkül egy elkülönített helységben, pl. egy irodában kizárólag a tesztelők, és a tesztelt személy jelenlétében végezhető.

A munkáltató a munkavállalókat kizárólag a munkaviszonnyal összefüggő magatartása körében ellenőrizheti, és az ellenőrzés során alkalmazott eszközök, módszerek nem járhatnak az emberi méltóság megsértésével.

## 2.6.2 – Alkohol és drog befolyásoltság ellenőrzése

Az alkohol- és drogtestelésnek a következő formái alkalmazhatóak:

- munkába állást megelőző teszt;
- baleset utáni teszt;
- gyanú, magatartászavarok esetén elvégzendő teszt;
- időszakos teszt;
- véletlenszerű, szűrőpróbaszerű teszt.

### Alkohol és Drog Ellenőrzési napló

dátum:		alkoholszondával ellenőrzött személy neve	aláírása	eredmény %	pozitív eredmény esetén, a tanú neve	aláírása
ellenőrzést végző személyek						
név	aláírás	alkoholszondával ellenőrzött személy neve	aláírása	eredmény %	pozitív eredmény esetén, a tanú neve	aláírása
név	aláírás					
		1. ellenőrzött szervezet neve	a dokumentum ellenőrzés eredménye			
		ellenőrzött szervezetet képviselő neve	aláírása			
név	aláírás	1. ellenőrzött szervezet neve	a dokumentum ellenőrzés eredménye			
		ellenőrzött szervezetet képviselő neve	aláírása			

#### 2.6.2.1 – Alkoholteszt

A HBA Ügyvezető Igazgatója szűrőpróbaszerű alkoholszondás ellenőrzést rendelhet el. Az ellenőrzéseket félévente legalább egyszer végre kell hajtani.

Alkoholos befolyásoltság gyanúja esetén, illetve balesetet követően az alkoholtesztet minden esetben azonnal kezdeményezni kell és el kell végezni.

A HBA teljes területére vonatkozó alkoholszondás ellenőrzést a Repülésbiztonsági Igazgató, a Védelmi Tiszt és a Repülőtér Ügyeletes végezhet. Az ellenőrzésen közülük legalább kettőnek jelen kell lennie. Pozitív eredmény esetén a tesztet meg kell ismételni. A megismételt teszten tanúként jelen lehet a tesztelt személy által kiválasztott aznap szolgálatban lévő kolléga. Ilyenkor a megismételt teszt eredményét kell véglegesnek tekinteni.

A repülőtéren szolgáltató külső cégek és vállalkozók alkalmazottaival kapcsolatban a vállalkozások dokumentumaiban ellenőrzik, hogy a vállalkozások jelen kézikönyv alapján rendszeresen elvégzik-e állományukon az alkohol tesztet.

Az ellenőrzések eredményét az „Alkohol és Drog Ellenőrzési Napló” -ban kell rögzíteni. Alkalmatlanság, alkoholos befolyásoltság esetén az illető tevékenységét azonnal fel kell függeszteni, a személyt, vagy vállalkozást a területtől a kockázattal arányos mértékben el kell szigetelni. Az elszigetelés megszervezése a Védelmi Tiszt feladata.

Távollétében a Repülőtér Ügyeletes intézkedik. Az eljáráshoz az FBŐ, valamint a rendőrség vehető igénybe.

Az alkoholos befolyásoltság fegyelmi következményéről a repülőtér üzemeltető munkáltatói jogkörrel felruházott vezetője dönt.

Az alkoholtesztek a vizsgálat időpontjában mutatják ki az éppen fennálló befolyásoltság mértékét, így egyértelműen alkalmasak annak megállapítására, hogy a munkavállaló munkára képes állapotban van-e.

A hagyományos szondák egy egyszerű kémiai reakción alapulnak, melynek során az etanol koncentrációjától függően különböző intenzitású színreakció figyelhető meg. Minél erőteljesebb a színváltozás, annál magasabb a véralkoholszint. A rendőrség által használt digitális szondák az infravörös spektroszkópiát veszik alapul. A kilehelt levegő alkoholtartalma nagyjából megegyezik a véralkoholszinttel, ezért ezzel a módszerrel is viszonylag pontosan lehet mérni.

#### 2.6.2.2 – Drogteszt

Amennyiben jelen eljárás hatálya alá tartozó személyen a kábítószeres befolyásoltság gyanújelei észlelhetők, kábítószer befolyásoltság ellenőrzését kell kezdeményezni.

Az ellenőrzést a munkáltatói jogkörrel rendelkező vezető kezdeményezheti.

Kábítószer befolyásoltság ellenőrzését kizárólag az illetékes rendőri hatóság rendelheti el.

Az elérhető mobiltesztek hatékonysága nem egyértelmű, ráadásul a kapott eredmények munkajogi szempontból korlátozottan relevánsak. Ezek a tesztek ugyanis tipikusan nem a munkavégzésre való alkalmasságról, hanem a korábbi fogyasztásról adnak felvilágosítást.

A rendőrség értesítése előtt alkoholszondás ellenőrzést kell az érintetten végrehajtani, annak érdekében, hogy a tüneteit alkoholos befolyásoltság okozza-e. A kábítószer fogyasztás egyértelmű jelei (tárgyi bizonyítékai) esetén az alkoholszondás ellenőrzés mellőzhető. A kábítószer fogyasztója, birtokosa, a repülőtér területére behozója, átadója, vagy terjesztője ellen feljelentést kell tenni a repülőtéri rendőr alosztálynál.

Az elkövető eltávozását a helyszínről az FBŐ és védelmi szolgálat segítségével meg kell akadályozni. Amennyiben a befolyásoltság ellenőrzése után fegyelmi eljárás megindítására kerül sor, munkavállalók vonatkozásában az SZMSZ és az MT előírásai szerint kell eljárni. A befolyásoltság bizonyítottsága esetén, az eljárás során vizsgálni kell, hogy a cselekmény milyen mértékben befolyásolta, veszélyeztette a légközlekedést. Amennyiben a cselekmény veszélyeztette a repülőtér



légközlekedéssel kapcsolatos tevékenységét, az elkövetőnek a szervezetből történő eltávolítását kezdeményezni kell. Fegyelmi eljárás megindítására, feljelentés megtételére a munkáltatói jogkört gyakorló vezető jogosult. A kábítószer befolyásoltsággal kapcsolatos eseményeket, intézkedéseket írásban kell dokumentálni. A dokumentumokat két példányban kell elkészíteni, hogy egy példányt az érintett részére, egy példányt az irattár részére kell átadni.

## 2.7 – Egyéb menedzsment eljárások

ADR.OR.C.025

### 2.7.1 – A repülésbiztonsági irányelveknek való megfelelés

A repülésbiztonsági irányelveknek való megfelelés érdekében a Hévíz-Balaton Airport a lehető leghamarabb végrehajtja a légiközlekedési hatóság által az ADR.AR.A.030. cikk c) bekezdésével és az ADR.AR.A.040. cikkel összhangban előírt valamennyi repülésbiztonsági intézkedését, a repülésbiztonsági irányelveket is ideértve.

Amennyiben külső (értsd: nem Hévíz-Balaton Airport) repülésbiztonsági problémák – például: EASA Safety Information Bulletin (SIB), hatósági ajánlások, gyártói bulletinek, stb. – a Hévíz-Balaton Airport tudomására jut, azt minden esetben megvizsgálja, hogy a vonatkozó rendellenességben érintett-e, vagy nem. Ezen dokumentumok archiválása az Üzemeltetési és Karbantartási Vezető feladata. A Repülésbiztonsági Igazgatónak repülésbiztonsági elemzést kell készítenie annak érdekében, hogy döntés születhessen az intézkedés sürgősségéről, időtartamáról és jellegéről. A repülésbiztonsági elemzés eredményére tekintettel a bevezetendő intézkedést megelőzően SAG ülést kell tartani (**HBA.AM.B.2.2.2.1** – „Repülőtéri Biztonsági Bizottságok és Csoportok”) és a továbbiakban a SAG ülésen meghozott intézkedéseket kell követni, melynek végrehajtásáért az ülésen kijelölt vezető a felelős.

### 2.7.2 – Repülésbiztonsági problémák esetén alkalmazandó eljárások

A repülésbiztonsági problémák esetén alkalmazandó eljárásokra vonatkozóan a Hévíz-Balaton Airport Repülőtéri Kézikönyve annak strukturális kialakításából adódóan minden pontban a teljesség igényével tartalmazza az adott probléma esetén alkalmazandó eljárásokat.

### 2.7.3 – A repülésbiztonsági ajánlások kezelése

A HBA bevezet minden olyan releváns repülésbiztonsági ajánlást, amelyet a KBSZ vagy a légiközlekedési hatóság ad ki, ezzel biztosítva az adott repülésbiztonsági problémára adandó megfelelő reakciót. A Repülésbiztonsági Igazgató a felelős a megfelelő ajánlások bevezetéséért.

### 2.7.4 – A repülésbiztonsági problémák felszámolása érdekében végrehajtandó tevékenységek irányítási rendszere

Amennyiben a repülőtér személyzetének vagy vezetőség tagjainak tudomására jut bármilyen olyan tény, amely a repülőtéri üzem repülésbiztonsági szempontból veszélyezteti annak felszámolását haladéktalanul meg kell kezdeni.

A szükséges intézkedések megtétele előtt arról úgynevezett Tevékenység irányítási utasítást kell kiadni (*12. függelék*), amelyben rögzítésre kerülnek az intézkedéssel kapcsolatos alapvetések. Ilyen Tevékenység irányítási utasítást a repülőtér vezető beosztású dolgozói adhatnak ki a Repülésbiztonsági Igazgató ellenjegyzésével, amennyiben a Repülésbiztonsági Igazgató ad ki ilyen utasítást, abban az esetben az Ügyvezető igazgató vagy a Megfelelőségért felelős vezető ellenjegyzése szükséges.

A Tevékenységi irányítási utasítás tartalmának a munkavállalókkal való megismertetéséért és az abban foglaltak végrehajtásáért az érintett szervezeti egység vezetője felel. Az érintett munkavállalók az adott utasítás megismeréséről Megismerési nyilatkozatot (*13. függelék*) kötelesek kitölteni.

A megtett intézkedések visszaellenőrzésért az utasítást kiadó vezető felelős, amely feladatra a kiadott Tevékenység irányítási utasításban kell kijelölni a megfelelő személyt.

## 2.8 – Légijármű műveletek nyilvántartása

AMC1 ADR.OR.D.035; AMC2 ADR.OR.D.035

A Hévíz-Balaton Airport a légijárművek repülőtéri forgalmának nyilvántartására szolgáló rendszert alkalmaz.

Ez a rendszer lehetővé teszi, hogy a Hévíz-Balaton Airport nyilvántarthassa:

- a repülőteret használó egyes légijármű-típusok gépmozgásainak számát;

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- a légi jármű-mozgás típusát (kereskedelmi célú légi közlekedés, teherszállítás stb.);
- az egyes gépmozgások időpontját;
- az utasok számát.

Az alkalmazott rendszer megfelel az AMC1 ADR.OR.D.035 rendelkezéseinek is.  
Lásd: **HBA.AM.B.2.2.4** – „Dokumentáció-ellenőrzési eljárások”.

A légi jármű-mozgások nyilvántartásait a Hévíz-Balaton Airport forgalmi osztálya elektronikus formátumban vezeti.

A statisztika a következő adatokat tartalmazza:

- Dátum;
- Lajstrom;
- Járatszám;
- Légi jármű típusa;
- Tervezett érkezési idő;
- Aktuális érkezési idő;
- Indulási állomás;
- Érkező utas létszám;
- Érkező cargo (kg);
- Tervezett indulási idő;
- Aktuális indulási idő;
- Úti cél;
- Induló utas létszám;
- Induló cargo (kg);
- Üzemanyag felvétel (liter) Jet A-1 vagy Avgas 100LL.

LHSM repülőtér területén minden légi jármű mozgást az AFIS szolgáltatásra kizsuzódott alvállalkozó (Tréner Kft.) excel táblában rögzít. Az alvállalkozó a két cég közötti szerződés alapján az adatokat tartalmazó excel táblázatot napi rendszerességgel megküldi a Hévíz-Balaton Airportnak.

Ezeket az információkat a Földi Kiszolgálási Vezető az utasforgalmi adatokkal kiegészíti és archiválja.

### 3 – Repülőtéri személyzet képesítési és képzési követelményei

ADR.OR.D.015(f); ADR.OR.D.017; AMC1 ADR.OR.D.015(d);  
AMC1 ADR.OR.D.015(d)(e); ATM/ANS.OR.B.005 (a) (6)

A Hévíz-Balaton Airport Kft. a szervezet egészére vonatkozóan átfogó Toborzási stratégiát vezetett be, melynek célja új munkaerő felvétele esetén a követelményeknek legmegfelelőbb jelölt kiválasztásának biztosítása.

Továbbá a Hévíz-Balaton Airport:

- gondoskodik arról, hogy a repülőtér működtetésében, karbantartásában és irányításában érintett személyzet megfelelő képzésben részesüljön a képzési programnak megfelelően (Lásd: **HBA.AM.B.3.1** – „Képzési program” és „Hévíz Balaton Airport Személyzet Képzési Program”-jában);
- összeállítja és megvalósítja a repülőtér működtetésében, karbantartásában és irányításában érintett személyzet képzési programját (Lásd: **HBA.AM.B.3.1** – „Képzési program” és „Hévíz Balaton Airport Személyzet Képzési Program”-jában);
- gondoskodik arról, hogy a repülőtér mozgási területén vagy más műveleti területein dolgozó, kísérő nélküli személyek megfelelő képzésben részesüljenek (Lásd: „Hévíz Balaton Airport Személyzet Képzési Program”-jában);
- meggyőződik arról, hogy a repülőtér működtetésében, karbantartásában és irányításában érintett személyzet, illetve a repülőtér mozgási területén vagy más műveleti területein dolgozó, kísérő nélküli személyek készségeikről a gyakorlatban is tanúbizonyságot tegyenek a kijelölt feladatkörük elvégzésével megfelelő időközönként elvégzett jártassági vizsgák segítségével, biztosítva a folyamatos szaktudást. (Lásd: **HBA.AM.B.3.2** – „Jártassági vizsga program”);
- biztosítja, hogy megfelelő minősítéssel rendelkező és tapasztalt oktatók és vizsgáztatók vegyenek részt a képzési programban (Lásd: **HBA.AM.B.3.2.1** – „Oktatók és vizsgáztatók”);
- biztosítja, hogy megfelelő helységeket és eszközöket vesznek igénybe a képzés során;
- szakképzettségre, oktatásra és jártassági vizsgákra vonatkozó megfelelő nyilvántartást vezet, ily módon bizonyítva, hogy megfelel ennek a követelménynek (Lásd: **HBA.AM.B.3.1.4** – „Dokumentáció/Nyilvántartás”), illetve ezeket a nyilvántartásokat kérésre a személyzet érintett tagjának rendelkezésére bocsátja; és amennyiben egy személy másik munkáltató alkalmazottja lesz, az üzemeltető az új munkáltató rendelkezésére bocsátja az adott személyre vonatkozó nyilvántartásokat.

A Hévíz-Balaton Airport meghatározza a tervezett feladatokhoz szükséges

személyzetet, a személyzet szükséges szakképzettségét, összhangban az alkalmazandó követelményekkel (a nemzeti és európai uniós jogszabályokkal) és jelen Repülőtéri Kézikönyvben rögzíteni kell.

A képzési program kidolgozásáért és aktualizálásáért a Üzemeltetési és Karbantartási Vezető felelős, aki köteles évente megvizsgálni a képzéseket és a szükséges új képzéseket bevezetni.

A meghatározott felelősségeket tartalmazó dokumentált rendszert kell bevezetni a személyzet szakképzettségével kapcsolatos változások iránti bármilyen igények meghatározása céljából.

Megjegyzés: A „szakképzett” kifejezés a rendeltetésre való alkalmasságot jelenti. Ez elérhető a szükséges feltételek teljesítésével, például a szükséges képzés elvégzésével, vagy diploma vagy oklevél megszerzésével, vagy megfelelő gyakorlat megszerzésével. Ez magában foglal képességet, alkalmasságot, tudást, vagy jártasságot is, amely megfelel vagy alkalmas adott esetben, vagy feljogosít valakit egy feladat ellátására, hivatal, beosztás betöltésére, előjog vagy jogállás elnyerésére. Bizonyos posztok adott területen jellegüknél fogva összekapcsolódnak bizonyos szakképzettségek megszerzésével (például mentő vagy tűzoltó, építőmérnök, gépészmérnök vagy villamosmérnök, vadon élő állatokkal foglalkozó biológus stb.). Ilyen esetekben az ilyen beosztásban lévő személynek rendelkeznie kell az alkalmazandó nemzeti vagy európai uniós jogszabályoknak megfelelő szintű szükséges szakképzettséggel.

A Hévíz-Balaton Airport megfelelő rendszert vezetett be a szabályok és eljárások terjesztésére a személyzet körében a kötelezettségeik és felelősségeik gyakorlására, melyek lehetnek elektronikus eszközök vagy hagyományos eszközök a szabályok és eljárások terjesztésére a személyzet körében. Az alkalmazott módszernek ellenőriznie kell, hogy a tájékoztatás eljut-e a címzetthez.

### 3.1 – Képzési program

AMC1 ADR.OR.D.017(a)(b); AMC2 ADR.OR.D.017(a)(b); AMC3 ADR.OR.D.017(a)(b)

A képzési program a repülőtér minden személyzetére kiterjed:

- a repülőtér üzemelésében, karbantartásába és felügyeletében résztvevőkre (felettesek, vezetők, felső vezetők és a felelős vezető);
- a repülőtér mozgási területén és más műveleti területein kísérő nélkül működőkre, és mindazokra, akik kapcsolatban állnak a Hévíz-Balaton Airporttal, vagy más szervezetekkel, amelyek a repülőtéren működnek vagy szolgáltatásokat nyújtanak, tekintet nélkül a szervezetükben betöltött posztjuk szintjére.

A folyamatleírás tartalmazza az általános feladatok meghatározását, a részletesen kidolgozott eljárási rendet, a képzési alapelveket, a képzési tantervet és a gyakoriságot, az oktatással kapcsolatos felelősségi köröket és a folyamatokat, megfelelően a tevékenységre vonatkozó nemzetközi előírásoknak.

A fentiekben említett személyeknek a képzést el kell végezniük a feladataik ellátásának megkezdése előtt, vagy kísérő nélkül közlekedhetnek a repülőtér mozgási területén vagy és más műveleti területein.

A képzési program magában foglalja a biztonságigazgatási rendszerre vonatkozó képzést, amelynek részletezettségi szintje feleljen meg az adott személy felelősségének és a biztonságigazgatási rendszerben való részvételének, továbbá figyelembe kell venni emberi és szervezeti tényezőket is. A fent említett, más szervezeteknél alkalmazásban álló személyek esetében, amely szervezetek a repülőtéren működnek, vagy szolgáltatásokat nyújtanak, a biztonságigazgatási rendszerre vonatkozó képzésnek elegendő lehet csak a szükséges elemekre kiterjednie (például releváns eljárások, biztonsági jelentési rendszer, repülőtéri biztonsági programok stb.).

A képzési program a következőket foglalja magában:

- eljárás a képzési előírások meghatározására, beleértve az útmutatókat is, és mindegyik képzési típus gyakorisága és a fent említett személyek tevékenységi területe, beleértve az oktatókat és vizsgáztatókat is, valamint a szükséges képzés elvégzésének menete;
- validálási eljárás, amely méri a képzés hatékonyságát;
- munkakör-specifikus kezdő képzés;
- munkahelyi képzés;
- szinten tartó képzés.

(Lásd: „Hévíz Balaton Airport Személyzet Képzési Program”-jában)

A képzési programnak meg kell határoznia a képzési felelősségeket és tartalmaznia kell eljárásokat a gyakornokok betanítására és ellenőrzésére, illetve az olyan esetben alkalmazható eljárásokat, amikor a személyzet nem éri el vagy nem tudja fenntartani a szükséges színvonalat.

A képzés tartalma és az útmutatók megfelelnek az ADR.OPS részben előírt követelményeknek.

A képzési dokumentációt ki kell dolgozni minden egyes munkavállalóra, a vezetést is beleértve, hogy segítse a munkavállalók képzési követelményei meghatározását és nyomon követését, valamint a tervezett képzésben részesült személyzet ellenőrzését.

A minden egyes tanfolyamhoz szükséges ellenőrzést az ellenőrzendő képzési elemnek megfelelő módszerrel kell végezni. Az egyéni gyakorlati részvételt igénylő képzési elemek egyesíthetők a gyakorlati ellenőrzésekkel.



A Hévíz-Balaton Airport gondoskodik arról, hogy a személyzet tisztában legyen a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos szabályokkal és eljárásokkal, valamint azzal, hogy feladataik és kötelezettségeik, illetve a repülőtér egészének üzemeltetése miként függenek össze. A szakmai jártassági vizsgáknak azt kell igazolniuk, hogy a személyzet ismeri a feladatával és kötelezettségeivel kapcsolatos szabályokat és eljárásokat.

A Hévíz-Balaton Airport munkakör specifikus oktatási struktúrával rendelkezik, így biztosítja alkalmazottai számára a szakmai tudás átadását, mely lehetővé teszi a munkakör követelményeinek teljesítését.

A Üzemeltetési és Karbantartási Vezető a képzéseket, oktatásokat naprakészen tartja és koordinálja, felügyeli és szervezi a szakszolgálati engedélyek megszerzését és megújítását, valamint bevezeti a szükséges új képzéseket.

A képzési terv a pénzügyi tervezési időszakokkal összehangolva kerül elkészítésre a korábbi évek tapasztalatai és a rendelkezésre álló információk alapján.

A tervezés célja a következő évre irányuló, egyéni vagy csoportos szakmai képzési igények meghatározása képzési típusok szerint. A képzéstervezés alapvetően az adott munkakör betöltéséhez előírt kvalifikáció hiányából származó szükségletek meghatározása.

A szakterületi vezetők igényeiket a képzési vezető részére küldhetik meg. A képzési javaslatot tartalmazó dokumentumnak elengedhetetlen tartalmi elemei a képzés megnevezése, a résztvevők létszámának jelzése, az oktatások időbeli ütemezése, a várható költségek kalkulációja, illetve az igény megalapozottságának bizonyítása.

A képzési terv összeállításának és publikálásának (a szakterületi vezetők és vezetők felé) határideje minden év első negyedévének vége.

### 3.1.1 – A képzésre vonatkozó követelmények

A képzések rendszerének felépítése az alábbiakban található, mely tartalmazza az elméleti és gyakorlati képzési követelményeket, a vizsgarendszert a megfelelési szinttel, illetve az Ismeretfrissítő képzések esedékességét.

Sikertelen elméleti vizsga esetén pótvizsga szükséges. Sikertelen pótvizsga esetén a képzést teljes egészében meg kell ismételni. Gyakorlati képzés csak sikeres elméleti vizsga után kezdhető.

A sikeres vizsgához a vizsgázónak legalább 80 %-os eredményt kell elérnie valamennyi tantárgyból.

Azon képzéseknél, ahol gyakorlati képzés is szerepel, gyakorlati vizsgát is kötelező tenni a gyakorlathoz előírt követelmény teljesítését követően. A gyakorlati vizsga „Megfelel” vagy „Nem megfelel” minősítést kaphat. A gyakorlati képzést követően végezheti a munkatárs önállóan az adott tevékenységet.

A sikeres vizsgát tett hallgatók Certificate-et kapnak, mely a táblázatban meghatározott időtartamig érvényes.

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességről.

A hatósági képzések tekintetében a hatóság által kiadott vizsgaszabályzat az érvényes.

Részletes leírás a „REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETÉS SZEMÉLYZET KÉPZÉSI TERV” Eljárási Utasításában található.

### 3.1.2 – Képzés fajták

#### Alapképzés

Az alapképzés a munkavállalók munkába állásához, valamint szakirányú képzéséhez előírt alapvető szakmai ismereteket nyújtó képzésfajta, amelyre további specifikus képzések épülnek.

Az újonnan belépő dolgozó olyan, a munkakör ellátásához tartozó alapképzésen vesz részt, amely az általános ismeretnyújtó képzésen túl kiterjed a további szakirányú, feladatspecifikus, jogszabályi megfelelés érdekében meghatározott képzési alapkövetelményekre. Az alapképzés tartalmazza a megfelelő időtartamú elméleti és gyakorlati képzést, valamint a képzésen résztvevő személyzet szakmai értékelését.

Az alapképzésben részesülő munkavállaló alkalmas lesz arra, hogy munkáját felügyelet nélkül lássa el, valamint kíséret nélkül beléphet a repülőtér zárt, mozgási területeire.

Az alapképzést a dolgozó összefüggően 12 egymást követő hónapot meghaladó távolléte esetén is alkalmazni kell.

Az egyes munkakörökhöz tartozó képzési tematikákat a Személyzet Képzési Program tartalmazza.

#### Szinten tartó képzés

A kezdő képzés egy legfeljebb 24 hónapos időszakra érvényes. Ezután a Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy a **HBA.AM.B.3.1** – „Képzési program”-ban említett személyek kezdő képzési programjukat követően, legfeljebb 24 havi időközönként szinten tartó képzésben vegyenek részt. Ha a szinten tartó képzés elvégzésére a 12 hónapos időszak utolsó 3 naptári hónapján belül kerül sor, úgy az új érvényesség időszakot az eredeti lejáratú időponttól kell számítani. A szintentartó képzés lehet csak elméleti képzés, amely kiterjed a nyújtott elméleti alapképzés által érintett területekre.

A szintentartó képzés célja, hogy áttekintse, megerősítse és/vagy javítsa, továbbfejlessze a munkavállaló meglévő ismereteit, készségeit. Követi az alapképzésben bekövetkezett változásokat, naprakész a tantárgyak tartalmában bekövetkezett változásokban.

#### Ismeretfrissítő/ismeretfelújító képzés

Amennyiben egy, a **HBA.AM.B.3.1** – „Képzési program”-ban említett személy a kezdő képzési programja lejáratú időpontját vagy (adott esetben) az utolsó szinten tartó képzést megelőzően, jelentős ideig nem végzett feladatokat, a Hévíz-Balaton Airport gondoskodik arról, hogy az adott személy megfelelő ismeretfelújító képzésben ~~részesüljön azt megelőzően, legalább 3 és legfeljebb 12 egymást követő hónapon át~~

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

nem végezte repülőtéri feladatait, a Hévíz-Balaton Airport gondoskodik arról, hogy az adott személy megfelelő ismeretfrissítő képzésben részesüljön azt megelőzően, hogy:

- őt feladatokkal bíznák meg;
- kíséret nélküli belépésre kapna engedélyt a repülőtér mozgási területére és adott esetben egyéb üzemeltetési területeire.

Ismeretfrissítő/Ismeretfelújító képzés időtartamában rövidebb, mint a szintentartó képzés és adott esetben figyelembe veszi a munkavállaló távollétének hosszát, valamint az ez idő alatt bekövetkezett változásokat.

### **Továbbképzés**

Hévíz-Balaton Airport Kft. a munkavállaló részére továbbképzést biztosít, amennyiben a működési környezet vagy a kijelölt feladatok változásai miatt szükségessé válik, illetve abban az esetben, ha újabb feladatra kap megbízást a dolgozó.

#### **Különbözeti képzés – azonos üzemeltető esetén**

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy a **HBA.AM.B.3.1** – „Képzési program”-ban említett repülőtéri személyzet, akik már elvégezték a szükséges képzési programot, és akik eltérő feladatokat fognak kapni, a korábbi és a jövőbeni feladataik közötti különbségekre kiterjedő, megfelelő képzésben részesüljenek. A különözeti képzést, ha szükséges, az előírt képzési program és az adott személyzet által már elvégzett képzési program összehasonlítása alapján kell meghatározni, figyelembe véve a személyzetnek a tanfolyami nyilvántartásban dokumentált korábbi képzését.

#### **Különbözeti képzés – másik üzemeltető esetén**

Ha a **HBA.AM.B.3.1** – „Képzési program”-ban említett repülőtéri személyzet, akik már elvégezték a szükséges képzési programot, másik repülőtér-üzemeltető alkalmazásába kerülnek, ez utóbbi különözeti képzés elvégzését is előírhatja a személyzet számára. Az ilyen különözeti képzést, ha szükséges, az adott személy által már elvégzett képzés (figyelembe véve a tanfolyami nyilvántartásában dokumentált korábbi képzést) és az általa betöltendő álláshoz szükséges képzési program összehasonlítása alapján kell meghatározni. Mindenesetre az ilyen különözeti program nem adhat kreditet olyan képzési területek tekintetében, amelyek repülőtér-specifikusak.

### **3.1.3 – A képzésen részt vevők (gyakornokok) ellenőrzése**

A Hévíz-Balaton Airport a képzéseket követő vizsgák módját úgy határozza meg, hogy az a lehető legjobban illeszkedjen az adott képzéshez.

Azoknál a képzéseknél, amelyek gyakorlati elemeket is tartalmaznak, gyakorlati vizsgára is sor kerül.

A gyakornokok ellenőrzésére alkalmazandó módszereket a következők alkothatják:

---

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- gyakorlati bemutatás;
- számítógépes értékelés,
- szóbeli vagy írásbeli tesztek,
- vagy adott esetben e módszerek kombinációja.

Amennyiben az ellenőrzés alkalmával a személyzet nem felel meg az előírásoknak, úgy az értékelés során meg kell határozni, hogy a munkavállaló milyen módon és mennyi idő alatt kell eleget tegyen hiányosságainak pótlására egy újbóli alapképzés vagy ismeretfrissítő/ismeretmegújító képzés keretében.

### 3.1.4 – Dokumentáció/Nyilvántartás

AMC1 ADR.OR.D.017(e)

#### Személyügyi nyilvántartás

A Hévíz-Balaton Airport az egyes személyekre vonatkozó alábbi információk nyilvántartása céljából nyilvántartási rendszert alkalmaz, melyet a Képzési vezető kezel és, minden alkalmazottról az alábbi információkat tartja nyilván:

- munkaviszony kezdetének/munkaviszony végének (adott esetben) dátuma;
- tevékenységi kör;
- korábbi munkatapasztalat;
- szakképzettség;
- képzés (belépés előtti és azt követő);
- jártassági vizsgák, beleértve adott esetben a nyelvi jártasságot is;

A legutóbbi változásokat át kell vezetni a személyügyi nyilvántartásban.

Lásd: **HBA.AM.B.2.2.4** – „Dokumentáció-ellenőrzési eljárások”.

#### Képzési jegyzőkönyv

A Hévíz-Balaton Airport olyan jegyzőkönyveket vezet az általa biztosított tanfolyami képzésekről, amely minimálisan a következőkre terjed ki:

- képzési terület és az érintett tárgyak; résztvevők
- neve/résztvevők jelenléti íve;
- a képzés időpontja és időtartama;
- képző szervezet és az oktató neve, aláírása.

#### Egyéni képzési nyilvántartás

A személyenként vezetett tanfolyami nyilvántartásoknak minimálisan a következőket kell tartalmazniuk:

- a képzésben részesülő személy neve;
- a képzés időpontja(i) és időtartama;
- a képzés helye;

## B

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉRI MENEDZSMENT RENDSZER,  
KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK

- a képzést biztosító szervezet megnevezése;
- az érintett tárgyak és a tanfolyam módszertana;
- az oktató megjegyzései, ha vannak ilyenek;
- a képzésben részesülő személy teljesítményének értékelése, ha van ilyen;
- az oktató neve és aláírása.

### Jártassági vizsga jegyzőkönyv

A személyenként vezetett és a jártassági vizsgákkal kapcsolatos nyilvántartásoknak minimálisan a következőket kell tartalmazniuk:

- a vizsgázó személy neve;
- a jártassági vizsga időpontja(i) és időtartama;
- a vizsgáztatás módszertana;
- a vizsgáztató megjegyzései;
- a vizsgázó személy teljesítményének értékelése;
- a vizsgáztató neve és aláírása.

### 3.2 – Jártassági vizsga program

ADR.OR.D.017(c)(d)

A Hévíz-Balaton Airport meggyőződik arról, hogy a **HBA.AM.B.3.1** – „Képzési program”-ban említett személyek készségeikről a gyakorlatban is tanúbizonyságot tegyenek a kijelölt feladatkörük elvégzésével megfelelő időközönként elvégzett jártassági vizsgák segítségével, biztosítva a folyamatos szaktudást.

Két jártassági vizsga között eltelt idő nem lehet több 24 hónapnál. Az első jártassági vizsgát a kezdeti vizsgát követő 2 évben szükséges letenni.

A jártassági vizsga célja, hogy lehetőséget biztosítson kielégítő teljesítmény nyújtására, összhangban a megfelelő követelményekkel és a Repülőtéri Kézikönyv tartalmával.

A jártassági vizsga célja, hogy – az irányadó követelményekkel és a Repülőtéri Kézikönyv tartalmával összhangban – megteremtse az egyén képességét arra, hogy kielégítő teljesítményt nyújtson. Nem szükséges, hogy a jártassági vizsga egyidejűleg minden egyes kapcsolódó elemre kiterjedjen, azonban a meghatározott 24 hónapos időszakon belül a jártassági vizsga összes elemét le kell fedni.

E célból meghatározta, melyek azok az elemek, amelyeket minden jártassági vizsgának érintenie kell.

- munka és környezetvédelmi feladatok ellátása,
- mozgás, munkavégzés a légi oldalon,
- repülésbiztonsági irányítási rendszer,

kényszerhelyzeti feladatokkal összefüggő megfelelés.

Az ellenőrzendő személynek/személyeknek tisztában kell lennie/lenniük a vonatkozó eljárással. A jártassági vizsgákra – a szituációtól és az ellenőrzött személy szakterületétől függően – sor kerülhet szokásos és/vagy szokásostól eltérő/kényszerhelyzeti körülmények között.

A jártassági vizsgával kapcsolatos tovább előírásokat a Hévíz-Balaton Airport Kft. Személyzet Képzési Programja tartalmazza.

### 3.2.1 – Oktatók és vizsgáztatók

AMC1 ADR.OR.D.017(d)

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy megfelelő minősítéssel rendelkező és tapasztalt oktatók és vizsgáztatók vegyenek részt a képzési programban és megfelelő helységeket és eszközöket vesznek igénybe a képzés során.

A képzések és jártassági vizsgák programjai megvalósításának érdekében a Hévíz-Balaton Airport oktatókat és vizsgáztatókat jelöl ki. A kijelölendő személyzet tagjai között, egyes tantárgyak esetében, szerződéses oktatók is lehetnek.

A Hévíz-Balaton Airport a repülőtéren működő vagy ott szolgáltatásokat nyújtó szervezetek által javasolt olyan személyzetet is kijelölhet, akik e szervezetek alkalmazottainak a képzések és jártassági vizsgák programjai adott részének lebonyolítása során majd oktatóként, illetve vizsgáztatóként járnak el. A program megfelelő megvalósításának felelőssége azonban mindenkor a Hévíz-Balaton Airport-ot terheli.

A Hévíz-Balaton Airport egy adott személyt oktatóként és vizsgáztatóként egyaránt minősíthet, illetve kijelölhet. E személy azonban nem végezheti el saját képzésének, tanfolyamainak vagy anyagainak értékelését.

Az oktatók megfelelőségét az Üzemeltetési és Karbantartási Vezető ellenőrzi Minősítő lap kitöltésével. Csak minősített oktatók és vizsgáztatók vehetnek részt a Hévíz-Balaton Airport oktatásaiban.

#### **Oktatók**

Az elméleti oktatást megfelelő szakképzettséggel rendelkező oktatóknak kell megtartaniuk. Az oktatóknak rendelkezniük kell az alábbiakkal:

- megfelelő szintű és elmélyült tudás az oktatandó területen;
- dokumentált készség a megfelelő oktatási technikák alkalmazására;
- megfelelő tapasztalat az oktatás tárgyát képező területen.

A gyakorlati készségek oktatását megfelelő szakképzettséggel rendelkező, olyan oktatóknak kell biztosítaniuk, akik:

- megfelelnek az oktatás szempontjából releváns elméleti ismeretekkel és munkatapasztalattal kapcsolatos előírásoknak;
- bizonyították, hogy képesek oktatni, valamint alkalmazni a megfelelő oktatási



technikákat;

- jártasak az oktatás tárgyát képező területeken alkalmazandó oktatási technikákban;
- oktatási kompetenciáik karbantartása érdekében rendszeresen ismeretfrissítő képzésben vesznek részt.

Az oktató a tanfolyamon résztvevőket teljesítményük alapján értékeli, amennyiben alkalmatlanság merül fel valamelyik munkavállalóval kapcsolatban, az Üzemeltetési és Karbantartási Vezetőt értesíti.

Az oktató elméleti oktatás esetén felelős a tananyag összeállításáért, a résztvevők részére oktatási anyagot biztosít, nyomtatott vagy elektronikus formában. Az oktatási anyagban lévő ismeretek hitelességéért felelősséget vállal. Az oktató feladata a vizsgalap elkészítése annak kitölttetése és kijavítása. Az értékelt vizsgalapokat az Üzemeltetési és Karbantartási Vezető részére 3 napon belül átadja.

Gyakorlati oktatásnál felelős a gyakorlat előkészítéséért, a lebonyolításáért, és a résztvevők teljesítményének értékeléséért. A vizsgáról készült jegyzőkönyvet a Üzemeltetési és Karbantartási Vezető részére 3 napon belül átadja.

### **Vizsgáztatók**

A személyzet kompetenciájának és készségeinek értékeléséért felelős személyek:

- már bizonyították, hogy képesek értékelni a képzés által lefedett területeken nyújtott teljesítményt, valamint lefolytatni a jártassági vizsgákat és a készségellenőrzéseket;
- az értékelési előírások naprakészségének biztosítása érdekében rendszeres ismeretfrissítő képzésben vesznek részt;
- megfelelnek az oktatással kapcsolatos elméleti tudásra vonatkozó követelményeknek és kellő munkatapasztalattal rendelkeznek az oktatandó területen.

**C**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ  
SAJÁTOSSÁGOK**

---

## **„C” RÉSZ – A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ SAJÁTOSSÁGOK**

**C**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ  
SAJÁTOSSÁGOK**

Szándékosan üresen hagyva

C

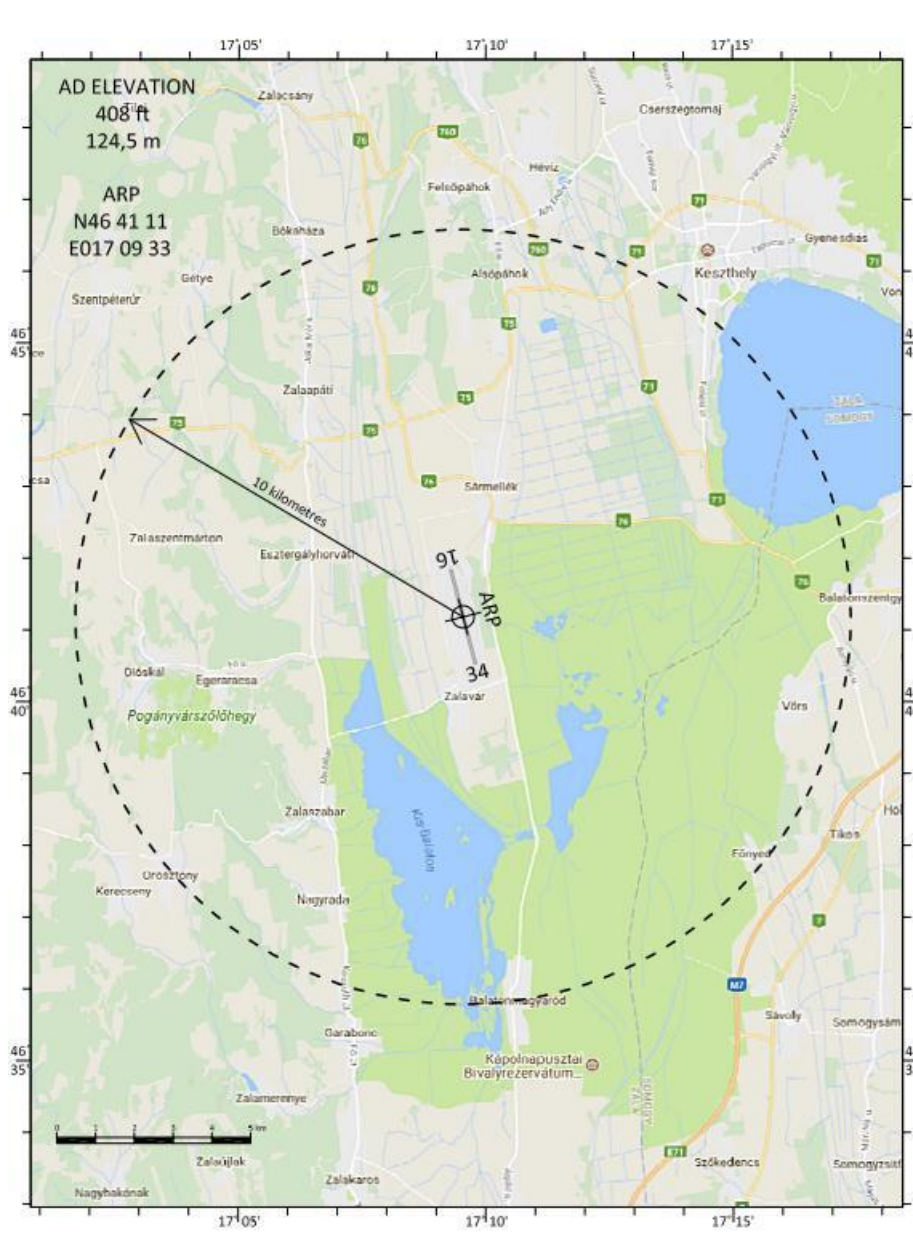
Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ  
SAJÁTOSSÁGOK

## 4 – A repülőtér területe

### 4.1 – A repülőtér lakott területhez viszonyított távolsága

Lásd 21. függelék 2. AD 2.2. A repülőtér földrajzi és adminisztratív adatai /  
Aerodrome geographical and administrative data c. pont.



A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

## 4.2 – A repülőtérre vonatkozó térképek

Az LHSM repülőtérre vonatkozó valamennyi térkép a 21. függelék 24. AD 2.24 Repülőtérre vonatkozó térképek / Charts related to the aerodrome c. pontban található.

## 4.3 – A repülőtér területén kívül eső repülőtéri létesítmények és berendezések

A repülőtér területén kívül ilyen berendezések nem kerültek elhelyezésre.

## 4.4 – A repülőtér fizikai jellemzői

A repülőtér fizikai jellemzőinek, magasságainak, vizuális és nem vizuális berendezéseinek a leírása, valamint a repülőtér referenciahőmérsékletére, a burkolatok szilárdságára, a mentési és tűzoltási védelmi szintre, a földi berendezésekre és a főbb akadályokra vonatkozó információk.

Lásd 21. függelék 2. AD 2.2. A repülőtér földrajzi és adminisztratív adatai / Aerodrome geographical and administrative data c. pontot.

### 4.4.1 – Futópályák

Lásd 21. függelék 12. AD 2.12 Futópálya fizikai jellemzők / Runway physical characteristics c. pontot.

### 4.4.2 – Megközelítési és futópálya fényberendezések

Lásd 21. függelék 14. AD 2.14 Megközelítési és futópálya fények / Approach and runway lighting c. pontot.

### 4.4.3 – Rádió navigációs és leszállást segítő berendezések

Lásd 21. függelék 19. AD 2.19 Rádió navigációs és leszállító berendezések / Radio navigation and landing aids c. pont.

### 4.4.4 – Repülőtéri akadályok

Részletes információ a repülőtéri akadály adatokról a 21. függelék 10. AD 2.10 Repülőtéri akadályok / Aerodrome obstacles c. pontban szerepel.

### 4.4.5 – Mentő és tűzoltó szolgálatok

Lásd 21. függelék 6. AD 2.6 Mentő és tűzoltó szolgálatok / Rescue and fire fighting services

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

c. pont.

A tűzoltó szolgálat kategóriájának módosítására vonatkozó eljárást a Tűzoltó Szolgálat Kézikönyvének 6. Biztosítandó védelmi szint c. pontja tartalmazza.

#### 4.4.6 – Földi kiszolgálási szolgáltatások és berendezések

Lásd 21. függelék

4. AD 2.4 Földi

kiszolgálás és

eszközei / Handling

services and

facilities c. pont.

#### 4.5 – Követelményektől való eltérések (EloS, SC) és korlátozások

LHSM-ELOS-1-DSN.B.080 – Lásd: HBA.AM.D.6.13 – „Követelményektől való eltérések (ELOS, SC) és korlátozások”.

#### 4.6 – A repülőtéren végezhető műveletek

Az LHSM repülőtéren IFR / VFR / éjszakai VFR repülés engedélyezett.

Az LHSM repülőtér légi forgalmának biztonságos lebonyolítására AFIS szolgálatot működtet kiszereződött partner által (Tréner Kft.). A repüléseket az 56/2016. NFM rendeletnek megfelelően lehet kezdeményezni és végrehajtani.

A repülőtéren végezhető műveleteket kizárólag az AFIS szolgálattal tartott kétoldali folyamatos rádiókapcsolat fenntartásával lehet végrehajtani.

Az érvényben lévő műszeres megközelítési eljárások az AIP-ben vannak közzétéve. További, részletes információ az eljárásokról a mindenkor érvényben lévő, a Tréner Kft.-vel kötött Légiforgalmi szolgáltatási szerződés, illetve a Megállapodási megbízás a HungaroControllal szerint.

A légimentő szolgálat a repülőtér nyitvatartási idején kívül a mentőrepüléshez előírt jogszabályok, jogosítások, alapján önállóan is üzemelhet. REDCROSS esetén repülési terv leadása nem kötelező.

#### 4.6.1 – Repülési eljárások Légiforgalmi Irányító Szolgálat (ATC) működési időszakában

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességről.



---

Lásd 21. függelék 22. AD 2.22 Repülési eljárások / flight procedures c. pont.

#### 4.6.1.1 – IFR repülések

Lásd 21. függelék 22. AD 2.22 Repülési eljárások / flight procedures c. pont.

#### 4.6.1.2 – VFR repülések

- Lásd 21. függelék 22. AD 2.22 Repülési eljárások / flight procedures c. pont.

#### 4.6.2 – Repülési eljárások Repülőtéri Repüléstájékoztató Szolgálat (AFIS) működési időszakában

Lásd 21. függelék 22. AD 2.22 Repülési eljárások / flight procedures c. pont.

#### 4.6.2.1 – IFR repülések

Lásd 21. függelék 22. AD 2.22 Repülési eljárások / flight procedures c. pont.

#### 4.6.2.2 – VFR repülések

Lásd 21. függelék 22. AD 2.22 Repülési eljárások / flight procedures c. pont.

#### 4.6.3 – Drón repülések (UAS - Unmanned Aircraft Systems)

Drón repülések a hatályos jogszabályi előírások szerint a kiadott engedély alapján a Torony / AFIS szolgálattal történő előzetes egyeztetést követően, folyamatos telefonos elérhetőség biztosítása mellett lehetségesek.

A drónrepülések engedélyezésének folyamata a következő:

1. A légtér igénylő jogi személy megkeresése:
  - a. közvetlenül a repülőtér felé.
  - b. arra jogosult kockázat elemző vagy engedély megszerzésével megbízott cégen keresztül a repülőtér felé.
2. A repülőtér, mint üzemeltető válasza az igénylő felé:
  - a. tájékoztatja a légtér igénylőt az igénylés lehetőségéről, vagy az esetlegesen fennálló korlátozásról, a várható költségekről és az eljárás lefolytatásának várható idejéről.
  - b. a repülőtér kapacitáshiány esetén javaslatot tesz az eljárás lefolytatására jogosult cég bevonására és tájékoztatja az üzemeltetői hozzájárulás

---

szükségességéről a dokumentáció elkészültét követően.

3. Dokumentáció összeállítása során, figyelembe kell venni a Hévíz-Balaton Airport 139/2014/EU tanúsítás során megjelölt eljárási rendjét és a **HBA.AM.B.2.2.5** – „Repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata” pontban megjelölt kockázatelemzési metodikáját.
4. Dokumentáció megküldése Hévíz-Balaton Airport felé véleményezésre és üzemeltetői hozzájárulás kiadására.
5. A dokumentáció és a kockázatelemzés megküldése Hévíz-Balaton Airport részéről a AFIS szolgálat felé véleményezésre, majd az AFIS szolgálat a légiforgalmi szolgáltatói véleményt kiállítja, ezzel az elvi hozzájárulását megadja.
6. A légiforgalmi szolgáltatói vélemény megküldése a kérelmező partner felé a dokumentációban foglaltak és az AFIS szolgálat állásfoglalásának figyelembe vételével.

A Torony / AFIS szolgálat kérésére a drón repülést indokolt esetben (forgalmi helyzetben) haladéktalanul fel kell függeszteni.

#### 4.6.4 – Műrepülés

Versenyszerű műrepülést vagy gyakorlást csak előzetes egyeztetés után (Torony / AFIS szolgálat) az erre a célra kijelölt légtérben lehet végrehajtani.

Légtér: repülőtértől nyugatra a Zala folyó felett, valamint Zalakaros repülőtér R3 km sugarú körzetében.

#### 4.6.5 – Hőlégballon repülés

A Hévíz-Balaton Repülőtéren a CTR/CTA illetve TIZ1/TIZ2 légterekben hőlégballonos repülés a repülőtér forgalmáról történt előzetes tájékozódást követően, folyamatos kétoldalú rádióösszeköttetés fenntartásával, működőképes C módú transzponderrel és a felszállás előtt benyújtott repülési tervvel végezhető.

#### 4.6.6 – Gyakorló repülések

A gyakorló repüléseket úgy kell csoportosítani, hogy a különböző jellegű feladatok váltsák egymást, hogy ugyanazon lakott területek zajterhelése elkerülhető legyen.

Gyakorló repülés végrehajtásához legkésőbb a tárgynapot megelőző munkanapon a repülőtér üzemeltetőjéhez e-mailben ([info@hevizairport.com](mailto:info@hevizairport.com)) igénylést kell benyújtani az alábbi információkkal:

- Légijármű hívójele és lajstromjele;
- Légijármű típusa;

C

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ  
SAJÁTOSSÁGOK

- A feladat tervezett kezdési és befejezési időpontja;
- A tervezett feladat jellege.

A gyakorlás engedélyezéséről a repülőtér üzemeltetője értesíti a légi jármű üzemeltetőjét.

*Megjegyzés: gyakorló repülést tilos végrehajtani kalibráló repülésekkel egyidőben.*

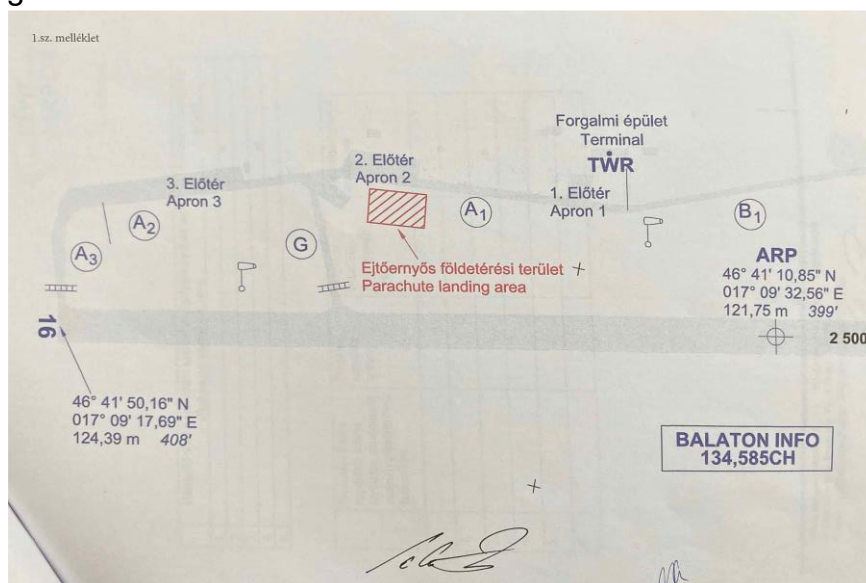
#### 4.6.7 – Ejtőernyőzés

Ejtőernyős tevékenység harmadik félre szóló felelősségbiztosítás birtokában végezhető, amelyet az ejtőernyős tevékenység megkezdése előtt köteles a tevékenységet végző bemutatni.

Ejtőernyős ugráshoz használható TIZ légtér rész:

Az ejtőernyős dobás céljára kijelölt légtér a TIZ1/TIZ2 légtérben helyezkedik el, magassága GND – 9500 láb AMSL, elhelyezkedése: ejtőernyős földterési területtől mért R5 km sugarú kör.

A földterési terület elhelyezkedése az A2 előtértől délre, az alábbi ábra szerint. A földterési terület vizuális jelölését a koordinátor köteles a földi- és légi járművek számára is jól látható módon elvégezni.



Ejtőernyős ugráshoz történő felszállás előtti eljárás:

Az ejtőernyős tevékenységet végző a tevékenység megkezdése előtt köteles kijelölni egy koordinátort, aki a légiforgalmi szolgáltatást ellátó AFIS egységgel folyamatos kétoldalú rádiókapcsolatot tart fenn a 134,585 CH kommunikációs frekvencián. A koordinátor köteles biztosítani, hogy valamennyi ejtőernyős egységet pozíciót jelző berendezéssel lássanak el. Ennek hiányában a koordinátor köteles valamennyi ejtőernyős egység pontos pozícióját mindenkor ismerni, arról kérés esetén az AFIS szolgálatot tájékoztatni.

A koordinátor a tevékenység megkezdése előtt a Magyarország légterében és repülőterein

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

C

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ  
SAJÁTOSSÁGOK

történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 56/2016 (XII.12.) NFM rendeletnek megfelelően legalább 30 perccel köteles felvenni a kapcsolatot az AFIS egységgel, és beszerezni az aktuális forgalmi helyzetre vonatkozó tájékoztatást, valamint az AFIS egység hozzájárulását a tevékenység megkezdéséhez. Az AFIS egység az Előtér ügyeletes szolgálatot tájékoztatja az ejtőernyős tevékenység tervezett megkezdéséről.

Amennyiben az aktuális forgalmi helyzet okán az AFIS szolgálat nem tud hozzájárulni a tevékenység megkezdéséhez, a koordinátor köteles azt tudomásul venni, és a tevékenység megkezdését az AFIS szolgálat által megadott időponthoz igazítani.

Ha az AFIS egység hozzájárult a tevékenység megkezdéséhez, a koordinátor rádióon köteles a tevékenység tényleges megkezdését közölni az AFIS egységgel. Az ejtőernyős dobást végző légi jármű parancsnoka hajtóműindítás előtt köteles felvenni a rádiókapcsolatot a 134,585 CH kommunikációs frekvencián az AFIS egységgel, a repülést a VFR repülésekre vonatkozó szabályok szerint végrehajtani, valamint a folyamatos kétoldalú rádióösszeköttetést az AFIS egységgel fenntartani.

#### Prioritások meghatározása:

IFR szerint működő légi jármű által végzett megközelítés, leszállás vagy indulás végrehajtásakor ejtőernyős ugrás, dobáshoz történő emelkedés a TIZ1/TIZ2 légtérben nem végezhető. Ilyen esetben az emelkedést repülési terv benyújtása és a Budapest FIC-cel történő egyeztetés mellett a TIZ1/TIZ2 légtéren kívül lehet végrehajtani.

Egyéb VFR forgalom az ejtőernyős dobást végző légi jármű dobáshoz történő emelkedése közben az AFIS egység általi folyamatos koordináció mellett megengedett azzal a feltétellel, hogy a dobás csak akkor kezdhető meg, amikor az egyéb VFR forgalom az ejtőernyős üzemre kijelölt légtérreszt elhagyta, és a dobás idejére várhatóan nem érinti. Erről az AFIS egység a légi járművektől beszerzett helyzetjelentések útján köteles meggyőződni.

Az ejtőernyős ugratást végző gép a dobási szándékot köteles az AFIS szolgálat felé rádióon jelenteni, és a dobást csak az AFIS szolgálat nyugtázását követően kezdheti meg az egyeztetett helyen és időben. Ezt követően az ejtőernyős tevékenységre kijelölt légtérresztben egyéb légiforgalomnak tartózkodni TILOS, továbbá a repülőtér mozgási területén TILOS a hajtóműindítás, a földetérési zónában pedig minden egyéb más tevékenység végzése és a földi mozgás is TILOS!

A kutató-mentő és egészségügyi mentőrepülések minden esetben elsőbbséget élveznek. Amennyiben egy légi jármű ilyen céllal lép be a TIZ-be/száll fel a repülőtérrel, úgy az ejtőernyős dobást végző légi jármű parancsnoka köteles az AFIS szolgálattól erre vonatkozóan kapott tájékoztatásoknak megfelelően eljárni, és a dobást azután végrehajtani, miután a kutató-mentő vagy egészségügyi mentőrepülést végző légi jármű elhagyta az ejtőernyős tevékenységre kijelölt légtérreszt.

Amennyiben a dobást követően kíván egy légi jármű kutató-mentő vagy egészségügyi mentőrepülés céljából a repülőtérrel felszállni / a TIZ-be belépni, az AFIS szolgálat köteles tájékoztatni az ejtőernyős tevékenységről, és a kutató-mentő vagy egészségügyi mentőrepülést végző légi jármű az AFIS egységtől kapott tájékoztatásnak megfelelően köteles az ejtőernyős tevékenységre kijelölt légtérreszt kerülni, vagy a felszállást az ejtőernyősök földetérést követően végrehajtani.

C

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ  
SAJÁTOSSÁGOK

A folyamat gyorsítása érdekében a kutató-mentő vagy egészségügyi mentőrepülést végző légi jármű személyzete telefonon értesítse az AFIS szolgálatot a riasztást követő lehető leghamarabbi időpontban. Ebben az esetben az AFIS szolgálat, amennyiben a dobás még nem történt meg, tájékoztatja a dobást végző légi jármű parancsnokát arról, hogy rövid időn belül mentőrepülés kezdődik, és a dobás csak azt követően, az AFIS szolgálattól kapott tájékoztatásnak megfelelően hajtható végre, miután a felszálló mentőrepülést végző légi jármű az ejtőernyős tevékenység céljára kijelölt légtérreszt elhagyta. Amennyiben a dobás már megtörtént, az AFIS szolgálat tájékoztatja a mentőrepülést végző légi jármű parancsnokát. Az AFIS szolgálat a futópályafények legmagasabb intenzitáson történő bekapcsolásával jelzi az ejtőernyős egységek számára, hogy mentőrepülés miatt az ugrást a lehető legrövidebb időn belül fejezze be.

Ejtőernyős dobást követő eljárás:

Miután az ejtőernyős dobást végző légi jármű az AFIS szolgálatnak a kommunikációs frekvencián jelentette a dobás megtörténtét, a koordinátor köteles figyelemmel kísérni az ejtőernyősök pozícióját. Az AFIS szolgálat ez idő alatt semmilyen más forgalomhoz és földi mozgáshoz nem járulhat hozzá az ejtőernyős tevékenységre kijelölt légtérresztben és a földterési területen! Amint az összes ejtőernyős földet ért, és a repülőtér mozgási területét, illetőleg a futópályasávot elhagyta, a koordinátor köteles erről az AFIS egységet rádióan tájékoztatni, majd a következő dobás megkezdése előtt ismételt az itt meghatározottak szerint eljárni. A földi mozgások során az ejtőernyős tevékenységet felügyelő koordinátor köteles jelen kézikönyv repülőtéri belüli közlekedésre vonatkozó szabályainak betartását valamennyi ejtőernyős egységre vonatkozóan biztosítani.

Az ejtőernyős tevékenység befejezését a koordinátor rádióan köteles az AFIS szolgálat felé jelenteni.

#### 4.6.8 – Motoros sárkányrepülés és motoros siklóernyőzés

A Repülőtéri Kézikönyv, a repülési szabályok, légügyi előírások fenti tevékenységekre kötelező érvényűek.

Helyi repülésekre kötelező a működőképes C módú transzponder és a folyamatos kétoldalú rádióösszeköttetés a Torony / AFIS szolgálattal.

Útvonalrepülések esetén kötelező a működőképes C módú transzponder, a folyamatos kétoldalú rádióösszeköttetés a Torony / AFIS szolgálattal, valamint a felszállás előtt benyújtott repülési terv.

**D**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**A REPÜLŐTÉRNEK A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ  
SZOLGÁLATNAK BEJELENTENDŐ SAJÁTOSÁGAI**

---

**„D” RÉSZ — A REPÜLŐTÉRNEK A LÉGIFORGALMI  
TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLATNAK BEJELENTENDŐ  
SAJÁTOSÁGAI**



**D**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**A REPÜLŐTÉRNEK A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ  
SZOLGÁLATNAK BEJELENTENDŐ SAJÁTOSÁGAI**

Szándékosan üresen hagyva

## **5 – Az elérhető légiforgalmi tájékoztató szolgálat, a bejelentendő adatok valamint a bejelentésre vonatkozó eljárások**

ADR.OPS.A.005; AMC1 ADR.OPS.A.005; ADR.OPS.A.010; AMC1 ADR.OPS.A.010; AMC2 ADR.OPS.A.010; ADR.OPS.A.015; AMC1 ADR.OR.C.005(c)

A Hévíz-Balaton Airport:

- meghatározza, dokumentálja és fenntartja a repülőtérre és az igénybe vehető szolgáltatásokra vonatkozó adatokat;
- a repülőtérre és az igénybe vehető szolgáltatásokra vonatkozóan adatokkal szolgál a felhasználóknak, valamint az érintett légiforgalmi szolgálatoknak és légiforgalmi tájékoztató szolgálatoknak.

A Hévíz-Balaton Airport hivatalos megállapodást köt azokkal a szervezetekkel, amelyekkel légiforgalmi adatokat és/vagy légiforgalmi információkat cserél.

A Hévíz-Balaton Airport köteles a repülőtérre és az igénybe vehető szolgáltatásokra vonatkozó valamennyi adatot az előírt minőségben és teljességgel szolgáltatni.

Az LHSM repülőtérre és az igénybe vehető szolgáltatásokra vonatkozó adatok közzétételekor a Hévíz-Balaton Airport:

- figyelemmel kíséri a tőle származó és az érintett légiforgalmi szolgálatok és légiforgalmi tájékoztató szolgálatok által közzétett, a repülőtérre és az igénybe vehető szolgáltatásokra vonatkozó adatokat;
- értesíti az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálatokat a tőle származó, a repülőtérre és az igénybe vehető szolgáltatásokra vonatkozó adatok megfelelőségének és teljességének biztosításához szükséges változásokról;
- értesíti az érintett légiforgalmi szolgálatokat és légiforgalmi tájékoztató szolgálatokat, ha a tőle származó közzétett adatok pontatlanok vagy helytelenek.

A Hévíz-Balaton Airport megvalósította az eljárásokat a következőkhöz:

- a repülőtérre és a rendelkezésre álló szolgáltatásokra vonatkozó adatok figyelemmel kísérése, amelyek a Hévíz-Balaton Airport-tól származnak, és amelyeket az érintett légiforgalmi szolgálatok hirdettek ki (Lásd: **HBA.AM.E.7** – „Változásbejelentési rendszer”);
- az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálatok és légiforgalmi szolgálatok értesítése bármely változásról, amely a repülőtérre és a rendelkezésre álló szolgáltatásokra vonatkozó helyes és teljes körű adatok biztosításához szükséges. (Lásd: **HBA.AM.E.7** – „Változásbejelentési rendszer”)

A légiforgalmi adatok felülvizsgálatára és az AIP módosítására vonatkozóan a **HBA.AM.E.7** – „Változásbejelentési rendszer” vonatkozó pontjai érvényesek.

A Hévíz-Balaton Airport hivatalos megállapodásokat köt közjogi vagy magánjogi szervezetekkel, amelyek az alábbiakat nyújtják:

- léginavigációs szolgálatok;
- szolgáltatások a felmérési adatok előállításában és biztosításában;
- eljárás tervezési szolgálatok;
- elektronikus domborzati adatok;
- elektronikus akadályadatok, amelyekkel a légiforgalmi adatokat és/vagy légiforgalmi információkat cserélik.

A Hévíz-Balaton Airport számára a léginavigációs felmérést és kiértékelést végző szervezetnek (külső alvállalkozónak) az AMC1 ADR.OPS.A.010 szerinti adatminőségi követelmények szerint kell meghatározni és jelentenie az LHSM repülőtérrel kapcsolatos légiforgalmi adatokat.

Annak érdekében, hogy a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok hozzájussanak a naprakész repülés előtti tájékoztatást lehetővé tevő információkhoz és repülés közbeni tájékoztatást tudjanak nyújtani, a Hévíz-Balaton Airport a lehető legrövidebb időn belül közli az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálatokkal a következőket:

- a repülőtéri körülményekre, a mozgásképtelenné vált légi jármű eltávolítását, a mentést és a tűzoltást célzó rendszerekre, valamint a vizuális siklópálya kijelölő rendszerre vonatkozó információk;
- a repülőtéren található kapcsolódó létesítmények, szolgáltatások és navigációs segédeszközök működési állapota;
- a működés szempontjából jelentősnek ítélt minden további információ.

A léginavigációs rendszer módosításainak bevezetése előtt a Hévíz-Balaton Airport megfelelően figyelembe veszi, hogy az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálatoknak mennyi időre van szükségük a közzétételre szánt kapcsolódó anyagok előkészítéséhez, elkészítéséhez és kiadásához. (Lásd még: **HBA.AM.E.7** – „Változásbejelentési rendszer”)

## 5.1 – A repülőtér neve

Lásd 21. függelék 1. AD 2.1 A repülőtér helységazonosítója és neve / Aerodrome location indicator and name c. pont.

## 5.2 – A repülőtér elhelyezkedése

Lásd 21. függelék 2. AD 2.2. A repülőtér földrajzi és adminisztratív adatai / Aerodrome geographical and administrative data c. pont.

## 5.3 – A repülőtér ARP koordinátái

Lásd 21. függelék 2. AD 2.2. A repülőtér földrajzi és adminisztratív adatai / Aerodrome geographical and administrative data c. pont.

## 5.4 – A repülőtér tengerszint feletti magassága

Lásd 21. függelék 2. AD 2.2. A repülőtér földrajzi és adminisztratív adatai / Aerodrome geographical and administrative data c. pont.

## 5.5 – Futópálya jellemző pontjainak tengerszint feletti magassága és geoidunduláció

Lásd: **HBA.AM.C.4.4.1** – „Futópályák” pontban. Lásd 21. függelék 2. AD 2.2. A repülőtér földrajzi és adminisztratív adatai / Aerodrome geographical and administrative data c. pont.

## 5.6 – Repülőtér vonatkozási hőmérséklet

Lásd 21. függelék 2. AD 2.2. A repülőtér földrajzi és adminisztratív adatai / Aerodrome geographical and administrative data c. pont.

A repülőtér alaphőmérséklete az év legmelegebb hónapja legmagasabb napi hőmérsékleteinek havi középértéke (a legmelegebb hónap az, amelyben a legmagasabb a havi középhőmérséklet), öt (5) éves időszak átlagában.

## 5.7 – Repülőtéri helyjeladó

Nincs repülőtér helyjeladó telepítve.

## 5.8 – Repülőtér üzemeltető neve és elérhetősége

Lásd 21. függelék 2. AD 2.2. A repülőtér földrajzi és adminisztratív adatai / Aerodrome geographical and administrative data c. pont.

## 6 – Repülőtér méretei és vonatkozó információk

ADR.OPS.A.005

### 6.1 – Futópálya adatai

Lásd: **HBA.AM.C.4.4.1** – „Futópályák” pontban és a 21. függelék 12. AD 2.12 Futópálya fizikai jellemzők / Runway physical characteristics c. pontban.

### 6.2 – Futópálya sávok, futópálya biztonsági területek, gurulóutak, előterek

#### 6.2.1 – Futópálya sáv

A futópályához tartozó futópályasáv csökkenti a futópályáról kitörő repülőgép károsodásának veszélyét, védi a felette átrepülő legijárműveket a le- és felszállás során, valamint lehetővé teszi a mentés és tűzoltás gépjárműveinek biztonságos közlekedését.

A RWY 16 – 34 futópályához tartozó futópályasáv a küszöbök előtt 60 m távolságra kezdődik, teljes hossza:  $60\text{ m} + 2\,500\text{ m} + 60\text{ m} = \mathbf{2\,620\text{ m}}$ .

A RWY 16 – 34 futópályához tartozó futópályasáv oldalirányú kiterjedése (futópálya-tengelyre merőlegesen)  $150\text{ m} - 150\text{ m}$  a futópálya tengelyétől számítva mindkét irányban, a sáv teljes hosszában. A sáv szélessége **300 m**.

## 6.2.2 – Futópálya biztonsági területek

A futópályához tartozó futópálya végbiztonsági területek megtisztított és elegyengetett területek, melyek a futópályán túlfutó, vagy a futópálya előtt földet érő repülőgépek számára lettek kialakítva.

	RWY 16	RWY 34
RESA hossza	220 méter	240 méter
RESA szélessége	150 méter	150 méter

A futópályákhoz tartozó futópálya végbiztonsági területekre vonatkozó térkép az **HBA.AM.C.4.2** – „A repülőtérre vonatkozó térképek” pontban található.

Lásd még 21. függelék 12. AD 2.12 Futópálya fizikai jellemzők / Runway physical characteristics c. pont.

## 6.2.3 – Gurulóutak

A repülőtér burkolt gurulóútjai közül kizárólag a RWY 16 – 34 futópályát és az APRON 3 forgalmi előteret összekötő TWY A3 gurulóút üzemel. A TWY A1, A2, B1, B2, B3, valamint a TWY G, Y, és S összekötő gurulóutak a forgalom előtt elzárt területek.

*Megjegyzés: továbbiakban gurulóút(ak) alatt mindig a TWY A3 gurulóút értendő.*

A TWY A3 gurulóút szélessége a gurulóút egyenes szakaszán 23 m.

A repülőgépek mozgásának megkönnyítésére a gurulóúton burkolat-szélesítések lettek kialakítva úgy a futópályával, mint az előtérrel való csatlakozásnál.

Lásd még 21. függelék 8. AD 2.8 Előterekre, gurulóutakra és ellenőrzőpontokra vonatkozó adatok / Aprons taxiways and check locations/positions data c. pont.

## 6.2.4 – Előtér

Az LHSM repülőtéren biztosított egy olyan előtér – az APRON 3 – ahol a repülőtér forgalmának zavarása nélkül történik az utasok, az áru és a postai küldemények biztonságos kezelése, valamint a repülőgépek kiszolgálása.

Az APRON 3 forgalmi előtéren 4 db repülőgép állóhely van kialakítva, melyet az alábbi ábra szemléltet.



**D**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**A REPÜLŐTÉRNEK A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ  
SZOLGÁLATNAK BEJELENTENDŐ SAJÁTOSÁGAI**

Állóhely	Koordináta	Beállítható max. nagyságú repülőgép kódja	Jellemző repülőgép típus
1.	N46°41'50.42" E017°09'31.11"	E	max. B747-100 SR
2.	N46°41'47.70" E017°09'30.98"	D	B767-200; A310-200; B757-200
3.	N46°41'45.26" E017°09'33.82"	C	B737-800; A320-200; CRJ900 LR; ATR-72
4.	N46°41'43.42" E017°09'34.79"	C	CRJ900 LR; ATR-72; SAAB SF304A

A 3. állóhelyen álló légi jármű esetén mögötte a 4. állóhely felé csak maximum 25,0 m szárnyfesztávolságú gép mozoghat.

Az 1–4-ig légi jármű azonosító jelzések a begurulási jelzések kezdeténél helyezkednek el. A be-, és kigurulási, valamint a fordulási vonalak 15 cm széles sárga színű folyamatos sávok. A beállító jelzés vonalak 15 cm széles sárga színű folyamatos sávok. A megállási vonalak 6 m hosszú és 30 cm széles, sárga színű folyamatos sávok.



A forgalmi előtér biztonsági határ jelzés úgy van elhelyezve, hogy meghatározzák a földi járművek és egyéb légi járművek karbantartására szolgáló eszközök használatát célzó területeket, hogy a repülőgépek biztonságosan elkülöníthetők legyenek.

A repülőtéren rendelkezésre álló burkolt előterek teljes területét az érvényes parkolási rendet figyelembe véve a légi járművek mozgása elfoglalja, ezért a kiszolgáló eszközök részére más területet kell kijelölni.

**D**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**A REPÜLŐTÉRNEK A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ  
SZOLGÁLATNAK BEJELENTENDŐ SAJÁTOSÁGAI**

Az előtérre vonatkozó térkép a **HBA.AM.C.4.2** – „A repülőtérre vonatkozó térképek” pontban található.

Lásd még 21. függelék 8. AD 2.8 Előterekre, gurulóutakra és ellenőrzőpontokra vonatkozó adatok / Aprons taxiways and check locations/positions data c. pont.

### **6.3 – Látás szerinti segédeszközök, pálya- és egyéb fények**

Részletes információ a fénytechnikai berendezésekről az **HBA.AM.D.4.4.2** – „Megközelítési és futópálya fényberendezések” pontban található.

A TWY A3 gurulóút mentén gurulóút szegély-jelző oszlopok lettek elhelyezve a gurulóúti szegélyfényeknek megfelelő kiosztásban, törőnyakkal, kék színű fényvisszaverő kivitelben.

A HBA által üzemeltetett fénytechnika rendszer a torony épületben van elhelyezve, a távvezérlése onnan történik, közvetlenül az AFIS munkatárs kezeli.

Egymástól függetlenül szabályozható az aktuális irány szerinti bevezető fénysor fényereje, a PAPI fényereje, és a futópálya fények fényereje.

A futópálya fények (tengely-, szegély-, küszöb- és végfények) csak együttesen szabályozhatók.

A fénytechnikai berendezések alkalmazása:

- napnyugta és napkelte között;
- amennyiben a légi jármű személyzete kéri;
- IMC meteorológiai körülmények esetén;
- a PAPI-t folyamatosan üzemeltetni kell IFR megközelítés esetén.

Lásd 21. függelék 14. AD 2.14 Megközelítési és futópálya fények / Approach and runway lighting és 15. AD 2.15 Egyéb fények és másodlagos áramellátás / Other lighting and secondary power supply c. pontokat.

### **6.4 – Repülőtéri VOR állomások**

Nincs VOR állomás telepítve – nem alkalmazandó.

Lásd még 21. függelék 8. AD 2.8 Előterekre, gurulóutakra és ellenőrzőpontokra vonatkozó adatok / Aprons taxiways and check locations/positions data c. pont.

### **6.5 – Gurulási útvonalak**

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

A légi járműveknek a felfestett gurulási útvonalat kell követni, a repülőtéren minden gurulási művelet felvezetéssel történik.

A gurulóutakat le- és felszállásra használni TILOS!

További részletek:

- **HBA.AM.C.4.6.3** – „Gurulási eljárások”;
- **HBA.AM.D.6.2.3** – „Gurulóutak”;
- **HBA.AM.E.14** – „Előtérügyeleti szolgálat”.

## 6.6 – Küszöbök, gurulóút középvonali pontok és állóhelyek koordinátái

Futópálya küszöbök: lásd **HBA.AM.C.4.4.1** – „Futópályák”.

Gurulóút középvonali pontok: lásd **HBA.AM.D.6.2.3** – „Gurulóutak”.

Állóhelyek koordinátái: lásd **HBA.AM.D.6.2.4** – „Előtér”.

Lásd még 21. függelék 8. AD 2.8 Előtterekre, gurulóutakra és ellenőrzőpontokra vonatkozó adatok / Aprons taxiways and check locations/positions data, valamint 12. AD 2.12 Futópálya fizikai jellemzők / Runway physical characteristics c. pontok.

## 6.7 – Akadályok adatai

Az EASA GM4 ADR.OPS.A.005(a) és az ICAO Annex 15 AD 2.10 pontjában meghatározott, az AIP-ben közzétett Area 2, azaz a Hévíz-Balaton Airport környezetét lefedő akadály adat gyűjtési felületekhez kapcsolódó felmérés részletes információt a 21. függelék 10. AD 2.10 Repülőtéri akadályok / Aerodrome obstacles c. pont tartalmazza. .

## 6.8 – Burkolt felületek típusa és teherbíró képessége

A burkolatok felületére és teherbíró képességére vonatkozó adatok a **HBA.AM.C.4.4.1** – „Futópályák” pontban találhatóak.

Lásd még 21. függelék 8. AD 2.8 Előtterekre, gurulóutakra és ellenőrzőpontokra vonatkozó adatok / Aprons taxiways and check locations/positions data, valamint 12. AD 2.12 Futópálya fizikai jellemzők / Runway physical characteristics c. pontok.

## 6.9 – Magasságmérő ellenőrző hely és tengerszint feletti magassága

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

Lásd még 21. függelék 8. AD 2.8 Előtterekre, gurulótakra és ellenőrzőpontokra vonatkozó adatok / Aprons taxiways and check locations/positions data c. pont.

## 6.10 – Deklarált távolságok

A következő távolságokat méterre kerekítve kell kiszámítani és jelenteni a légiforgalmi tájékoztató szolgálatnak és a légiforgalmi szolgálatoknak:

- Rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz (take-off run available, TORA);
- Rendelkezésre álló felszállási távolság (take-off distance available, TODA);
- Rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolság (accelerate-stop distance available, ASDA); és
- Rendelkezésre álló leszállási úthossz (landing distance available, LDA).

A rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthosszt, a rendelkezésre álló felszállási távolságot, a rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolságot és a rendelkezésre álló leszállási úthosszt a következők szerint kell kiszámítani:

A HBA futópályáihoz nem tartoznak biztonsági megállási területek vagy biztonsági felszállási területek, a futópályaküszöb a futópálya elején helyezkedik el, ezért a négy deklarált távolság egyenlő a futópálya hosszával.



Aktuális értékeket lásd 21. függelék 13. AD 2.13 Deklarált távolságok / Declared distances c. pont.

A HBA üzemeltetője a rendelkezésre álló, kijelölt távolságok ideiglenes csökkentését NOTAM útján hirdeti ki. (**HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje”)

A Repülőtér Ügyeletes felelős vész helyzetben az ideiglenesen csökkentett kijelölt távolságok számításért.

## 6.11 – Mozgásképtelen légi jármű eltávolítására vonatkozó adatok, elérhetőségek

Részletes információ a **HBA.AM.E.21** – „Mozgásképtelen légi jármű eltávolítása” pontban található.

## 6.12 – A repülőtér tűzoltó kategóriája, mentőfelszerelés, meghibásodott légi jármű eltávolításának képessége, megjegyzések

Lásd 21. függelék 6. AD 2.6 Mentő és tűzoltó szolgálatok / Rescue and firefighting services c. pont.

A vonatkozó részletes szabályozást a Tűzoltó Szolgálat Kézikönyve tartalmazza.

## 6.13 – Követelményektől való eltérések (ELoS, SC) és korlátozások

AMC1 ADR.OR.C.005(c)

A kivételeket, az eltéréseket, a megegyező szintű biztonságot, a különleges feltételeket, ezen belül a repülőtér használatával kapcsolatos korlátozásokat magukban foglaló esetek leírását közzé kell tenni a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban a légiközlekedési hatósággal való egyeztetés után.

**Érintett követelmény:** EASA CS ADR-DSN.B.080 - Transverse slopes on runways

**Eltérés:** A RWY 16 – 34 futópálya keresztmetszeti kialakítása nem teszi lehetővé a csapadékvizek leggyorsabb módon történő elvezetését a futópálya felületéről. A futópálya keresztmetszeti kialakítása az előírt tetőszelvényű megoldás helyett egyoldali oldalesésű.

### Intézkedések:

- Az eltéréssel kapcsolatban a repülőtér üzemeltető külön figyelem felhívó információt ad a légi jármű üzemeltetők részére. A figyelemfelhívás közzététele az AIP-ben.
- A futópálya fokozott ellenőrzése (**HBA.AM.E.9.3** – Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere) releváns időjárási viszonyok között (pl. nagy esőzés).

**Hivatkozás:** LHSM-ELOS-1-DSN.B.080 (légiközlekedési hatóság által jóváhagyva)

# E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK**

---

## **E. RÉSZ — REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK**



**E**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK

Szándékosan üresen hagyva

## 7 – Változásbejelentési rendszer

ADR.OPS.A.015; AMC1 ADR.OPS.A.015

Annak érdekében, hogy a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok hozzájussanak a naprakész repülés előtti tájékoztatást lehetővé tevő információkhoz és repülés közbeni tájékoztatást tudjanak nyújtani, a HBA a lehető legrövidebb időn belül közli az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálatokkal a következőket:

- a repülőtéri körülményekre, a mozgásképtelenné vált légi jármű eltávolítását, a mentést és a tűzoltást célzó rendszerekre, valamint a vizuális siklópálya kijelölő rendszerre vonatkozó információk;
- a repülőtéren található kapcsolódó létesítmények, szolgáltatások és navigációs segédeszközök működési állapota;
- a működés szempontjából jelentősnek ítélt minden további információ.

A léginavigációs rendszer módosításainak bevezetése előtt a HBA figyelembe veszi, hogy az érintett légiforgalmi tájékoztató szolgálatoknak mennyi időre van szükségük a közzétételre szánt kapcsolódó anyagok előkészítéséhez, elkészítéséhez és kiadásához.

A HBA jelentést készít az operációs jelentőségű vagy a légi jármű és repülőtér műveleteket befolyásoló ügyekről annak érdekében, hogy megfelelő intézkedést lehessen tenni különösen a következők tekintetében:

- építési vagy karbantartási munkák;
- durva vagy törött felületek futópályán, gurulóúton vagy előtérben;
- hó, kásás jég vagy jegesedés futópályán, gurulóúton vagy előtérben;
- víz futópályán, gurulóúton vagy előtérben;
- hótorlaszok vagy hófúvások futópálya, gurulóút vagy előtér mellett;
- fagyvédő vagy jégtelenítő folyékony vegyi anyagok vagy egyéb szennyező anyagok futópályán, gurulóúton vagy előtérben;
- egyéb átmeneti veszélyek, beleértve a leparkolt légi járművet is;
- a repülőtéri látás szerinti segédeszközök egy részének vagy teljes egészének működésképtelensége vagy szabálytalan működése; és
- a normál vagy a másodlagos áramellátás meghibásodása.

A repülőtéren mentéshez és tűzoltáshoz általában rendelkezésre álló védelmi szint változását (3-7-es kategória) a repülőtéren rendelkezésre álló új kategória szempontjából kell kifejezni. Amikor a változás korrigálása megtörtént, megfelelő módon tájékoztatni kell a légiforgalmi szolgálatot és a légiforgalmi tájékoztató szolgálatot.

A HBA figyelembe veszi az előre meghatározott, nemzetközileg elfogadott Légiforgalmi Tájékoztató Közlemények Szabályozott Kiadási Rendszerében (Aeronautical Information Regulation And Control, AIRAC) hatályba lépési dátumokat a 14 napos postai időn túl, amikor olyan nyers információkat/adatokat küld a légiforgalmi tájékoztató szolgálatnak, amelyek befolyásolják a légiforgalmi tájékoztató szolgálat és a vezérlő (AIRAC) rendszer által közlendő térképeket és/vagy számítógépes navigációs rendszereket.

További információk a **HBA.AM.B.2.4** – „A léginavigációs adatok minőségirányítási rendszere” és a **HBA.AM.D.5** – „Az elérhető légiforgalmi tájékoztató szolgálat, a bejelentendő adatok valamint a bejelentésre vonatkozó eljárások” pontban találhatóak.

## 7.1 – AIP módosításának, NOTAM kiadásának, a Hatóság értesítésének rendje

### 7.1.1 – Az AIP kiadásának rendje

Az Aeronautical Information Publication (AIP) az ICAO által meghatározott kiadvány, amely a léginavigációhoz szükséges legfontosabb légiforgalmi információkat tartalmazza. Azért készült, hogy minden nélkülözhetetlen szabályt, eljárást és egyéb információt magába foglaljon a magyar légtérben közlekedő légijárművek számára.

A repülőtér által biztosított navigációs szolgáltatásról mindig naprakész, aktuális információkat kell szolgáltatni az igénybevevő partnerek számára. A repülőtér légtérét és berendezéseit használó légitársaságok és magánrepülők részére hozzáférhetővé kell tenni repülőtér környező légtérben elérhető navigációs lehetőségeket, a navigációs szolgáltatások igénybevételének feltételeit.

Az AIP-ben szereplő adatokat a HBA szolgáltatja és a módosításokat is a HBA kezdeményezi. Az egyes kiadványok megjelenése előtti időszakban, az érvényben lévő AIP-től eltérő információkat NOTAM-ban kell közzétenni. Az AIP kiadványban a repülőtérre vonatkozó adatokat rendszeresen felül kell vizsgálni, és gondoskodni kell a változások publikálásáról.

Amennyiben a HBA szeretne megjelentetni valamilyen légiforgalmi adatot az AIP kiadványban, a következő dátumok a mérvadóak:

Adatok fogadása: ezután a dátum után az AIS osztályhoz beérkezett adatok feldolgozása megkezdődik és már nem lehetséges további adatokat beépíteni az adott kiadványba. Az ezt követő kérések a következő ciklusban kerülnek majd kiadásra. A HungaroControl honlapján közzétett, az "Adatok fogadása" oszlopban található

dátumig tudja elfogadni a beérkező kéréseket Kiadványszerkesztő Csoport az adott ciklusban.

Publikáció dátuma: az adatok feldolgozása után az AIP kiadványba kerülő lapok nyomdába kerülnek, majd a papírváltozat elkészülte után megkezdődik a kiadvány postázása és az elektronikus formátum is felkerül az AIP oldalra.

Hatálybalépés dátuma: a kiadványban szereplő információk hatályosságának kezdete. A kapott információk/adatok alapján az AIP kiadása a HungaroControl Kiadványszerkesztő Csoport feladata.

Az AIP anyag kiadása a HungaroControl online „PLX” felületén történik.

<https://plx.hungarocontrol.hu/PLX/>

A kitöltési segédlet letölthető a honlapról. Az online „PLX” rendszer felhasználónévvel és jelszóval védett. Itt minden információ tárolásra kerül, bármikor visszakereshető.

A HungaroControl a kérelem feldolgozása után az információ kiadását e-mailben visszaigazolja.

Amennyiben az online „PLX” rendszer nem elérhető, faxon vagy e-mail-ben kell elküldeni az AIP kiadás kérelmet a budapesti HungaroControl NOTAM irodába.

Kontaktlista a **HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje” fejezetben található.

Az AIP-be szánt információkat a repülőtér Ügyvezető Igazgatója, vagy az általa megbízott személy adja ki.

### 7.1.2 – A NOTAM-ok kiadásának rendje

Késedelem nélkül NOTAM-ot kell összeállítani és kiadni, ha a továbbítandó tájékoztatás ideiglenes jellegű és rövid időszakon át érvényes, vagy amikor üzemelést érintő tartós változások, vagy hosszabb időszakon át érvényes ideiglenes jellegű változások nagyon rövid határidejű bejelentését tartalmazza.

Az alábbi információkkal kapcsolatosan NOTAM-ot kell összeállítani és kiadni:

- futópálya létesítése, bezárása, vagy az üzemeltetésükben bekövetkező jelentős változások;
- légiforgalmi szolgálatok létesítése, megszüntetése, vagy a működésükben bekövetkező jelentős változások;
- elektronikus és egyéb léginavigációs repülőtéri berendezések létesítése, vagy megszüntetése, szolgálatok üzemelésének megszakítása, vagy újrakezdése, üzemi frekvencia változásai, a közzétett üzemeltetési idő változásai, azonosító jel változása, tájolás változása, a telepítés helyének megváltozása, a

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

teljesítmény 50%-os, vagy azt meghaladó mértékű növekedése, vagy csökkenése, az adásidők menetrendjének, vagy az adás tartalmának változása, az üzemeltetés rendellenessége, megbízhatatlansága bármely rádió navigációs elektronikus berendezés, illetve levegő-föld közötti összeköttetési szolgálat esetén;

- látjelek létesítése, megszüntetése, vagy jelentős módosítása;
- repülőtéri fényrendszereket alkotó fontosabb berendezések üzemelésének megszakadása, vagy működésük helyreállása;
- a léginavigációs szolgálatok eljárásainak létesítése, vagy visszavonása, eljárásaiban történt jelentős változások;
- a munkaterületen előforduló nagyobb hibák, hiányosságok, vagy akadályok előfordulása, vagy kijavítása;
- üzemanyag, olaj és oxigén ellátásban bekövetkezett változások és korlátozások;
- a rendelkezésre álló kutató-mentő felszerelésben és szolgálatban történt jelentősebb változások;
- a légiforgalmi akadályokat jelölő vészjeladók létesítése, megszüntetése, vagy ismételt üzembe állítása;
- az előírásokban, szabályokban bevezetett azonnali intézkedést megkövetelő változások;
- a légiforgalomra hatással lévő veszélyek jelenléte (beleértve az akadályokat, katonai gyakorlatokat, légbemutatókat, versenyeket, nagyobb ejtőernyős eseményeket a közzétett légtereken kívül);
- a légiforgalmat érintő jelentősebb akadályok létesítése, eltávolítása, vagy változása a felszállási/emelkedési, a megszakított megközelítési, megközelítési területeken és a futópályán;
- tiltott, korlátozott, vagy veszélyes légterek kijelölése, vagy megszüntetése (beleértve az aktivizálást és felfüggesztést), értelemszerűen, vagy e légterek állapotának változásai;
- olyan körzetek, útvonalak, vagy ezek részeinek, szakaszainak létesítése vagy megszüntetése, ahol fennáll a légijárművek elfogásának a lehetősége, és ezért szükséges a 121.5 MHz-es VHF kényszerhelyzeti frekvencia folyamatos figyelése;
- helységnév azonosítók kiosztása, törlése, vagy megváltoztatása;
- a repülőtéren a mentő és tűzoltó szolgálatok szokásos készenléti szintjének jelentős mértékű változása esetén. NOTAM-ot csak akkor kell kiadni, ha a változás érinti a kategóriát is és az ilyen kategória változást egyértelműen kell jelezni;
- a mozgási területen hó, latyak, jég, víz okozta veszélyes körülmények előfordulása, felszámolása vagy jelentős mértékű változása;

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- járványok kitörése, amelyek szükségessé teszik a védőoltásra, és vesztegár intézkedésekre vonatkozó korábban közzétett követelmények megváltoztatását;
- a naptevékenység okozta kozmikus sugárzás előrejelzése, ha ez rendelkezésre áll;
- a vulkanikus tevékenységben a repülések üzemeltetését érintő jelentős változásokról, a vulkáni kitörések helyéről, időpontjáról és/vagy a hamufelhők vízszintes és függőleges kiterjedéséről, beleértve a mozgási irányukat, a repülési szinteket és útvonalakat, vagy útvonalszakaszokat, melyekre hatással lehetnek;
- radioaktív, vagy mérgező vegyi anyagok kijutása az atmoszférába nukleáris, vagy kémiai balesetet, váratlan eseményt követően, az esemény helyszíne, dátuma és időpontja, az esetleg érintett repülési szintek és útvonalak, vagy útvonalszakaszok, valamint a mozgás iránya legyen benne;
- olyan humanitárius segélyezési feladatok, küldetések lebonyolításának megkezdése, mint amilyeneket az ENSZ védnöksége alatt bonyolítanak, azokkal az eljárásokkal és/vagy korlátozásokkal, melyek hatással lehetnek a légiforgalomra;
- rövidtávú intézkedések bevezetése váratlan, előre nem látható események kapcsán, a légiforgalmi szolgálatok és a munkájukat segítő szolgálatok üzemének megszakadása, részleges szünetelése esetén.

A NOTAM-nak tartalmaznia kell:

- az eseményt, korlátozást, változást;
- az érvénybe lépés időtartamát (tól-ig);
- berendezésnél a navigációs megnevezését (pl: SMK DME);
- korlátozásnál a terület pontos megnevezését (G3 gurulót, A1 előtér stb);
- az indoklást.

A NOTAM-ok szövegét az ICAO NOTAM kódok számára kijelölt jelekből/egységes rövidített frazeológiából kell összeállítani, kiegészítve az ICAO rövidítésekkel, helységnév azonosítókkal, azonosító jelekkel, jelölésekkel, hívójelekkel, frekvenciákkal, számokkal és nyílt szöveggel.

Megjegyzés: az ICAO NOTAM kódokat, valamint a jeleket/egységes rövidített frazeológiát, és az ICAO rövidítéseket az ICAO PANS-ABC (Doc 8400) kiadvány tartalmazza.

Minden egyes NOTAM csak egyetlen tárggyal, és annak egyetlen jellemzőjével foglalkozhat. Minden egyes NOTAM-nak a lehető legrövidebbnek kell lennie, és úgy kell összeszerkeszteni, hogy jelentése más dokumentumokra való hivatkozás nélkül is világos legyen.



Minden egyes NOTAM-ot önálló távközlési közleményként kell továbbítani.  
Egy NOTAM, amely állandó vagy hosszan tartó ideiglenes információkat tartalmaz, megfelelő AIP, vagy AIP melléklet, hivatkozásokat kell, hogy tartalmazzon.

A NOTAM-ok szövegében található helységnév azonosító kódoknak meg kell egyezniük azokkal, melyek a Helységnév Azonosító Kódok kiadványban (Location Indicators – DOC 7910) szerepelnek és semmi esetre sem szabad ezen azonosítók rövidített változatát használni.

A NOTAM kiadása a HungaroControl online **PLX** felületén történik.

<https://plx.hungarocontrol.hu/PLX/>

A kitöltési segédlet letölthető a honlapról.

Az online **PLX** rendszer felhasználónévvel és jelszóval védett, minden információ tárolásra kerül, bármikor visszakereshető.

A HungaroControl a kérelem feldolgozása után az információ kiadását e-mailben visszaigazolja.

Amennyiben az online PLX rendszer nem elérhető, faxon vagy e-mail-ben kell elküldeni a NOTAM kiadás kérelmet a budapesti HungaroControl NOTAM iroda részére.

A kiadott NOTAM egy példányát az Érvényes NOTAM-ok mappában, a titkárságon le kell fűzni.

NOTAM kontaktok:

Nemzetközi NOTAM Iroda Csoportvezető

Telefon: +361 293 4354

Fax: +361 293 4146

E-mail: [orbannete@hungarocontrol.hu](mailto:orbannete@hungarocontrol.hu)

Nemzetközi NOTAM Iroda

Telefon: +361 293 4354

Fax: +361 293 4239

Email: [notam@hungarocontrol.hu](mailto:notam@hungarocontrol.hu)

Postacím: 1675 Budapest Pf. 80.

AFTN cím: LHBPYNYN

A NOTAM-ot a Repülőtér Ügyeletes adja ki.

### 7.1.3 – A SNOWTAM-ok kiadásának rendje

Különleges NOTAM sorozat, amely a repülőtér mozgási területen található - veszélyt jelentő - hó, jég, latyak, vagy hóval, latyakkal és jéggel kapcsolatosan keletkező állóvizek okozta körülmények jelenlétéről, vagy eltakarításáról tájékoztat kötött, meghatározott formai követelmények szerint.

Metrikus mértékegységet kell használni és a mértékegységet nem kell jelteni.

Egy SNOWTAM érvényessége maximálisan 24 órára terjedhet ki. Új SNOWTAM-ot kell kiadni, ha bármilyen jelentős változás áll be a körülményekben.

Az alábbi futópálya állapot változásokat kell jelentősnek tekinteni:

- ha a fékhatás együtthatójának változása 0.05 egység;
- ha a felületen található csapadék mélységének változása több, mint:
  - 20 mm – száraz hó;
  - 10 mm – nedves hó;
  - 3 mm – latyak esetén;
- ha a futópálya rendelkezésre álló hosszának vagy szélességének változása eléri a 10 %-ot, vagy annál több;
- ha a csapadékréteg fajtájának, vagy a fedett területek kiterjedésének változása,
- ha kritikus hópadok, torlaszok találhatóak a futópálya egyik, vagy mindkét oldalán, akkor a magasságának, vagy a futópálya középvonalától való távolságának bármilyen változásakor;
- bármilyen változás a futópálya fényeinek láthatóságában, melyet a fények takarása okoz;
- minden egyéb körülmény, melyet a helyi tapasztalatok, körülmények alapján fontosnak ítélnék meg.

A hó különféle fajtáinak pontos meghatározása:

- Latyak (Slush): Vízrel átitatott olyan hó, melyre, ha teljes talppal a földre toppantanak, szétloccsan a talp alól; fajsúlya: 0.5 - 0.8. Jég, hó és/vagy állóvíz keveréke, különösen akkor, amikor eső, havas eső, vagy hó esik, eredményezhet 0.8 feletti fajsúlyú anyagokat is. Ezek az anyagok, a magas víz/jég tartalmuk miatt inkább átlátszóak, mint zavarosak, és magasabb fajsúlyuk miatt, könnyedén meg lehet őket különböztetni a latyaktól.
- Hó:
  - Száraz hó (dry snow): amely természetes állapotában elfújható, vagy ha kézzel összenyomják, elengedés után darabjaira hullik szét; fajsúlya nem éri el a 0.35 értéket.

# E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- Nedves hó (wet snow): amely, ha kézzel összenyomják, összetapad, és hajlamos hógolyóvá összeállni, vagy hógolyóvá áll össze; fajsúlya: 0.35, vagy több, de kevesebb, mint 0.5.
- Összenyomott hó (compacted snow): melyet szilárd tömeggé nyomtak össze, amely ellenáll a további összenyomásnak, egyben marad, vagy nagyobb darabokba törik, ha felemelik, fajsúlya: 0.5, vagy több.

A repülőtér hó és jégtakarítás miatt időleges lezárását és nyitását NOTAM-ban is ki kell adni. NOTAM kiadása lásd a **HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje” fejezetben.

A HBA esetében, amely éjjel zárva tart és nincs éjszakai üzeme, a futópálya állapotot az alábbiak szerint kell közzé tenni:

- Ha a repülőtéri meteorológiai észlelő várható havazást vagy fagyállapotot jelez, illetve azt észlel, erről tájékoztatnia kell a repülőtér üzemeltetőjét, elegendő időt hagyva ahhoz, hogy azt a futópálya állapotot a repülőtér nyitása előtt legalább 2 órával közzé tehesse.
- A fenti körülmények fennállása esetén a futópálya állapotára vonatkozó információkat a repülőtér nyitása előtt legalább két órával közzé kell tenni.
- A közzétett információkat azonnal módosítani kell, ha azt a gyorsan változó körülmények szükségessé teszik.

### SNOWTAM METAR

	1	2	3	4	5
Aktuális futópálya	Csapadék	Fedett-ség	Vastagság mm	Fékha-tás	

1.: **Az aktuális futópálya:** Hévíz-Balaton repülőtér esetében 16 vagy 34

2.: **A futópályán lévő lehullott csapadék ER**

- 0- Tiszta és száraz
- 1- Nedves

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- 2- Vizes vagy víztócsás
- 3- Dér vagy zúzmara kevesebb mint 1mm, száraz hó
- 4- Száraz hó
- 5- Nedves hó
- 6- Latyak
- 7- Jég
- 8- Összenyomott, vagy hengerelt hó
- 9- Fagyott keréknyomok vagy gerincek
- / Nem szerepel egyikben sem pl/folyamatban lévő futópálya takarítás miatt./

#### 3.: A futópálya csapadékkal való szennyezettségének mértéke Cr

- 1- A futópályának kevesebb mint a 10%-a szennyezett
- 2- A futópálya 11-25%-a szennyezett
- 5- A futópálya 26-50%-a szennyezett
- 9- A futópálya 51-100%-a szennyezett
- /- Nincs jelentve(pl: a futópálya folyamatban lévő takarítása miatt.)

#### 4.: A lehullott csapadék mélysége (er er)

- 00- Kevesebb mint 1mm
- 01- 1mm
- 02- 2-10mm
- 10- 10-15mm
- 15- 15-20mm
- 20- 20-90mm
- 90- 90mm
- 92- 10cm
- 93- 15cm

# E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK

94-	20cm
95-	25cm
96-	30cm
97-	35cm
98-	40cm vagy több )
99-	A futópálya nem üzemel. Nem
//	lényeges           üzemelt. szempontból

## 5.: A súrlódási együttható (fékhatás átlag)

	Súrlódási együttható
95-	Jó <i>0,40 és felette</i>
94-	Közepes/Jó <i>0,39- 0,36</i>
93-	Közepes <i>0,35- 0,30</i>
92-	Közepes/Rossz <i>0,29- 0,26</i>
91-	Rossz <i>0,25- és alatta</i>
99-	Nem értékelhető
//-	Fékhatást nem jelentettek, vagy a futópálya nem üzemel

### Megjegyzések:

Nem szükséges a lehullott csapadék mennyiségét mm pontossággal megadni. A fenti skála alapján nagyobb intervallumok is kifejezhetők.

Amikor a lehullott csapadék mennyiségét a futópálya több pontján is mérik, az átlagos értéket, vagy ha üzemeltetési szempontból lényeges, a legmagasabb értéket kell közzétenni.

A lehullott csapadék mennyisége rovatban a 91-es kódot nem használják.

A 92-98 közötti kódszámok esetén azok második számjegyét 5-tel megszorozva a lehullott csapadék mennyiségét kapjuk cm. Pl 94-es kód  $4 \cdot 5 = 20$ cm.

A két // vel megjelölt kód azt jelzi, hogy jelentéktelen csapadék mennyiség üzemeltetési szempontból.

# E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK

A súrlódási együtttható jelölhető pl 0,28 a kód végén szerepelhet 28, vagy az például 0,39 ez esetben a kód vége 39.

A súrlódási együtttható átlagértéket használunk.

Az első két számjegy a futópálya azonosító, ha mind a két futópályát jelölni kívánjuk tehát 16/34 akkor a 88-as kódot használjuk.

Amikor a fékhatás megállapítása nem folyamatos a futópálya mentén, az átlagértéket kell közzé tenni, vagy ha üzemeltetési jelentősége van, a legalacsonyabb értéket.

Ha a mérőeszköz nem teszi lehetővé a súrlódás elfogadható megbízhatóságú mérését, olyan esetekben, amikor a futópálya nedves, hóval, latyakkal vagy összetett vizes hóval szennyezett, ezt a 99-es számjeggyel kell kifejezni.

Ha a fékhatás körülmények nem jelenthetőek (pl. a futópálya folyamatban lévő takarítása, nem üzemelő futópálya vagy a repülőtér zárás alatt nem ellenőrzött a futópálya esetén: ezt két törtvonallal kell jelölni //).

Ha a futópályán jég, hó vagy latyak takarítása folyik, ezt a következőképpen kell jelölni: 16//99// tehát a 16-os futópályán folyamatban lévő takarítás miatt nem üzemel.

Ha a futópályákon csapadék van, de nem áll rendelkezésre vagy repülőtér zárás vagy tilalmi időszak miatt nincs újra értékelve, a kódja a következőképp alakul „88/////”.

A „88” mind a két futópályát jelöli tehát 16/34-et, az ezt követő hat per jel pedig azt, hogy az adat nem áll rendelkezésre.

Ha a csapadékkal borított állapot a repülőtér egyetlen vagy mind a két futópályáján megszűnt, a futópálya kódját és a „CLRDR//” rövidítést kell alkalmazni.

Pl.: 16CLRDR// vagy 88CLRDR// ami mind a két futópálya irányt jelenti.

Lásd még: **HBA.E.12.1.1** – „Nedves burkolt felületek súrlódási jellemzőinek meghatározása”.

Egy időben két csatornán kerül a SNOWTAM közzétételre:

- **SNOWTAM METAR**, amelyet a repülőtéren lévő Meteorológus észlelőnek kell továbbítani, személyesen vagy telefonon a **+36 83/354-201**-es telefonszámon. Ezt követően a kitöltött formulát regisztrálni kell a Fehér SNOWTAM mappa első oldalán, amelybe a 8 jegyű számot, az átadás idejét, a dátumot és az átadó nevét kell rögzíteni.

**SNOWTAM-ot** kell kiadni az online **PLX** rendszeren a megadott formátum szerint.

A SNOWTAM kiadása a HungaroControl online **PLX** felületén történik.

<https://plx.hungarocontrol.hu/PLX/>



A kitöltési segédlet letölthető a honlapról.

Az online **PLX** rendszer felhasználónévvel és jelszóval védett, minden információ tárolásra kerül, bármikor visszakereshető.

A HungaroControl a kérelem feldolgozása után az információ kiadását e-mailben visszaigazolja.

Amennyiben az online PLX rendszer nem elérhető, faxon vagy e-mail-ben kell elküldeni a NOTAM kiadás kérelmet a budapesti HungaroControl NOTAM iroda részére. Kontaktlista a **HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje” fejezetben található.

Az írásban kiadott dokumentum lefűzésre kerül a SNOWTAM mappában. A PLX rendszer elektronikusan tárolja a kiadott információt, ezért az ott továbbított SNOWTAM-ot nem kell külön lefűzni.

A SNOWTAM-ot a Repülőtér Ügyeletes adja ki. Ha valamilyen oknál fogva a repülőtér ügyeletesnek nem áll módjában ezt megtenni, az Előtér Ügyeletes is jogosult rá, de minden esetben a Repülőrér Ügyeletes utasítása alapján.

#### 7.1.4 – A Hatóság értesítésének rendje

A légiközlekedési hatóság értesítése a **HBA.AM.B.2.2.10** – „Változáskezelés” pont alapján történik.

### 7.2 – Légiforgalmi adatok ellenőrzésének a rendje és gyakorisága

A légiforgalmi adatok ellenőrzését a HBA minden téli/nyári menetrendváltás előtt elvégzi. Továbbá minden, az adatokban beállt változás alkalmával a korábban közzétett információkat is felülvizsgálja. Az ellenőrzésért az Ügyvezető Igazgató felel. Az ellenőrzés/felülvizsgálat tényét HBA megfelelően dokumentálja.

## 8 – Repülőtér mozgási területre való belépés szabályai

A HBA mozgási területére való belépés szabályai kiterjednek valamennyi természetes és jogi személyre, jogi személyiség nélküli gazdasági társaságra és egyéb szervezetekre - függetlenül állami hovatartozásuktól - ha a repülőtérnek a meghatározott és szabályozás alá vont területeire belépnek, illetve ott tartózkodnak.

## 8.1 – Biztonsági szolgálatok közreműködése

A HBA a védelmi szolgálat ellátására Védelmi Tisztet és Fegyveres Biztonsági Őrséget tart fenn.

Az LHSM repülőtér védelmét a felelős hatóságok ellenőrzése és felügyelete mellett közvetlenül az alábbi szolgálatok, szervezetek biztosítják:

- Hévíz-Balaton Airport Fegyveres Biztonsági Őrség (FBŐ);
- Keszthely Rendőrkapitányság KHO Határendészeti Alosztály;
- Nemzeti Adó- és Vámhivatal Zala Megyei Adó és Vámigazgatóság – a repülőtér egész területén és a határterületen;
- Repülőtéri Védelmi Bizottság (RVB);
- A repülőtér védelmében együttműködő hatóságok:
  - AH;
  - TEK;
  - NFM LH;
- Ügyvezető Igazgató;
- Védelmi Tiszt;
- Utasbiztonsági Szolgálat (Power Shield Zrt.).

A repülőtér üzemeltetője, valamint a repülőtéren működő hatóságok és egyéb szervezetek vezetői kötelesek gondoskodni arról, hogy az irányításuk alatt álló egység tagjai, illetve az egyébként érvényes repülőtéri belépővel rendelkező személyek a repülőtér üzemeltetési elő-írásaiból a rájuk vonatkozó részt ismerjék és azokat maradéktalanul betartsák, illetve betar-tassák.

A HBA védelmét a felelős hatóságok ellenőrzése, felügyelete mellett közvetlenül az alábbi szolgálatok, személyek biztosítják:

- Fegyveres Biztonsági Őrség (FBŐ)
- Utasbiztonsági Szolgálat (UB)
- Védelmi Tiszt.

A Védelmi Tiszt joga és kötelessége rendszeresen ellenőrizni, hogy a feladatok a munkaköri leírásokban megfelelően nevesítve vannak-e és azokat az alkalmazottak betartják-e.

A HBA csak olyan megbízható – ellenőrzött – munkaerőt alkalmaz, amely kizárja belső fenyegetettségét, külső fenyegetés esetén a légiközlekedés-védelmi intézkedések fegyelmezett végrehajtásával minimalizálja a biztonsági és védelmi kockázatokat, illetve károkat.

A légiközlekedés védelmi tervben meghatározott védelmi ellenőrzéseket a Fegyveres Biztonsági Őrség (FBŐ) végzi. A légiközlekedés védelmi tervben meghatározottak szerint biztosítja a légi oldal fegyveres biztonsági őrzését, védelmét, megakadályozza a jogosulatlan hozzáférést.

A HBA eleget tesz az Európai Unió által előírt biztonsági kötelezettségeknek, és amennyiben ezt konkrét helyzet indokolja, további szigorító intézkedéseket léptet életbe.

A HBA légiközlekedés-védelmi tevékenységében a jogellenes cselekmények megelőzésére, az ilyen jellegű légi eseményeknek alapvetően a földön történő megakadályozására helyezi a hangsúlyt. Üzletpolitikájában a jogellenes cselekmények elleni védekezés legfontosabb eszközének a humán tényezők (kiválasztás, felvétel, képzés, erkölcsi és anyagi megbecsülés, fegyelmezés stb.) optimalizálását, a munkahelyi, technológiai rend és fegyelem szigorú betartását, betartatását tartja.

A HBA a működési területén a légi közlekedés védelmében érintett partnereivel, különféle szervezetekkel, hatóságokkal a védelmi programokban és tervekben foglaltak egyeztetett, sikeres végrehajtása érdekében együttműködési megállapodásokat köt, illetve ilyenek megkötésére törekszik.

A HBA a repülőtér védelmi erőire, a védelmi tervben, mellékleteiben, és különösen a védelmi technológiai utasításban meghatározott eljárásokra, módszerekre támaszkodva, a hatóságokkal szorosan együttműködve hajtja végre a meghatalmazott ügynöki feladatokat.

Az LHSM repülőtér üzemben tartója védelmi intézkedéseivel biztosítja a légi szállításban résztvevő személyek, poggyász-, áru-, posta és egyéb küldemények, ellátmányok, az azzal kapcsolatba kerülő személyek, berendezések, területek megfelelő védelmi ellenőrzését.

A légiközlekedés védelmi tervben meghatározottak szerint biztosítja a légi oldal fegyveres biztonsági őrzését, védelmét, megakadályozza a jogosulatlan hozzáférést. A HBA a védelmi szolgálat ellátására alvállalkozóval szerződött (UB). Az FBŐ és UB szakmai felügyeletét a Zala Megyei Rendőr-főkapitányság látja el.

## 8.2 – A mozgási területre történő illetéktelen belépés megakadályozása

A védelem célja megakadályozni, hogy a kereskedelmi forgalomban közlekedő repülőgép fedélzetére vagy annak közelébe jogellenes cselekmény elkövetésére alkalmas eszköz, anyag juthasson, valamint a légiközlekedésre veszélyt jelentő jogellenes cselekmények megakadályozása.

A HBA biztosítja, hogy csak megfelelően képzett, képesített és felhatalmazott személyek léphessenek be a repülőtér mozgási területére és a repülőtér egyéb működési területeire. Szükséges esetben a HBA kíséretet biztosít.

## 9 – A repülőtér mozgási- és más üzemi területeinek ellenőrzése

ADR.OPS.B.015; AMC1 ADR.OPS.B.015; AMC2 ADR.OPS.B.015; ADR.OPS.B.003; AMC1 ADR.OPS.B.003(a)

A Hévíz-Balaton Airport figyelemmel kíséri a mozgási terület és a kapcsolódó létesítmények működési állapotát és a működés szempontjából jelentős, ideiglenes vagy állandó jellegű eltéréseket jelenti az érintett légiforgalmi szolgálatoknak és a légiforgalmi tájékoztató szolgálatoknak.

A Hévíz-Balaton Airport rendszeres vizsgálatokat végez a mozgási területen és a kapcsolódó létesítményekben (**HBA.AM.E.9.3** – „Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere”).

A Hévíz-Balaton Airport felügyelő és ellenőrző programot hozott létre a mozgási terület ellenőrzésére (**HBA.AM.E.9.3** – „Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere”), amely a repülőtéren várható mozgással arányos, és segítségével azonosíthatók a légi jármű és repülőtéri műveletek biztonságát érintő alap- vagy potenciális veszélyek.

Az ellenőrzést az Előtér Ügyeleti Csoport tagjai végezhetik. Az ellenőrzést végző Előtér Ügyeletes felel az általa átvizsgált területek repülésbiztonsági megfeleléséért, valamint azok forgalmi minősítésének valódiságáért. A szilárd burkolatú futópálya és a guruló utak az AFIS szolgálat illetékességébe tartoznak. A forgalmi előtér és az állóhelyek felügyelete az Előtér Ügyeleti Csoport alá tartozik azzal a kikötéssel, hogy az AFIS szolgálatot az előtér lényeges eseményeiről tájékoztatni kell.

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy a munkaterületen az összes jármű rádiókapcsolatban legyen a megfelelő légiforgalmi szolgálattal közvetlenül vagy kíséren keresztül. (lásd: **HBA.AM.E.9.1** – „Légiforgalmi szolgálattal (ATS) való kommunikáció rendje”)

A forgalmi területek állapotfelmérése a téli időszakban a **HBA.AM.E.24** – „Téli időjárási viszonyok között végzett műveletek” szerint történik.

### 9.1 – Légiforgalmi szolgálattal (ATS) való kommunikáció rendje

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy a munkaterületen az összes jármű (közvetlenül vagy kíséren keresztül) rádiókapcsolatban legyen a megfelelő légiforgalmi szolgálattal. Ellenőrzés a gurulóutakon és a futópályán, illetve azok közelében, üzemidőben csak az AFIS szolgálattal fenntartott, állandó, kétoldalú rádióösszeköttetés mellett végezhető.

Az AFIS szolgálat a repülőtér egyéb szolgálataival az erre a célra rendszeresített adó-vevő rádión tartja a kapcsolatot.

A rádiókapcsolatot tartó személynek teljes egészében ismernie kell a futópálya és a gurulóutak (vagy azok szakaszai) térkép szerinti elnevezéseit. A közlemények adása során az ICAO szabványú rádióforgalmazásban alkalmazandó betűzést kell használni. A készülék bekapcsolása után meg kell figyelni az éppen folyó rádióforgalmazást, és meg kell várni az alkalmas időpontot az adás megkezdésére. A megkezdett forgalmazást, annak mindkét fél által történő teljes befejezéséig megszakítani TILOS! Ez alól csak a rendkívül sürgős esetek a kivételek:

- a futópálya azonnali elhagyására való utasítás;
- bekövetkezett légi jármű esemény;
- légi jármű repülőtéri földi eseménye;
- jogellenes cselekmények;
- közvetlen baleset és tűzveszély elhárítása.

A forgalmazást a hívott fél, majd a hívó fél megnevezésével kell kezdeni, majd a hívás kezdeményezőjének lényegretörően kell elmondani a közleményét.

A közlemény vételét és megértését a hívott fél "NYUGTÁZOM" vagy "NYUGTA" kifejezéssel adja minden esetben a hívó fél tudtára. A közleményben kéréteket az "ENGEDÉLYEZEM" szó használatával kell a hívó részére megengedni. Amennyiben a kiadott engedély a pályára és vagy biztonsági sávjaira vonatkozik, a nyugtázásban a teljes engedélyt vissza kell ismételni. A hívó fél kérésének szükségszerű megtagadásakor minden esetben a "MEGTILTOM" vagy „NEGATÍV” kifejezést kell használni. Szigorúan tilos a "NEM ENGEDÉLYEZEM" kifejezés alkalmazása.

Minden egység köteles bejelentkezni az illetékes forgalom ellenőrző egységhez, fenntartva a kétoldalú rádióösszeköttetést az illetékességi területen való tartózkodás teljes időtartamára.

Rádióhiba esetén a területet azonnal el kell hagyni és azt a lehető leghamarabb jelenteni kell.

A közleményeket gondolatban előbb meg kell fogalmazni, ezáltal elkerülhető a bizonytalanság, hosszú közleményváltás.

A mozgási terület vizsgálata végén késedelem nélkül jelenteni kell az AFIS szolgálatnak. Az AFIS szolgálat visszaigazolása nélkül a mozgási terület vizsgálata érvénytelen, és a futópálya repülőgép fogadására alkalmatlan! Ezt követően az AFIS szolgálatnak nyugtázni kell közleményt. A rádión leadott jelentéseket az adatrögzítő tárolja.

A repüléstájékoztató feladatokat a Tréner Kft. látja el, saját állományából vezényli. Tevékenységét mindenkor az érvényben lévő miniszteri rendeletek, együttműködési megállapodások, munkatechnológiai és a helyi előírások betartásával végzi, a szakszolgálati engedélyben meghatározott képesítések és jogosítások alapján a

Hévíz-Balaton Airport a repülőtér nem ellenőrzött légtérében és annak illetékességi területén.

A hatályos jogszabályok és előírások szerint működő GAT forgalom számára repüléstájékoztató (AFIS) és riasztó szolgálat (ALR) biztosít, együttműködve a szomszédos ATS egységekkel.

Tájékoztatót ad ki és / vagy továbbít az együttműködő szolgálatok részére a repülési adatfeldolgozó rendszeren keresztül, vagy közvetlenül telefonon. ATC engedélyeket, utasításokat továbbít a kezelésben lévő légi járművek, valamint az érintett ATS egységek számára.

## 9.2 – Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások

Az Előtér Ügyeletes által elvégzett ellenőrzések során felvett ellenőrző listákat az ellenőrzést követően köteles azonnal (de legkésőbb szolgálat végén) beszkenyelni és a lenti elérési útvonalon található mappába havi bontásba rendszerezve elmenteni.

A papír alapú dokumentáció elektronikus archiválását követően az Előtér Ügyeletes köteles a papíralapú dokumentációt lefűzni az ellenőrző listák gyűjtésére rendszeresített dossziéba.

A szolgálatot átvevő Előtér Ügyeletes szolgálatkezdéskor köteles az előző szolgálatban készített ellenőrző listák tartalmát megismerni, és amennyiben továbbra is fennáll bármilyen eltérés, azt az adott napi ellenőrző listákon ismét feltüntetni, kezelni.

Az ellenőrző listák megőrzése elektronikusan 3 évig, papír alapon 2 évig kötelező.

Alkalmazott ellenőrző listák:

- I. típusú ellenőrző lista (14. függelék – I. típusú ellenőrzőlista\_v1)
- II. típusú ellenőrző lista (15. függelék – II. típusú ellenőrzőlista\_v1)

## 9.3 – Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere

### 9.3.1 – A mozgási terület ellenőrzésének rendje és szabályai, illetve a minősítés folyamata

Az Előtér Ügyeletes köteles végrehajtani az ütemezett ellenőrzési eljárást az alábbiak szerint:

- a napi forgalom megkezdése előtt (I. típusú ellenőrzés);
- napnyugta után (II. típusú ellenőrzés);
- minden induló kereskedelmi járat előtt 20 perccel (II. típusú ellenőrzés);
- minden érkező kereskedelmi járat előtt 20 perccel (II. típusú ellenőrzés);
- amennyiben feltételezhető, hogy a súrlódási együttható az érvényben lévő



## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- adathoz képest 0,05-tel megváltozott (II. típusú ellenőrzés);
- a lehullott csapadék mélységében beálló feltételezhető változás nagyobb, mint
    - száraz hó esetén: 20 mm (II. típusú ellenőrzés);
    - nedves hó esetén: 10 mm (II. típusú ellenőrzés);
    - latyak esetén: 5 mm (II. típusú ellenőrzés);
  - olyan időjárási helyzet esetén, amikor a látási körülmények korlátozottak - a vízszintes látástávolság 1500 méter vagy kevesebb (II. típusú ellenőrzés);
  - extrém időjárási körülmények (tartós 35 Celsius fok feletti forróság, -15 Celsius fok alatti fagy, hóolvadást, illetve heves viharokat követően) fennállása esetén a körülmények megszűnéséig minden légi jármű mozgás előtt (I. típusú ellenőrzés);
  - a lehullott csapadék fajtájának, vagy a csapadék által borított területnek bármely változása a SNOWTAM F vagy H rovatában új érték megjelenítését teszi szükségessé (II. típusú ellenőrzés);
  - amennyiben hópadok vannak a futópálya és a gurulóút egyik vagy mindkét oldalán és a középvonaltól való publikált távolságukban vagy magasságukban feltételezhetően változás állt be. (II. típusú ellenőrzés);
  - a futópálya és a gurulóút fénytechnikai elemeinek, kötelező utasítást adó és tájékoztató táblarendszerének láthatóságában beállt vagy feltételezett változás esetén. (szükség szerinti I. vagy II. típusú ellenőrzés);
  - a légi jármű forgalmi területen, annak korlátozásával vagy lezárásával járó munkavégzés kezdetekor a szükséges korlátozások meghatározása az alkalmatlansági jelzések esetleges kihelyezése végett, valamint ezen munkálatok befejezésekor az érintett forgalmi terület rendszerbe történő visszaállítása miatt. (I. típusú ellenőrzés az érintett szakaszon);
  - minősített kényszerhelyzet következtében lezárt, vagy korlátozott területek újbóli megnyitása előtt. (I. típusú ellenőrzés);
  - minden légi jármű startmegszakítás után. (II típusú ellenőrzés);
  - amennyiben egy ellenőrzés nem megfelelőséget tárt fel és annak javítása el lett rendelve, úgy annak elvégzésekor visszaellenőrzést kell végezni. (Follow up inspection) (szükség szerinti I. vagy II. típusú ellenőrzés).

A repülőtér területét határoló kerítés ellenőrzését a Fegyveres Biztonsági Őrség végzi a járőrözések alkalmával a vonatkozó őrparancsnoki utasításnak megfelelően. Amennyiben a kerítéssel kapcsolatosan bármilyen hibát, hiányosságot észlelnek, arról az utasításban foglaltak szerint értesítik az Előtér Ügyeletes Szolgálatot, akik a szükséges javító intézkedésekről gondoskodnak, és dokumentálják azokat.

Az infrastruktúrális eltérések miatt LHSM repülőtéren a mozgási területek fokozott ellenőrzése minden minimum C kategóriás légi jármű mozgás előtt és után kötelező – különös tekintettel az alábbiakra:

- a pályavégek és a környező terület „blast pad” (LHSM-DAAD-1-DSN.B.175);
- a gurulóút vizuális ellenőrzése (LHSM-DAAD-1-DSN.D.285);

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- az előtér vizuális ellenőrzése (LHSM-DAAD-1-DSN.E.355);
- a burkolat széleinek vizuális ellenőrzése (LHSM-DAAD-1-DSN.D.305).

A mozgási terület ellenőrzését oly módon kell tervezni és végrehajtani, hogy a futópályákon az ellenőrzés iránya az aktuális futópálya iránnyal szembe vezessen.

*Megjegyzés: A meghatározott útvonaltól eltérni lehetőség szerint csak a légi jármű forgalom kerülése érdekében, valamint a fénytechnika ellenőrzésekor lehetséges.*

Az ellenőrzés sebessége a mozgási területen nem lehet nagyobb, mint 25 km/h. Az ellenőrzés teljes ideje alatt kötelező a tompított fényszóró és a sárga figyelmeztető jelzés használata.

LVP körülmények között az ellenőrzés sebességét csökkenteni kell és az ellenőrzés teljes ideje alatt kötelező ködfényszóró használata.

Az Előtér Ügyeletesnek minden ellenőrzés lefolytatását követően minősíteni kell a mozgási területet annak megállapítása céljából, hogy az ellenőrzött területek repülésbiztonsági szempontból alkalmasak-e a légi forgalom fogadására.

A minősítés kategóriái a következők lehetnek:

- ALKALMAS;
- NEM ALKALMAS, CSAK BIZONYOS FELTÉTELEKKEL;
- NEM ALKALMAS, AZONNALI BEAVATKOZÁST IGÉNYEL.

A mozgási terület minősítésére vonatkozó információt az ellenőrzési lista végén rögzíteni kell és ezt az információt közölni kell az AFIS szolgálattal (lásd: **HBA.AM.E.9.1** – „Légiforgalmi szolgálattal (ATS) való kommunikáció rendje”).

Amennyiben az Előtér Ügyeletes az ellenőrzések során nem megfelelőséget tárt fel, amely a repülőtér forgalmát korlátozza, abban az esetben tájékoztatja a Repülőtér Ügyeleteset, aki dönt a NOTAM/SNOWTAM kiadásáról.

Az ellenőrzések során feltárt, a repülés biztonságát veszélyeztető bármilyen tevékenységről, akadályról a légi járművek üzemeltetőit NOTAM kiadásával lehet tájékoztatni. A NOTAM kiadása a **HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje” szerint történik.

A futópálya és az üzemi területek ellenőrzése során feltárt állapotáról - síkosság, csapadékkal való fedettség tekintetében - SNOWTAM formájában lehet tájékoztatást adni a repülő személyzetek számára. A SNOWTAM kiadása a **HBA.AM.E.7.1.3** – „A SNOWTAM-ok kiadásának rendje” szerint történik.

Indokolt esetben jelzi a Repülőtér Ügyeletes felé az egyes pályaszakaszok vagy gurulóutak lezárásának szükségességét. A lezárásról a Repülőtér Ügyeletes dönt.

A repülőtér forgalmi területek ellenőrzését követő minősítések az Előtér Ügyeletes feladata, a szükség esetén korlátozások meghatározása és a releváns szolgálatok felé történő kommunikálása a Repülőtér Ügyeletes feladata és felelőssége.

Az Előtér Ügyeletes szükség esetén az ellenőrzési folyamatba bevonhat

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

társszolgáltatásokat vagy azok munkatársait, azonban a minősítés feladata és felelőssége át nem ruházható.

### 9.3.2 – Ellenőrizendő felületek, területek

Az ellenőrzés kiterjed a futópálya, a gurulóutak és a forgalmi előtér, valamint ezek közvetlen és tágabb környezete – beleértve a fénytechnikai elemek - állapotának vizuális vizsgálatára.

#### 1. Burkolat és felfestett burkolati jelek láthatósága, állapota:

- Az ellenőrzés során vizsgálni kell a felület állagát, általános tisztaságát, sérüléseit, a felület elemek közötti kitöltő anyag állapotát. A felületen nem megengedett, olyan nem rögzített tárgy, felületdarab, FOD, szennyeződés, vagy olajfolt amely a guruló légi jármű szerkezetében, vagy hajtóművében sérülést okozhat. A felületnek homogénnek kell lennie, nem megengedett az olyan törés, repedés, mely elválva kifordulva a felületből a mozgó légi járműben kárt, sérülést okozhat, vagy a személyzet elveszítheti a kontrollt a légi jármű felett;
- A burkolati jelek abban az esetben minősíthetők megfelelőnek, amennyiben azok egyértelműen azonosíthatóak (olvashatóak) a színük egyértelmű, a nyomvonalak esetében nincs 1,5 méternél nagyobb olyan kopás, amely bizonytalanságot okoz a jel folytonosságának tekintetében.

#### 2. Burkolat súrlódási együtthatója:

- Vizsgálni kell az olyan anyagok, folyadékok burkolt felületeken való jelenlétét, amelyek hátrányosan befolyásolják a felületek súrlódási együtthatóját;
- Az ellenőrzés során vizsgálni kell a felületeken nagyobb mennyiségben összegyűlt csapadék jelenlétét;
- A jég, hó, latyak és a jégtelenítésre használt anyag együttes jelenléte nagyban csökkenti a felületeken mért súrlódást, ezért erre a jelenségre kiemelt figyelmet kell fordítani;
- A futópálya egyirányú lejtése (ld.: LHSM-ELOS-1-DSN.B.080), a futópálya déli 500 m-es szakaszán hiányzó csatornázott vízelvezetés (LHSM-DAAD-1-DSN.B.191) és az időjárás változása (pl. nagy esőzés, hó olvadás, stb.) a fékhatás megváltozását is okozhatja, ezért a körülményektől függően minden légi jármű művelet előtt szükséges a fékhatás mérés elvégzése.

#### 3. Vízelvezető rendszer:

- Ellenőrizni kell az előtér, parkoló területek és azok biztonsági sávjai, a futópálya- és a gurulóúti sávban kialakított, a repülőtéri infrastruktúra részét képező (aknák, csatorna fedelek) állapotát, látszólagos teherbíró képességét;
- Az érintett aknafedeleknek pontosan a helyükön kell lenniük, nem lehet körülöttük betontörmelék, morzsalék.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

#### 4. Elegyengetett terület:

- Ellenőrizni kell az előtér, parkoló területek és azok biztonsági sávjai, a futópálya- és a gurulóúti sávban kialakított és a burkolt felületről kitörő légi jármű megsérülési kockázatát csökkentő „elegyengetett terület” állapotát, alkalmasságát;
- Különös tekintettel kell lenni a burkolat széleinek vizuális ellenőrzésére, a gurulóutak és a környező terület rendszeres, fokozott vizuális ellenőrzése 25 méter távolságig a gurulóutak szélétől;
- Abban az esetben minősíthető megfelelőnek, amennyiben a területen nincs gödör, bemosódás, kiálló acél, beton, tárgy;
- Ellenőrizni kell a sávon belüli növényzet, talajtakaró állapotát, fedettségét, az erózió mértékét. Nem megengedhető a 30 m<sup>2</sup>-nél nagyobb fedetlen felület, mely por, homokáramlást idézhet elő. Nem megengedhető, hogy a vegetáció kitarjassa a jelzéseket, fényeket.

#### 5. Hópadok:

- Ellenőrizni kell az előtér, parkoló területek és azok biztonsági sávjai, a futópálya- és a gurulóúti sávban elhelyezkedő 0,6 méternél magasabb ideiglenes akadályok (hópadok) állapotát;
- Abban az esetben minősíthető megfelelőnek, amennyiben a területen lévő ideiglenes akadály (hópad) magassága nem haladja meg a 0,6 métert és az nem takar ki futópálya szegélyfényt.

#### 6. Futópálya várópontok:

- Jellemzően fogva külön ellenőrizni kell a futópálya várópontok „NO ENTRY” felirattal védett helyeket;
- A burkolati jelek abban az esetben minősíthetőek megfelelőre, amennyiben azok egyértelműen azonosíthatóak (olvashatóak) a színük egyértelmű, a nyomvonalak esetében nincs 0,5 méternél nagyobb olyan kopás, amely bizonytalanságot okoz a jel folytonosságának tekintetében.

#### 7. Előtéri eszköztárolók és az azokban elhelyezett rendszerek, berendezések szerkezeti épsége:

- A tárolók, parkolóhelyek felfestése megfelelő kell legyen, egyértelműen jelezve annak határvonalát;
- Az eszköztárolónak törmelék és FOD mentesnek kell lennie. Az eszköztárolókban raklapot, különálló, nem rögzített konténert, tárolni tilos;
- Az eszköztárolókban elhelyezett eszközök állapota, rögzítettsége, megfelelő kell legyen, akár egy jelenetős szélerősség esetén is
- Az eszköztárolások rendje;
- Az eszközt megfelelő idő intervallumban készítették oda az állóhely kiszolgálási

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- 
- készenléti területére (indulás előtt max. 5 perc);
- Az eszköz megfelelően működik, nincs szemmel látható eltérés, füst, hanghatás;
  - Az eszköz megfelelően van befékezve, letalpalva;
  - Az eszköz használaton kívül, az eszközt tulajdonló szervezet egység számára kijelölt és felfestett zónán belül tartózkodik.
8. Állóhelyek tartozékául szolgáló eszközök:
- Ellenőrizni kell az állóhelyi féktuskótárolók rendben létét, FOD mentességét, a benne elhelyezett eszközökkel együtt (féktuskók, akadálykúpok).
9. A forgalmi előterek, valamint repülőgéptároló területeken zajló folyamatok ellenőrzése:
- Gépjárműforgalom ellenőrzése, a RE-KRESZ betartatása;
  - A gyalogos utasáramlási rendszer ellenőrzése, különös tekintettel a renitens utasokra, lehetőség szerint megakadályozandó azok illegális útvonalhasználatát, a tiltott zónákba való bejutást;
  - Az előtéri jármű parkolások rendjének ellenőrzése:
    - a parkolás valóban üzemszerű és munkavégzési célokat szolgál;
    - a járművet kellően rögzítették, és motorja nem jár, különös tekintettel azokra a járművekre, melyek elhelyezkedésükből adódóan elszabadulva repülőgép sérülést okozhatnak;
    - a jármű a felfestett tárolókban, parkolóhelyeken áll.
  - A légi járművet kiszolgáló szervezeti egység működési folyamatainak ellenőrzése;
  - Az utasok ki- és beszállítási folyamatainak ellenőrzése;
  - Tankolások rendje, különös tekintettel a menekülési útvonal meglétére, biztosítására, a tankoló járművek előírt várakozási helyen való várakoztatására;
  - Csomag kiszolgálás rendjére, különös tekintettel a szerelvény hosszára, a közlekedés útvonalára és sebességére;
  - Jégtelenítési folyamatokra, különös tekintettel a járó hajtóműves jégtelenítésre;
  - Féktuskók, akadálykúpok kezelési rendje;
  - Az előtéri dohányzási rend betartása.
10. Építési tevékenység ellenőrzése:
- A munkálatok során a mozgási területre felhordott szennyeződések ellenőrzése;
  - A munkaterület izoláltságának megléte (kerítés, akadályjelzés, FOD háló, szemét, silt lerakás);
  - A szükséges figyelemfelhívó tájékoztató jelzések megléte;
  - A munkát végzők sárga mellény viselése;
  - A dohányzási tilalom betartása;



## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- Az építési por, szemét megkötése.
11. Akadályok ellenőrzése:
- az akadálykorlátozási felületek határain belüli építmények és egyéb szerkezetek magasságának figyelése;
  - a mozgási és egyéb üzemi területek akadálymentességének ellenőrzése.
12. Média és kereskedelmi események ellenőrzése:
- az eseményben résztvevők és a forgalom markáns és egyértelmű elkülönítettségének megléte (kerítés, jelzőoszlopok);
  - a külsős látogatók sárga mellény viselése;
  - a rendezvény, eseményt irányító személy megléte;
  - a dohányzási tilalom betartása.
13. Ellenőrizni kell a futópálya sávban elhelyezkedő fénytechnikai elemek, léginavigációs eszközök (kötelező utasítást adó és tájékoztató jelzések, szélirányjelzők, ILS LOC, ILS LZZ és akadályjelzések) szerkezeti állapotát, alapműködését.
14. A repülőtéren alkalmazott fénytechnikai elemek egyes elemeit szemrevételezéssel szükséges ellenőrizni. A fénytechnikai rendszerelemek minősítését az alábbi szempontok szerint kell elvégezni:
- 16-os irány, bevezető fénysor:
    - A lámpák legalább 95%-ának (64 db lámpának a 68 db lámpából) üzemelnie kell a belső 450 méteren, tehát maximum 4 db lámpa meghibásodása megengedhető;
    - A lámpák legalább 85%-ának (55 db lámpának a 64 db lámpából) üzemelnie kell 450 méteren túl, tehát maximum 9 db lámpa meghibásodása megengedhető;
    - Nem lehet két egymást követő lámpa üzemképtelen, kivéve a keresztfények esetében, ahol maximum 2 egymás mellett található működésképtelen lámpa engedélyezett.
  - 34-es irány, bevezető fénysor:
    - A lámpák legalább 90%-ának (15 db lámpának a 17 db lámpából) üzemelnie kell a teljes 420 méteren, tehát maximum 2 db lámpa meghibásodása megengedhető;
    - Nem lehet két egymást követő lámpa üzemképtelen, kivéve a keresztfények esetében, ahol maximum 2 egymás mellett található működésképtelen lámpa engedélyezett.



## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK

- Futópályán telepített fények
  - Egy lámpát akkor kell üzemképtelennek minősíteni, ha fő fénysugárnyalábja nem a meghatározott beállítás szerinti vagy átlagos intenzitása nem éri el az előírt 50%-át;  
*Megjegyzés: Az átlagos fény intenzitás szemrevételezéssel, több ugyanolyan funkciót betöltő fényegység összehasonlító becslésével kerül megállapításra.*
  - A futópálya végfények legalább 75%-a (4 db lámpa a 6 db lámpából) üzemképes;
  - A küszöbfények legalább 75%-a (THR 16: 18 db lámpa a 23 db lámpából; THR 34: 5 db lámpa a 6 db lámpából) üzemképes, tehát RWY 16 küszöbnél maximum 5 db lámpa, a RWY 34 küszöbnél maximum 1 db lámpa meghibásodása megengedhető;
  - A futópálya szegélyfények legalább 95%-a (78 db lámpa 82 db lámpából) üzemképes a használatban lévő futópályairányból tekintve, tehát maximum 4 db lámpa meghibásodása megengedhető;
  - A futópálya tengely fények legalább 85%-a (72 db lámpa 84 db lámpából) üzemképes, tehát maximum 12 db lámpa meghibásodása megengedhető;
  - Nem lehet két egymást követő lámpa üzemképtelen.

### 15. Kötelező utasítást adó és tájékoztató táblák:

- A kötelező utasítást adó és tájékoztató tábla állapota akkor megfelelő, amennyiben a rajta lévő jelzés tisztán olvasható;
- A tábláknak az előírt telepítési szögben kell állniuk és a belső világításnak hiánymentesen kell működnie.

### 16. Szélirányjelzők:

- A telepített szélirányjelző akkor megfelelő amennyiben az a mozgási terület megfelelő részéről jól látható, beazonosítható;
- A vörös/fehér osztásnak jól kivehetőnek, tisztának kell lennie;
- A szélirányjelző nem lehet szakadt, rojtos;
- A szélirányjelzőn telepített akadályfénynek és a jelző belső világítóberendezésének működnie kell.

### 17. Akadályjelölések és akadályfények:

- Ellenőrizni kell a futópálya sávban és a bevezető fénysorban elhelyezkedő akadályok nappali akadályjelzéseinek állapotát, szintartósságát, valamint az éjszakai akadályfények üzemszerű (folyamatos) működését.

A rutinellenőrzés egyszerű szemrevételezésből és az üzemkésztség ellenőrzéséből áll.

A napi ellenőrzés tényét és eredményét az AFIS szolgálatnak jelenteni kell, illetve szükség szerint a mozgásokat és kapcsolásokat az AFIS-sal együttműködve kell végrehajtani.

A fénytechnikai elemek hibának észlelése esetén a Műszaki esemény jelentő lap kitöltésével dokumentálni szükséges. („Elektromos rendszerek, navigációs berendezésekhez tartozó szakmai személyzet rendelkezésre állási dokumentumai” – Eljárási Utasítás)

### 9.3.3 – Végrehajtandó intézkedések

A forgalmi területek rendelkezésre állásának publikálásakor, illetve a szükséges korlátozások, zárások, valamint a szükséges intézkedések meghozatalakor alapvető tényként kell kezelni, hogy a futópálya és gurulóút sávokban csak és kizárólag a légi jármű forgalmat biztosító és kiszolgáló a törhetőség szabályainak megfelelő léginavigációs eszközök helyezkedhetnek el.

Alapvető tény a repülőtér 4E kategóriája is, melynek normal körülmények között meg kell felelnie az ellenőrizendő területeknek, felületeknek.

Az ellenőrzésekről ellenőrzési listát kell vezetni, melyen fel kell tüntetni az észlelt nem megfelelőségeket.

Ha az ellenőrzés a repülés biztonságát befolyásoló hiányosságot tár fel, a futópályát használni TILOS, a rendellenesség megszüntetését haladéktalanul meg kell kezdeni, ilyen tekintetben az Előtér Ügyeleti Csoport utasítási joggal rendelkezik az üzemeltető szolgálatai felé. Ha a körülmények megkívánják, intézkedni kell az adott terület lezárásáról - a Repülőtér Ügyeletes előzetes hozzájárulásával – indokolt esetben a forgalom felfüggesztéséről. Az intézkedést haladéktalanul jelenteni kell a repülőtér vezetésnek és az AFIS szolgálatnak.

Amennyiben a fenti feltételrendszernek való megfelelés valamilyen körülmény miatt nem biztosítható az Előtér Ügyeletes köteles a Repülőtér Ügyeleteset tájékoztatni, korlátozásokat, illetve területzárások foganatosítása, publikálása érdekében (lásd: **HBA.AM.E.9.3.1** – „A mozgási terület ellenőrzésének rendje és szabályai, illetve a minősítés folyamata”).

Amennyiben a korlátozások, illetve a területzárások a meghibásodás jellegéből adódóan nem tűrnek halasztást, úgy az Előtér Ügyeletes önállóan jogosult a területzárások, illetve korlátozások meghozatalára, erről haladéktalanul köteles a Repülőtér Ügyeleteset tájékoztatni.

Korlátozásokat az AFIS szolgálat számára is egyértelműen alkalmazható módon kell meghatározni.

A forgalmi terület zárása esetén lehetőség szerint meg kell határozni a zárás várható időtartamát.

## 10 – Elektromos rendszerek, látás szerinti / nem látás szerinti eszközök ellenőrzése

ADR.OPS.C.015; ADR.OPS.B.065; AMC1 ADR.OPS.C.015; AMC1 ADR.OPS.B.065

A Hévíz-Balaton Airport létrehozott a látás szerinti segédeszközök és az elektromos rendszereket helyreállító és megelőző karbantartást célzó rendszert és gondoskodik annak végrehajtásáról. Biztosítja ezáltal a kivilágítási és jelölési rendszer rendelkezésre állását, megbízhatóságát és megfelelőségét. A Hévíz-Balaton Airport helyreállító és megelőző karbantartást célzó rendszere biztosítja a világítás használhatatlanná minősítését, ha a fő fénysugár átlagos erőssége kisebb, mint az alkalmazandó Légialkalmassági előírásokban meghatározott érték 50%-a. Azon világítótestek esetében, amelyeknél a fő fénysugár tervezett átlagos erőssége az alkalmazandó Légialkalmassági előírásokban meghatározott érték fölött van, az 50%-os értéket a tervezési értékhez kell viszonyítani.

A Hévíz-Balaton Airport rendelkezik olyan eljárásokkal, amelyek biztosítják a repülőtér látás szerinti segédeszközeinek és elektromos rendszereinek megfelelő működését.

A légitforgalmi berendezésekre vonatkozó üzemben tartói és hatósági ellenőrzési időszakokat a 68/2011 NFM rendelet határozza meg.

Rendszer megnevezése			Ellenőrzés	
			Földi (hónap)	Légi (hónap)
Légtér-gazdálkodási rendszerek			Karbantartási utasítás szerint	-
A légitforgalmi áramlás szervezésének rendszerei			Karbantartási utasítás szerint	-
A légitforgalmi szolgálatok rendszerei, különösen a repülési adatokat feldolgozó rendszerek, a légtérelőirányítási adatokat feldolgozó rendszerek és az ember-gép interfészrendszerek			Karbantartási utasítás szerint	-
Távközlési rendszerek a földi, a fedélzet és a földi irányítás közötti, valamint a fedélzetek közötti kommunikációhoz	Légi-földi adatkapcsolati kommunikáció	VDL Mode 2	Karbantartási utasítás szerint	-
	Levegő-föld hang kommunikáció	VHF 8,33 kHz	6 Karbantartási utasítás szerint	Új telepítési helyen történő üzembe helyezéskor

**E**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK**

	Föld-föld kommunikációs alkalmazások	AMHS	AFTN/AMHS HC rendszer Karbantartási utasítás szerint	-
	Föld-föld kommunikációs hálózatok	AFTN	HC rendszerek Karbantartási utasítás szerint	-
		CIDIN	Karbantartási utasítás szerint	-
		LAN-WAN pont-pont között	Karbantartási utasítás szerint	-
		RTDS	Karbantartási utasítás szerint	-
Navigációs rendszerek	Navigációs segédeszközök	QFS (Repülőtéri NDB)	6	12
		DME	6	12
		ILS	6	6
	Repülőtéri fénytechnikai berendezések	PAPI, Futópályák fénytechnikai rendszerei	12	12
A légiforgalmi tájékoztató szolgálat rendszerei			6	-
A meteorológiai adatok felhasználására szolgáló rendszerek			Országos Meteorológiai Szolgálat Karbantartási utasítás szerint	-

Az elektromos rendszerek karbantartása a „Fénytechnika Kezelési Karbantartási utasítás” szerint történik.

### 10.1 – Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások

A szolgálatkezdés során minden ügyeletes műszerész köteles kitölteni az üzemi/szolgálati napló dokumentumot és áttanulmányozni a szolgálat átadás/átvételi naplót az előző napról vezetett feljegyzésekről.

Munkavégzés során minden elvégzett ellenőrzést, karbantartást dokumentálni kell, hiba előfordulása esetén a műszaki esemény jelentő lapot kell kitölteni és a karbantartási utasításnak megfelelően végre kell hajtani a szükséges javító intézkedéseket.

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

A szolgálat átadást oly módon kell végezni, hogy az információátadás a lehető legteljesebb, a váltásból adódó információvesztés minimális legyen. A váltás idején részletes tájékoztatást kell adni az ellenőrzésekről, külön fel kell hívni a figyelmet a felmerült hibajelenségekre és elhárításuk állapotára.

A szolgálat ellátásával kapcsolatos tevékenységet minden esetben dokumentálni kell. Az „Elektromos rendszerek, navigációs berendezésekhez tartozó szakmai személyzet rendelkezésre állási dokumentumai” – Eljárási Utasítás mellékletei tartalmazzák azokat az űrlapokat, melyek segítségével pontosan rögzíthető és visszakereshető a tevékenység előírások szerinti elvégzése. A dokumentumokat a Repülésbiztonsági Igazgató rendszerezi és aláírásával hitelesíti, a felmerülő változtatásokat kidolgozza és érvényesíti az állomány felé, valamint belső auditot és éves jelentést készít a szolgálat tevékenységéről.

A navigációs berendezések ellenőrzések és karbantartások rendjét az egyes berendezésekre vonatkozó egyedi ellenőrzési és karbantartási utasítások szabályozzák.

A napi ellenőrzés tényét és eredményét az AFIS szolgálatnak jelenteni kell, illetve szükség szerint a karbantartásokhoz tartozó mozgásokat koordinálja és tájékoztatja az érintetteket. Az esetleges meghibásodásokat a hibajelentő naplóba rögzíteni kell. A naplót a felelős vezetővel alá kell iratni.

A féléves és éves ellenőrzések, valamint karbantartások, a berendezések törzskönyveiben kerülnek rögzítésre.

### Dokumentumok

- adatrögzítő számítógép hangfájlljai (napi ellenőrzések)
- hibajelentő napló (feltárt hiányosságok, meghibásodások)
- mérési jegyzőkönyvek
- törzskönyvek bejegyzései

## **10.2 – Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere**

Az ellenőrzések és karbantartások rendjét az egyes berendezésekre vonatkozó egyedi ellenőrzési és karbantartási utasítások szabályozzák, melyek meghatározzák a következő pontokban leírtakat.

### **10.2.1 – Napi ellenőrzések**

- A kiégett vagy eredeti fényerejének 50%-ára visszaesett fénytjeljesítményű lámpák, fényforrások cseréje;

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK

- Üvegfelületek, prizmák esetleges törésének ellenőrzése, a törött darabok kicserélése.

### 10.2.2 – Heti ellenőrzések

- Állapot ellenőrzés (fizikai sérülések keresése, szennyeződések eltávolítása);
- A pályán és a guruló úton található hibás, illetve a nem megfelelő fényerővel rendelkező lámpatestek cseréje, javítása;
- Hiányzó, sérült anyák és töcsavarok cseréje, pótlása.

### 10.2.3 – Havi karbantartási feladatok

A rendszerhez tartozó valamennyi fényforrás működésének ellenőrzése, az optikai lencsék tisztítása, szükség esetén kicserélni a nem megfelelő állapotú darabokat.

- A lámpatestek karbantartása, a karbantartott darabok páramentesítése, felhevítéssel;
- A lámpatestek korróziója, korrodált elemek javítása vagy szükség szerinti cseréje;
- Valamennyi lámpatest reflektorának tisztítása vagy szükség szerinti cseréje;
- Valamennyi lámpatest üvegfelületének tisztítása vagy szükség szerinti cseréje;
- A csatlakozók megfelelő érintkezésének ellenőrzése: tisztítás vagy csere;
- Lámpatest-szerelvények és a tartószerkezetek rögzítőképeségének, korróziójának ellenőrzése, a rögzítőelemek meghúzása, javítás esetleges festés;
- A teljes rendszer általános állapota, az eredmények feljegyzése;
- A lámpatestek tömítésének ellenőrzése, tömítések kezelése.

Az ellenőrzések zárásaként ki kell tölteni a Havi Ellenőrzési Naplót, illetve a berendezésekhez tartozó törzkönyveket. („Elektromos rendszerek, navigációs berendezésekhez tartozó szakmai személyzet rendelkezésre állási dokumentumai” – Eljárási Utasítás)

#### 10.2.3.1 – Optikai siklópályajelző rendszer (PAPI) lámpatestek

- Szögbeállítás, lencsetisztítás, rögzítőelemek ellenőrzése és utánhúzása;
- Fényszóróüveg, szűrők és lámpák felületének ellenőrzése, megtisztítása.

#### 10.2.3.2 – Küszöb- és pályavég lámpatestek, bevezetőfények

- Minden lámpatest üvegének kopása vagy repedések ellenőrzése, javítása;



- A lámpatestek rögzítése: ellenőrzés és megfelelő rögzítés.

#### 10.2.3.3 – Futópálya őrfény lámpatestek

- Helytelen szögben álló fények beállítása, lencsék tisztítása;
- Fényszóróüveg, szűrők és lámpák felületének ellenőrzése, megtisztítása;
- Nedvesség ellenőrzése a szerelvényben. Nedves szerelvény esetén a lencse és a lámpatestház ellenőrzése. Észlelt repedések javítása vagy a lámpatest cseréje.

#### 10.2.3.4 – Küszöb- és pályavégglámpák, süllyesztett lámpák, bevezetőlámpák

- A lámpatestek rögzítése: ellenőrzés és megfelelő rögzítés;
- Fényszóróüvegek felületeinek ellenőrzése, megtisztítása.

#### 10.2.3.5 – Információs táblák

- A táblák elektromos bekötéseinek és rögzítésének ellenőrzése. A sérült alkatrészek cseréje, a sérült vagy laza vezetékek javítása.
- A borítópanelek megtisztítása enyhén vegyszeres oldattal, a környezeti körülményektől függő időközönként

#### 10.2.3.6 – Süllyesztett lámpatestek

- Villamos csatlakozások ellenőrzése, kontaktok kezelése;
- Minden egyes lámpatest rögzítésének ellenőrzése, esetleges cseréje;
- Prizmák és fényszűrők megtisztítása, szükség szerinti cseréje;
- Tömítések állapotának ellenőrzése, szükség szerinti újratömítése;
- Információs táblák;
- A borítás ellenőrzése és az esetleges sérülések kijavítása.

#### 10.2.3.7 – Szegélyfények

- Fényszóróüveg, szűrők és lámpák felületének ellenőrzése, megtisztítása.

## 10.2.4 – Éves ellenőrzés

### 10.2.4.1 – Optikai siklopályajelző rendszer (PAPI)

A jelző-rendszer ellenőrzése levegőből, a vizsgálati eredmények rögzítése, a lámpák beállítása. Hiba esetén a hiba elhárítandó, szükség szerint a meghibásodott elem cserélendő.

### 10.2.4.2 – Küszöblámpák, pályavég lámpák

A rendszer ellenőrzése levegőből, a vizsgálati eredmények rögzítése, a lámpák megfelelő beállítása. Hiba esetén a hiba elhárítandó, szükség szerint a meghibásodott elem cserélendő.

### 10.2.4.3 – Süllyesztett lámpatestek, bevezetőfényoszor, villanók

A rendszer ellenőrzése levegőből, a vizsgálati eredmények rögzítése, a lámpák megfelelő beállítása. Hiba esetén a hibás elem javítandó, szükség szerint cserélendő.

## 10.3 – A navigációs berendezések, rendszerek és eszközök üzemeltetése és ellenőrzése

### 10.3.1 – Eljárás navigációs eszköz meghibásodás, vagy áramszünet esetén

Áramszünet esetén a Navigációs Mérnök az Ügyeletes Műszerésszel ellenőrzi a szükségaggregátorok üzemelését. A Navigációs Mérnök értesíti a Repülőtér Ügyeletesét, aki tájékozik az áramszolgáltatónál az áramszünet várható időtartamáról, majd az információt továbbítja az ügyeletes Navigációs Mérnöknek.

A Navigációs Mérnök gondoskodik az üzemanyag utánpótlásról. Az üzemanyag utántöltést lekapcsolt berendezésnél, a forgalmi helyzet figyelembevételével, a légiforgalmi irányító szolgálattól engedély alapján kell végezni.

Az aggregátor újraindítása, a hálózati áramszolgáltatás helyreállása után minden esetben ellenőrizni szükséges minden navigációs berendezés üzemképességét.

A Navigációs Mérnöknek fel kell tölteni az aggregátorokat 95%-ig üzemanyaggal.

Az áramszünet tényét rögzíteni kell a hibanaplóban.

# E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

A másodlagos energiaforrás aggregátorok automatikusan indulnak, és ellátják energiával a belső hálózatot.

A berendezések, eszközök meghibásodásakor tartós áramszünet esetén, ha az hatással van a légi navigációra, és tartalék berendezéssel nem lehet azonnal helyettesíteni, minden esetben NOTAM-ot kell kiadni. NOTAM kiadása a **HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje” pontban leírtak szerint történik.

Minden javítást igénylő meghibásodás esetén, (pl: fénytechnika világítótest meghibásodás) a hibát felfedező személy jegyezze be a hibajelentő naplóba, és az Előtér Ügyeletes átadás-átvételi naplóba, valamint jelentse a Repülőtér Ügyeletesnek és a torony szolgálatnak.

A Repülésbiztonsági Igazgató azonnal köteles értesíteni a Légügyi Hatóságot és a Tréner Kft.-t, amennyiben az ATM-specifikus események bekövetkeznek – beleértve mindazokat a helyzeteket, amelyek érintik az ATM szolgáltatás biztonságos nyújtásának képességét, beleértve azokat a helyzeteket is, amikor a légi jármű biztonságos működését csak véletlenül nem veszélyeztették. A eseményekről készült jegyzőkönyveket a Repülésbiztonsági Igazgató gyűjti és rendszerezi a hiba okainak előfordulása alapján. A Repülésbiztonsági Igazgató minden új intézkedésnél értekezletet tart a szolgálat tagjai bevonásával a területet érintő események kiértékeléséről.

Abban az esetben, ha új eszköz kerül telepítésre vagy jelentős kockázati elem merül fel a repülésbiztonsággal kapcsolatban, akkor minden esetben össze kell hívni az értekezletet az ügyvezető bevonásával.

A berendezések, eszközök meghibásodásakor tartós üzemzavar esetén, ha az hatással van a légi navigációra, és tartalék berendezéssel nem lehet azonnal helyettesíteni, minden esetben NOTAM-ot kell kiadni. NOTAM kiadása a **DA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje” pontban leírtak szerint történik. A Repülőtér Ügyeletes intézkedik a NOTAM kiadásáról.

A javítás megszervezéséről a felelős vezető gondoskodik. A felelős vezető akadályoztatása esetén a Repülőtér Ügyeletes intézkedik a hibajavításról.

A navigációs eszközök gyors javítása prioritást élvez. A javítást szervező személy minden indokolt erőt és eszközt felhasználhat. A gyors javítás érdekében személyeket szabadnapról, szabadságról pihenőidőből berendelhet, rendelkezésre álló eszközöket igénybe vehet. A repülőtéri személyzeten felül, szükség esetén megfelelő külső alvállalkozókat is bevonhat.

Az eszközök üzemeltetésére a HBA Navigációs Csoportot hozott létre. A csoport tagjait a repülőtér folyamatos munkaviszonyban alkalmazza.

A Navigációs Csoport felel a berendezések üzemeltetéséért, ellenőrzéséért, rendszeres karbantartásáért. A csoport tagjai kötelesek részt venni a légi ellenőrzések végrehajtásában is.

A navigációs szolgálat személyi feltételeinek biztosítása érdekében szolgálatot kell vezényelni, valamint, a szükséges személyek kiértékelését meg kell szervezni. A szolgálatvezénylést a felelős vezető havonta előre a megelőző hónap 25-ig elkészíti, és azt az állomány számára hozzáférhetően tudomására hozza. A szolgálatvezénylésben szerepeltetni kell a kiértékelhető állomány elérhetőségét.

A Navigációs Csoport tagjai rendelkeznek a szükséges szakértelemmel, valamint a szükséges típusismerettel. A Navigációs Csoport a szükséges karbantartások, felújítások, telepítések, javítások stb. elvégzése érdekében, külső segítséget, beszállítókat, szakértőket, gyártókat, szerződött karbantartókat vehet igénybe.

A navigációs csoport tagjainál szakmailag kívánatos követelmények:

- felsőfokú híradástechnikai mérnök végzettség, angol nyelvtudás, személygépkocsi vezetői engedély;
- felsőfokú villamos mérnök végzettség, angol nyelvtudás, személygépkocsi vezetői engedély;
- felsőfokú informatikai mérnök végzettség, angol nyelvtudás, személygépkocsi vezetői engedély;
- középfokú híradástechnikai műszerész, személygépkocsi vezetői engedély;
- villanszerelő, személygépkocsi vezetői engedély.

Az egyes munkafolyamatok végrehajtásánál minimálisan két személy jelenléte szükséges. Külső szervezetek, személyek kizárólag a navigációs csoport egy tagjának jelenléte mellett végezhetnek javításokat, beállításokat a berendezéseken.

## 11 – Repülőtéri felszerelésekre vonatkozó előírások

ADR.OPS.C.005; AMC1 ADR.OPS.C.005; ATM/ANS.OR.B.001; CNS.OR.100

A HBA kidolgozott és végrehajtja a karbantartási programot, adott esetben ideértve a megelőző karbantartást, amely biztosítja, hogy a repülőtéri létesítmények folyamatosan megfeleljenek a 216/2008/EK rendelet Va. mellékletében foglalt alapvető követelményeknek.

A HBA gondoskodik a karbantartási program kidolgozásáról és végrehajtásáról, adott esetben ideértve a megelőző karbantartást, amely biztosítja, hogy a repülőtéri létesítmények olyan állapotban legyenek, amely nem csökkenti a légiforgalmi műveletek biztonságát.

A HBA mint léginavigációs szolgáltató gondoskodik arról, hogy szolgálatait biztonságosan, hatékonyan, folyamatosan és fenntartható módon, az adott légtér várható általános terheltségi szintjének megfelelően lássa el, e célból megfelelő technikai és működési kapacitással és szakértelemmel rendelkezik. Továbbá biztosítja szolgálatai rendelkezésre állását, folyamatoságát, minőségi szintjét, pontosságát és integritását, berendezéseinek rendszeres karbantartását és kalibrálását.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

A karbantartási program hatályának korlátozás nélkül az alábbi tételekre kiterjed ki:

- a repülőtéri műveletek biztonságához szükséges látás szerinti segédeszközök és más világító rendszerek: **HBA.AM.E.10** – „Elektromos rendszerek, látás szerinti / nem látás szerinti eszközök ellenőrzése”;
- áramellátás és más elektronikus rendszerek: **HBA.AM.E.10** – „Elektromos rendszerek, látás szerinti / nem látás szerinti eszközök ellenőrzése”;
- szilárd burkolatok, más földfelületek, és csatornarendszerek: **HBA.AM.E.12.1** – „Mozgási terület karbantartása”;
- kerítés és más bejutást szabályozó eszközök: „Kerítés karbantartási utasítása”;
- a repülőtéri műveletek biztonságához szükséges berendezések és járművek;
- a repülőtéri műveletek biztonságához szükséges épületek.

(lásd: „Karbantartási terv a repülőtéri eszközök, berendezések, járművek és objektumok megelőző karbantartására” – Eljárási Utasítás)

A HBA biztosítja, hogy az összes repülőtéri berendezést a gyártó utasításainak megfelelően és biztonságos módon üzemelteti és karbantartja.

A HBA éves karbantartási programot alkalmaz a repülőtéri műveletek biztonságához szükséges épületek folyamatos üzemvitelének biztosításához. A karbantartási program magában foglalja az egyes funkcionális rendszerek szakszerű ellenőrzését, amelyeket szakképzett munkavállalók, valamint az egyes szakirányoknak megfelelően, auditált alvállalkozók végeznek.

#### Rendszeres (napi) folyamatos ellenőrzés:

Napi rendszerességgel történő ellenőrzés, amely szemrevételezéssel történik, ellenőrizve az üzemvitelt folyamatosságát akadályozható esetleges problémákat. Az épületek körbejárása üzemszerű működés ellenőrzése.

#### Havi (operatív) ellenőrzés:

Olyan részletes ellenőrzés, amely az elektromos és épületgépészeti rendszerek stabilitásának és működésének felülvizsgálatára terjed ki. Kiemelten az erős és gyengeáramú összeköttetésekre, valamint a gyártói utasítások szerinti karbantartások elvégzésére.

#### Éves átfogó ellenőrzés:

Évente egy alkalommal, az operatív ellenőrzéseknél meghatározott szempontokon túl, vizsgálni kell a berendezések üzembiztos állapotát:

- Elektromos elosztószekrények időszakos tűzvédelmi felülvizsgálata az MSZ 10900:2009;
- Kisfeszültségű elektromos berendezések telepítési elvei a MSZ HD 60364 alapján végzett ellenőrzés;

- Optikai internet hozzáférés ellenőrzése, adatátviteli sebesség tesztelése;
- Víz, gáz, fűtéstechnikai rendszerek ellenőrzése, kiviteli tervek alapján készült üzemeltetési és karbantartási kézikönyvek szerint;
- Légtechnikai rendszerek ellenőrzése, tisztítása üzemeltetési és karbantartási kézikönyv szerint;
- Az ICAO Annex14. Chapter 8. „Electrical Systems” ajánlásai alapján ellenőrzések végzése.

Az üzembiztonság érdekében a rádió navigációs berendezések és repülésbiztonsággal kapcsolatos épületek (ILS LLZ, ILS GP, DME, NDB, TWR, Terminál Épület) helyi akkumulátoros szünetmentes berendezésekkel is el vannak látva, ezzel biztosítva az átkapcsolási „kieső” idő alatt a folyamatos üzemet, amíg a hálózatfigyelő kapcsoló berendezésen keresztül automatikusan újra csatlakoznak a működő betáplálás egyikéhez.

## 12 – Mozgási területre vonatkozó eljárások

ADR.OPS.C.010; AMC1 ADR.OPS.C.005(c)

A futópálya, gurulóutak, és az előtér műszaki állapota, tisztasága, az egyik legalapvetőbb repülésbiztonsági tényező, állapotuk rendszeres figyelemmel kísérése kiemelt feladat.

A légi járművek által használt burkolt felületeket (futópálya, gurulóutak, előtér) tisztán kell tartani minden olyan tárgytól (a felületről felváló anyag, por, szemét, sár vagy egyéb tárgy), amelyek megsérthetik a légi járművek szerkezeteit, ill. károsan befolyásolhatják a légi járművek rendszereinek működését.

A Hévíz-Balaton Airport kidolgozta és végrehajtja a karbantartási programot, adott esetben ideértve a megelőző karbantartást is, amely biztosítja, hogy a repülőtéri létesítmények folyamatosan megfeleljenek a vonatkozó jogszabályokban foglalt alapvető követelményeknek.

A Hévíz-Balaton Airport megvizsgálja a mozgási területek, többek között a szilárd burkolatok (futópálya, gurulóutak, előtér), a szomszédos területek és a csatornarendszerek felületeit, hogy a repülőtéri megelőző és helyreállító karbantartási program részeként rendszeresen felmérje azok állapotát.

A Hévíz-Balaton Airport valamennyi mozgási terület felületét karbantartja annak érdekében, hogy megelőzze az olyan szabadon mozgó tárgyak/törmelékek megjelenését, amelyek kárt okozhatnak a légi járművekben vagy megzavarhatják a légi jármű-rendszerek működését, vagy azokat eltávolítja.

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja a repülőgépforgalmi területeken a légi járművek biztonságos mozgását, az üzemi területen kiemelten kell kezelni a futópálya sávok, a



biztonsági sávok, és az akadálymentes sávok ellenőrzését, karbantartását. A forgalmi területeken rendszeres és folyamatos karbantartási-fenntartási tevékenység folyik, melynek feltétele az üzemeltető-fenntartó szervezet működtetése, megfelelő technológiával és technikával való ellátása.

A mozgási területek, többek között a szilárd burkolatok (futópálya, gurulóutak, előtér) és a szomszédos területek, a csatornarendszerek ellenőrzése és karbantartása az „A mozgási területek burkolt felületeinek karbantartási utasítása” szerint történik.

## 12.1 – Mozgási terület karbantartása

### AMC1 ADR.OPS.C.010

A HBA olyan állapotban tartja a burkolt futópálya felületét, hogy az jó súrlódási jellemzőket és alacsony gördülési ellenállást biztosítson. A felhalmozódás minimálisra csökkentése érdekében a sarat, port, homokot, olajat, gumilerakódást és más szennyező anyagokat a lehető leggyorsabban és a lehető legteljesebb mértékben el kell távolítani.

Tilos olyan vegyszerek alkalmazása, amelyek káros hatással lehetnek a légi járművekre, vagy a burkolt felületre. Az olyan vegyszerek használata is tiltott, amelynek mérgező hatással lehetnek a repülőtéri környezetre nézve.

A gurulóutat és az előteret szennyeződésektől mentesen kell tartani olyan mértékben, amely ahhoz szükséges, hogy a légijármű a futópályára gurulhasson.

A csatornarendszereket és az esővízgyűjtő rendszereket időközönként ellenőrizni és szükség esetén tisztítani és karbantartani kell a hatékony vízelvezetés biztosítása céljából.

A Hévíz-Balaton Airport súrlódásmérő eszközzel méri a futópálya felületének súrlódási jellemzőit. A mérések gyakoriságának elegendőnek kell lennie a futópálya felületi súrlódási jellemzői változásának meghatározásához (**HBA.E.12.1.1** – „Nedves burkolt felületek súrlódási jellemzőinek meghatározása”).

A Hévíz-Balaton Airport javító karbantartást végez annak megakadályozása érdekében, hogy a futópálya felületi súrlódási jellemzői – akár a teljes futópálya, akár annak egy része vonatkozásában – ne essenek az érvényben lévő rendeletek vagy ajánlások által meghatározott minimális súrlódási szint alá.

Ha a futópálya egy jelentős részének súrlódása a minimális súrlódási szintérték alatt van, a Hévíz-Balaton Airportnak ezt jelentenie kell egy értesítésben a légiközlekedésben érintettek számára történő közzététel céljából, amely megjelöli, hogy a futópálya mely része van a minimális súrlódási szint alatt, jelzi a futópályán elfoglalt helyét és az azonnali korrekciós intézkedés megtételét (**HBA.E.7.1.3** – „A SNOWTAM-ok kiadásának rendje”).

A futópálya sávok, a biztonsági sávok, és az akadálymentes sávok az LHSM repülőtéren füves területek. Karbantartásuk az idegen objektumok eltávolítását és a területek rendszeres fűnyírását jelenti. A fűnyírási eljárás a „HBA Fűnyírási utasítás” dokumentumban található.

A mozgási területek, többek között a szilárd burkolatok (futópálya, gurulóutak, előtér) és a szomszédos területek, a csatornarendszerek ellenőrzése és karbantartása az „A mozgási területek burkolt felületeinek karbantartási utasítása” szerint történik.

A repülőtér madár, és vad elhárítása nem tekinthető ugyan szorosan vett karbantartásnak, de a tevékenységek mégis összemosódnak. A karbantartás során is gondoskodni kell arról, hogy a **HBA.AM.E.17** – „A vadon élő állatok jelentette veszély kezelése” pontban foglalt feladatok is végrehajtásra kerüljenek.

LHSM repülőtéren a TWY A3 gurulóút aszfaltburkolatú szakaszának, valamint az Apron 3 forgalmi előtér teherbírása nem felel meg a rajta átguruló repülőgépek által támasztott követelményeknek (ACN > PCN TWY). Ezért szükséges havonta dokumentált ellenőrző mérés elvégzése (keresztbe fektetett lécsalag vizsgálva meglévő egyenetlenségeket) és dokumentálása (LHSM-DAAD-1-DSN.D.285; LHSM-DAAD-1-DSN.E.355).

### 12.1.1 – Nedves burkolt felületek súrlódási jellemzőinek meghatározása

A Hévíz-Balaton Airport, amennyiben a futópálya egészének vagy egy részének súrlódási jellemzői szennyeződésmentes állapotban nem érik el a minimális súrlódási szintet, helyreállító karbantartási tevékenységet végez. E méréseket kellő gyakorisággal kell elvégezni ahhoz, hogy meg lehessen állapítani a futópálya felületi súrlódási jellemzőinek változásában érvényesülő tendenciát. (**HBA.AM.E.9** – „A repülőtér mozgási,-és más üzemi területeinek ellenőrzése”)

A burkolt futópálya felületi súrlódási jellemzőit:

1. értékelni kell az új vagy az újraburkolt futópályák felületi súrlódási jellemzőinek ellenőrzése céljából
2. időszakosan értékelni kell a burkolt futópályák csúszósságának meghatározása céljából

A futópálya-burkolat állapotát általában száraz körülmények között kell értékelni önnedvesítő, folyamatos súrlódásmérő eszköz használatával. A futópálya felületi súrlódási jellemzőinek értékelési vizsgálatait a futópálya tiszta felületein kell végezni a futópálya megépítésekor vagy az újraburkolás után.

A meglévő felületi állapot sűrűdési vizsgálatait időszakosan kell elvégezni azért, hogy az érték ne essen az állam által meghatározott minimális sűrűdési szint alá. Ha a futópálya bármely részének sűrűdése ez alatt az érték alatt van, akkor ezt az információt egy értesítésben közzé kell tenni a légiközlekedésben érintettek számára, amely megjelöli, hogy a futópálya mely része van a minimális sűrűdési szint alatt, és jelzi a futópályán elfoglalt helyét.

Késedelem nélkül javító karbantartást kell kezdeményezni. A sűrűdasméréseket olyan időközönként kell elvégezni, amelyek biztosítják a karbantartást vagy a speciális felületkezelést igénylő futópályák azonosítását, még mielőtt súlyossá válna az állapotuk. A mérések közötti időszak és a mérések átlagos gyakorisága olyan tényezőktől függ, mint a légi jármű típusa és a használat gyakorisága, az éghajlati viszonyok, a burkolat típusa, valamint a burkolat javítási és karbantartási követelményei.

A meglévő, az új vagy az újraburkolt futópályák sűrűdasméréseit sima futófelületű gumiabronccsal ellátott folyamatos sűrűdasmérő eszközzel kell elvégezni. Az eszköznek önnedvesítő funkcióval kell rendelkeznie, hogy lehetővé váljon a sűrűdési jellemzők 1 mm mély vízben történő mérése.

Annak a gyanúja esetén, hogy a futópálya felületi sűrűdési jellemzői csökkenhetnek a rossz vízelvezetés miatt, nem megfelelő lejtők vagy mélyedések következtében, további mérést kell végezni, de ezúttal a helyi esőt képviselő természetes viszonyok között. Ez a mérés abban különbözik az előzőtől, hogy a rosszul tisztított területeken a vízmélység általában nagyobb a helyi esőzési viszonyok között. Így a mérési eredmények az előző vizsgálathoz képest alkalmasabbak a gyenge sűrűdési értékekkel rendelkező problémás területek azonosítására, amelyek vízen csúszást idézhetnek elő. Ha a körülmények nem teszik lehetővé az esőt képviselő természetes viszonyok közötti mérések elvégzését, akkor ez az állapot szimulálható.

Az önnedvesítő, folyamatos sűrűdasmérő eszköz használatával végzett sűrűdési vizsgálatok esetében fontos megjegyezni, hogy az összetömörödött hó- és jégviszonyoktól eltérően, amikor nagyon kicsi a sűrűdési együttható változása a sebesség függvényében, a nedves futópálya a sűrűdés csökkenését idézi elő, amikor növekszik a sebesség. A sebesség növekedésével azonban a sűrűdés csökkenésének mértéke kisebb lesz. A kerék és a futópálya-felület között sűrűdési együtthatót befolyásoló tényezők közül különösen fontos a felületszerkezet. Ha a futópálya jó makro-szerkezetű, amely lehetővé teszi a víz eltűnését a kerék alól, akkor a sűrűdési értékre kevésbé van befolyással a sebesség. A gyenge makro-szerkezet viszont nagyobb sűrűdés-esést eredményez, ha növekszik a sebesség.

A nedves, burkolt felületek sűrűdési együtthatóinak vizsgálatakor az alábbi táblázatban szereplő határértékek fennállása esetén az Előtér Ügyeletes intézkedik a **HBA.E.7.1.3** – „A SNOWTAM-ok kiadásának rendje” szerint deklarált sűrűdési együttható értékének közzétételéről az érintett szolgálatok felé (AFIS szolgálat, hóeltakarító szolgálatok, SNOWTAM kiadás).

	Vizsgálati kerék típus	Vizsgálati kerék nyomás (kPa)	Vizsgálati sebesség (km/h)	Vizsgálati víz mélysége (mm)	Új felület tervezési célja	Karbantartási tervezési szint	Minimális súrlódási szint
Felületi súrlódás vizsgáló jármű	B	210	65	1,0	0,82	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,74	0,54	0,34

## 12.2 – Túlterheléses műveletek (overload operations)

Részletes leírás a **HBA.AM.E.28** – „Repülőtér magasabb kódjelű légi járművek általi használata” pontban.

## 13 – A repülőtéri munkálatok biztonsága

ADR.OPS.B.070; AMC1 ADR.OPS.B.070; AMC3 ADR.OPS.B.070

A HBA belső szabályozással és ellenőrzéssel biztosítja, hogy:

- a repülőtéri munkálatok ne érintsék a légi járművek biztonságát; és
- a repülőtéri műveleti tevékenységek ne érintsék a repülőtéri munkálatok biztonságát.

Az eljárások megfelelnek a repülőtéri műveletek mértékének és természetének.

A mozgási területen végzendő építési vagy karbantartási munkát vagy a repülőtéri műveleteket befolyásoló munkát a HBA megtervezni, megszervezni, végrehajtja vagy jóváhagyatja.

A munka terjedelméről, fizikai kiterjedéséről és időtartamáról értesíteni kell az érintett feleket. Ha a munka korlátozza egy konkrét futópálya használatát, akkor a biztonság érdekében további intézkedéseket kell fogantatni.

A rendelkezésre álló futópálya-hossz csökkenésével és a folyamatban lévő munkával összefüggő műveletekkel és feladatokkal kapcsolatos szerep- és feladatköröket világosan meg kell határozni és be kell tartani.

A HBA megfelelő intézkedéseket hozott létre a repülőtér és a légi jármű-műveletek biztonságának figyelemmel kísérése érdekében a repülőtéri munkálatok során úgy, hogy a folyamatos, biztonságos műveletek biztosítása érdekében – szükség esetén – idejében korrekciós lépéseket tegyenek.

A HBA gondoskodik arról, hogy a munkaterület biztonságosan és idejében kerüljön vissza az üzemszerű használatba, biztosítva azt, hogy:

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- a munkaterületről biztonságosan és idejében távozzanak a dolgozók, a járművek és a berendezések;
- az operatív használhatóság szempontjából megtörténjen munkaterület ellenőrzése a terület-visszaadási eljárásoknak megfelelően; és
- megfelelő kommunikációs eszközök használatával megtörténjen az érintett hatóságok vagy szervezetek értesítése, a releváns dokumentációk összeállítása és továbbítása a repülőtér használhatóságának helyreállításáról a vonatkozó jogszabályi követelményeknek és repülőtéri eljárásoknak megfelelően (139/2014/EU; Repülőtéri Kézikönyv, stb.).

A HBA biztosítja, hogy:

- üzemen kívüli területi jelzések kerüljenek kihelyezésre, ha a gurulóút, az előtér vagy várakozóhely bármelyik része alkalmatlan a légi jármű mozgására, de még biztonságosan áthaladhat a légi jármű a területen;
- az éjszaka használt mozgási területen üzemen kívüliséget jelző fényeket kell használni;
- az üzemen kívüli területi jelzéseket és fényeket elég közel kell elhelyezni egymáshoz ahhoz, hogy kijelöljék az üzemen kívüli területet;
- Az üzemen kívüli területi jelzéseknek szembetűnő álló eszközöknek, például zászlóknak, jelzőbójáknak vagy jelzőtábláknak kell lenniük.
- Az üzemen kívüli területi jelzések és fények feleljenek meg az ADR.DSN.R.870 pontjában leírt követelményeknek.

A karbantartás elvégzése céljából a mozgási területre belépő személyeknek a HBA írásbeli engedélyével kell rendelkezniük.

A mozgási területre történő belépés az adott területért felelős egység (AFIS/Előtér Ügyeleti szolgálat) által történő kiürítéstől függ, megfelelő eszközök (rádiótelefon, telefon stb.) felhasználásával. A karbantartási munkákat végző személyek feleljenek meg a járművek mozgási területen történő ellenőrzésével és üzemeltetésével kapcsolatos helyi szabályoknak.

Ha fényeket használnak az ideiglenesen üzemen kívüli területek jelzésére éjszaka vagy korlátozott látási viszonyok között, akkor ezeknek a fényeknek a terület potenciálisan legveszélyesebb szélső pontjait kell jelölniük. Legalább négy ilyen fény használható, kivéve, ha a terület háromszög alakú, ahol legalább három fény alkalmazható. A fények száma növelhető, ha a terület nagy vagy szokatlan alakú. Legalább egy fényt kell telepíteni a terület körüli kerületen 7,5 méterenként. Ha a fények irányítottak, akkor úgy kell azokat irányozni, hogy – amennyire csak lehet – a fénysugarak abba az irányban világítsanak, amelyből a légi járművek vagy járművek közelítenek. Ha a légi járművek vagy járművek rendes körülmények között több irányból közelítenek, további fények használatát vagy többirányú fények használatát kell fontolóra venni a terület ezen irányokból történő láttatása érdekében. Az üzemen kívüli



terület fényeinek törékenyeknek kell lenniük. Elég alacsonyaknak kell lenniük ahhoz, hogy megőrizzék a légcsavarak és a sugárhajtású légi járművek motorjai esetében a szabadmagasságot.

Lásd még: Hévíz-Balaton Airport Munkavédelmi Szabályzata.

A repülőtér két csoportba sorolja az elvégzendő munkákat. A kisebb munkálatnak számít az, amely alapvetően nem jelent nagy üzemelési kockázatot és megvalósítása rövid idő alatt lezajlik jelentősebb üzemi (bevételi) veszteség nélkül. Fennállását a repülőtér rövid idejű, átmeneti állapotnak tekinti. Lásd: **HBA.E.13.1** – „Kisebb munkálatok elvégzése”.

Nagyobb munkálatnak számít az, mely vagy nagyobb üzemi kockázatot jelent, így annak elvégzése hosszabb időt vesz igénybe. Ebben az esetben az üzem átszervezése elengedhetetlen, adott esetben a partnerek (légitársaságok) alternatív üzemelési megoldásra kényszerülhetnek. Lásd: **HBA.E.13.2** – „Jelentős munkálatok elvégzése”.

A munkálatok elvégzése után a „16. függelék - Munkaterület átadás-átvétel\_v1” formanyomtatvány kitöltése után vehető vissza a terület.

### 13.1 – Kisebb munkálatok elvégzése

A mozgási területen végzendő kisebb munkálatokhoz munkavégzési engedélyek rendszerét kell kialakítani. A munkavégzési engedélyek céljai a következők:

- ne történjen munkavégzés a mozgási területen a repülőtér-üzemeltető dolgozói és a légiforgalmi szolgálatok tudta nélkül;
- a munkavégzés engedélyezett időpontjait szigorúan be kell tartani;
- a munkában résztvevő összes személyt részletesen tájékoztatni kell a következőkről:
  - arról a pontos területről, ahol a munkát el kell végezni;
  - a munkaterületre és a munkaterületről vissza vezető, követendő útvonalakról;
  - az alkalmazandó rádióforgalmazási eljárásokról;
  - a betartandó biztonsági óvintézkedésekről, a körültekintő figyelem fenntartásáról és
  - az őrség használatáról; és
  - a munka befejezésekor követendő jelentéstételi eljárásról.

A munka befejezése után a HBA Üzemeltetési és Karbantartási Igazgatója ellenőrzi a munkaterületet a megfelelő állapot biztosítása érdekében.



### 13.2 – Jelentős munkálatok elvégzése

A mozgási területen végzendő jelentős munka megkezdése előtt egy kapcsolattartó csoportot kell létrehozni, amely a HBA, a AFIS szolgálat, adott esetben az Előtér Ügyelet és az alvállalkozók képviselőiből áll. A csoport szükség szerinti gyakorisággal ülhet össze a munka előrehaladásának felülvizsgálata és annak fontolóra vétele céljából, hogy az üzemeltetési követelmények teljesítése érdekében szükséges-e a munkavégzési gyakorlatok módosítása.

Amennyire lehetséges, a munkaterületeket fizikai akadályok felállításával el kell különíteni a mozgási terület használatban lévő részeitől. Fontolóra kell venni az akadályok jelölését és kivilágítását. A munkálatok megkezdése előtt az alábbiakat kell meghatározni:

- a munkaidőt;
- az engedélyezett útvonalakat;
- a használandó kommunikációs eszközöket;
- a járművek és a berendezések engedélyezett magasságát, és a daruk üzemi magasságára vonatkozó korlátozásokat; és
- a navigációs eszközökben vagy a légi járművek kommunikációjában esetlegesen zavart
- okozó elektromos berendezések használatával kapcsolatos korlátozásokat.

Eligazítást kell adni a vállalkozók részére a repülőtereken dolgozó embereket fenyegető lehetséges veszélyekről, különösen a sugárhajtású gépek okozta problémáiról és a zajról.

Ha a vállalkozók a légi járművek által használt, burkolt területeken dolgoznak vagy azokat keresztezik, akkor ezeket a területeket alaposan ellenőrizni kell a légi járművek által használatra történő ismételt megnyitásuk előtt, különös tekintettel a FOD-ok jelenlétére és a felület általános tisztaságára.

Ha a légi járművek állandó jelleggel használnak vállalkozók számára nyitott területeket, gyakori ellenőrzéseket kell végezni a repülőtér folyamatos üzembiztonságának fenntartása érdekében. Megfelelő jelöléseket kell biztosítani a daruk számára, ha különösen fontos azok láthatósága. Ha a munka hosszabb ideig tart, állandó őrség szükséges annak biztosítása érdekében, hogy az akadályok és az üzemen kívüli területek jelölése és megvilágítása ne csökkenjen az elfogadható szintek alá.

Figyelembe kell venni a magas daruk a műszeres leszállító rendszerre vagy a radarra gyakorolt hatását azokkal együttműködve, akik az elektronikus leszállító segédeszközökért felelősek, és lépéseket kell tenni a korlátozások minimálisra csökkentése érdekében.

## 14 – Előtérügyeleti szolgálat (Előtér-menedzsment)

### SERA.3210

Amennyiben a repülőtér mozgási területén vagy egyéb műveleti területén guruló két légi jármű között összeütközési veszély áll fenn, az alábbi szabályok alkalmazandók:

- amikor két légi jármű egymással szembetartó vagy közel szembetartó irányban közeledik egymáshoz, mindkettő köteles megállni, vagy ahol lehetséges, mindketten jobbra kitérni, kellő oldaltávolságot tartva;
- amikor két légi jármű összetartó irányban közeledik egymáshoz, annak kell elsőbbséget adnia, amelyik a másik légi járművet jobbról látja;
- az előzés alatt álló légi járműnek van elsőbbsége és az előzést végző légi járműnek kellő oldaltávolságot tartania a másik légi járműtől.

A repülőtér mozgási területén guruló légi járműnek valamennyi gurulási váróponton meg kell állnia, kivéve, ha a repülőtéri AFIS szolgálat javasolja a futópályára való begurulást vagy az azon való átgurulást.

A személyek és földi járművek mozgását – beleértve a vontatott légi járművek mozgását is – a repülőtér mozgási területén szükség szerint a repülőtéri AFIS szolgálatnak kell koordinálni az őket, illetve a leszálló, guruló és felszálló légi járműveket fenyegető veszélyek elkerülése érdekében.

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

A vészhelyzet kivételével a repülőtér munkaterületén tartózkodó földi járműveknek be kell tartaniuk az alábbi szabályokat:

- a földi járműveknek és a légi járművet vontató járműveknek elsőbbséget kell adniuk a leszálló, felszálló, guruló vagy vontatott légi járművek számára;
- a földi járműveknek elsőbbséget kell adniuk a légi járművet vontató járművek számára;
- a földi járműveknek az AFIS szolgálat javaslatának megfelelően elsőbbséget kell adniuk más földi járművek számára;

Az Előtérügyeleti szolgálat repülésbiztonsági felelősségi köre a futópályára, a futópályához tartozó futópálya sávokra, a navigációs fénytechnikai eszközökre, a gurulóutakra, és vizuális segédeszközökre terjed ki.

Az Előtér Ügyeletés elsősorban az előterek repülésbiztonsági állapotáért felel.

Repülésbiztonsági követelmények:

- A repülésbiztonsági utasítások, technológiai utasítások betartása;
- A repülésbiztonsági események megelőzésére való törekvés;
- Észlelt repülésbiztonsági események jelentése;
- A biztonsági zónában végzett munka szabályainak betartása;
- Megfelelő kommunikáció az AFIS szolgálattal, és más érintett felekkel;
- Megfelelő együttműködés a repülésbiztonsági események kivizsgálásában;
- Féhatásmérés;
- Az ICAO szabványnak megfelelő kézjelek használata;
- Pályaállapot adatok közlése;
- Üzemelés biztosítás a megfelelő pályaállapotok figyelembe vételével;
- Illetéktelen ember, állat, akadály, vagy FOD, a mozgási területre kerülésének megakadályozása;
- Fénytechnikai eszközök ellenőrzése.

#### 14.1 – Légi járművek irányításának átadása a légiforgalmi irányítás és az előtér-menedzsment szolgálat között

ADR.OPS.B.030; AMC1 ADR.OPS.B.030

A Hévíz-Balaton Airport gondoskodik arról, hogy a repülőtéren a földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer működjön. Az LHSM repülőtéren a földi mozgásokat a Tréner Kft. koordinálja a Hévíz-Balaton Airport Előtér Ügyeleti Csoporttal együttműködve.

A földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer figyelembe veszi az alábbiakat:

- a légi forgalom sűrűsége;
- a látási viszonyok a tervezett műveletek alatt;
- a pilóta orientációjának szükségessége;
- a repülőtér elrendezésének összetettsége; és
- járművek mozgása.

A földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer úgy lett kialakítva, hogy segítse a légi járművek és a járművek véletlen behatolásának megelőzését az aktív futópályán. A rendszernek segítenie kell a légi járművek közötti, illetve a légi jármű és a járművek vagy tárgyak közötti ütközések megelőzését a mozgási terület bármely részén.

Az LHSM repülőtérre érkező légi járművek a repülőtér megközelítését, a használatos futópályára történő le- és felszállási manővereket, valamint a futópálya elhagyását ill. a futópályára történő belépést a toronyszolgálattal történő kétoldali rádiókommunikáció alapján végzik.

Az érkező légi járművek földi mozgásának koordinációját a futópálya elhagyását követően a toronyszolgálat az előtér ügyelet részére a használatos futópálya várópontnál átadja. Az érkező légi járművek az előtér ügyeletnek történő átadást követően a használatos gurulóúton keresztül, minden esetben felvezető autós követésével (Follow-me) közelítik meg a forgalmi előteret.

A légi jármű felvezetéséért minden esetben a felvezető autót vezető Előtér Ügyeletes felelős a légi jármű forgalmi előtéren történő beállításáig. Az induló légi járművek földi mozgásának koordinációját a légi jármű indítását és a légi jármű előtéri állóhelyről történő gurulását követően az előtér ügyelet végzi.

Az induló légi járművek a használatos gurulóúton keresztül, minden esetben felvezető autós követésével közelítik meg a használatos futópályát. A használatos futópálya várópontjának elérését követően az előtér ügyelet az induló légi járművek földi mozgásának koordinációját a toronyszolgálat részére átadja.

A légi jármű felvezetéséért minden esetben a felvezető autót vezető Előtér Ügyeletes felelős a használatos futópálya várópontjának eléréséig. A felvezetések teljes időtartama alatt a felvezető autós sárga villogó jelzésének használata kötelező.

További eljárások a **HBA.AM.E.16.4** – „Járművek közlekedésének szabályai”; a **HBA.AM.E.16.5** – „A belterületi gépjárművek és kiszolgáló járművek parkolási szabályai” pontban találhatóak.

## 14.2 – Állóhely kiosztás

Az előtereken a Hévíz-Balaton Airport légi járművek parkolására használható területeket jelölt ki.

Az APRON 3 forgalmi előtéren 4 db repülőgép állóhely van kialakítva.

Az 1-es állóhely cargo terminál előtti E kategóriájú légi járműre tervezett parkolóhelyet elsősorban áruszállító repülőgépek kiszolgálására, parkoltatására használja a HBA – de természetesen kisebb gépek is parkoltathatóak ezen az állóhelyen.

A 2-es állóhely D kategóriájú légi járművek használhatják, az utasterminálhoz közel fekvő állóhelyet alapvetően az utasszállító kereskedelmi járatok kiszolgálására parkoltatására használja a HBA – de természetesen kisebb gépek is parkoltathatóak ezen az állóhelyen.

A 3-as állóhely C kategóriájú légi járművek használhatják, az utasterminálhoz közel fekvő állóhelyet alapvetően az utasszállító kereskedelmi járatok kiszolgálására parkoltatására használja a HBA – de természetesen kisebb gépek is parkoltathatóak ezen az állóhelyen.

A 4-es állóhely C kategóriájú légi járművek használhatják, az állóhelyet főként a GA (General Aviation) kategóriába tartozó magán/privát légi járművek kiszolgálásakor lehet igénybe venni.

A várható, előre jelzett forgalom függvényében, a szükséges kategória, kiszolgálás, parkolási időtartam függvényében az Előtér Ügyeletes dönt az állóhely kijelöléséről.

A szokásosnál hosszabb időt tartózkodó vagy áruszállító repülőgépek állóhelyét előzetes egyeztetés után kell kijelölni.

Amennyiben a látástávolság korlátozott (LVP), a parkolóhely kiválasztása során biztonsági távolságok betartására fokozottan kell ügyelni a parkolóhely megközelítése és elhagyása során.

Állóhely korlátozást tehet szükségessé szennyezés, burkolat sérülés stb. az útvonalon, vagy az állóhelyen. Ilyenkor a korlátozott területet akadály jelző bójákkal kell jelölni. Tilos az előtéren szennyezett állóhelyre légi járművet beállítani.

Minden indokolt esetben előzetesen jelezni kell hajtóműpróba szükségességét, amelyre biztonsági előírások és érvényben lévő eljárások (földi kiszolgálási eljárások, tűzoltó és kényszerhelyzeti eljárások) figyelembe vételével a légi jármű személyzete külön egyeztetet az AFIS szolgálattal. A repülőgép állóhelyét úgy kell kiválasztani, hogy a keletkező nagy sebességű hajtóműszél semmiképpen sem tehessen kárt a környezetben, valamint az esetleges hajtómű tűz esetén a tűzoltó járművek jól megközelíthessék az állóhelyet.

Helikopter leszállítása a futópályán, vagy a előtér foglaltságát figyelembe véve az előtéren lehetséges. Az állóhelyet légi gurulással közelíti meg. Parkolása, indítása előzetes egyeztetés szerint történik úgy, hogy a többi parkoló repülőgépet a rotorszél ne veszélyeztesse. A már itt parkoló helikopter közelébe csak az induláskor várható rotorszelet figyelembe véve lehet más légi járműveket parkoltatni.

A kritikus repülőgép parkoltatására elkülönített légi jármű állóhelyként, a termináltól távol eső B3 gurulót kell használni.

### 14.3 – Hajtómű indítás és hátratulás

A járat indulása esetén az Előtér Ügyeletes feladata az adott légi jármű futóműveihez elhelyezett féktuskók eltávolítása a légitársaság szabályozásának megfelelően, valamint a légi jármű indítása interphone headset használatával, továbbá a légi jármű felvezetése „Follow me” gépjármű használatával a használatos futópálya várópontjáig.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

Az élet és vagyonbiztonságot veszélyeztető körülmények észlelésekor a hajtóműpróbázást, indítást azonnal meg kell szakítani.

A légi jármű beállítását megelőzően ill. az indítási hozzájárulás előtt az Előtér Ügyeletének meg kell győződnie arról, hogy a légi jármű közelében akadálynak minősülő eszköz, személy nincs-e, ill. a légi jármű állóhely szennyeződésmentes.

A repülőtér egyéb területein a hajtóműindítást a légi jármű személyzete csak a saját felelősségére hajthatja végre. A Hévíz-Balaton Airport az LHSM repülőtér nyitvatartási idején belül, a típushoz előírt tűzoltó kategóriának megfelelő szolgálatot biztosítja.

A hajtómű indítást az Előtér Ügyelet vizuális jelek alapján (ICAO kézjelek gyűjteményében meghatározott módon) engedélyezi, a légi jármű személyzetének erre irányuló kérését követően. A hajtómű indításra vonatkozó engedély megadását megelőzően az Előtér Ügyelet felelős azért, hogy a hajtóművek beindítása élet és vagyonbiztonságot ne veszélyeztessen, a légi jármű állóhelyen és annak közelében az Előtér Ügyeleten és a felvezető autón kívül személyek, kiszolgáló eszközök és járművek ne tartózkodjanak, a légi jármű kategóriának megfelelő hajtómű veszélyzónákon belül személyek, kiszolgáló eszközök és járművek ne tartózkodjanak, továbbá semmilyen akadály ne legyen.

Mind indítás, mind repülőgép fogadás esetén az alábbi kérdéseket kell az Előtér Ügyeletnek ellenőrizni, végiggondolni:

- Elegendő méretű hely áll-e rendelkezésre a repülőgép gurításához, beállításához, parkoltatásához?
- Az előtér forgalmi helyzete lehetővé teszi-e a gép mozgását, parkoltatását?
- Biztosított-e a megfelelő láthatóság, elegendőek-e a fényviszonyok, szükség esetén rendelkezésre állnak-e a világító jelzőbotok, a kritikus helyeken világító jelzőbóják vannak-e telepítve?
- Viselik –e az előtéren mozgók a láthatósági mellényeket?
- Nem kell-e tartani attól, hogy valamely jármű elvakítja a gurulást, indítást végző pilótaszemélyzetet.
- Megfelelően tiszta-e az előtér?
- Nincsenek-e elhagyott akadályt jelentő tárgyak, féktuskók, kötelek, útiholmik, járművek?
- Meg van-e a megfelelő szemkontaktus az előtéren tartózkodókkal?
- Elegendően távol, és jól kézben tartja-e az előtéren tartózkodó utasok és személyzetek mozgását a melléjük beosztott kíséző?
- Nincs-e valamiféle egyéb mozgás a körzetben, ami várhatóan akadályt jelentene a gép gurítása során?



Hajtómű indítást megelőzően minden esetben az Előtér Ügyeletes felelős a FOD ellenőrzés végrehajtásáért, az esetleges FOD eltávolításáért.

Az LHSM repülőtéren az állóhelyek önjáró állóhelyek, hátritolási eljárásra nincs lehetőség.

Tiltások:

- Hajtómű indításakor, illetve a működő hajtómű mellett **TILOS** a légi járműre csomagok, áruk elhelyezése, ill. utasok ki- és beszállása.
- Légcsavaros hajtóművek indításakor, valamint leállításuk után a légcsavar teljes megállásáig a légcsavar síkjában és arra merőlegesen 15 méter távolságon belül tartózkodni **TILOS!**
- Sugárhajtóművek indításakor, valamint leállításuk után azok teljes megállásig a hajtómű hossz tengelyében a belépőéltől számított 10 m, a kilépőéltől 30 méter távolságon belül gépjárművel vagy gyalogosan tartózkodni, gépjárművel közlekedni **TILOS!**
- Helikopterek indításakor, illetve leállításkor a rotorok teljes megállásáig, a rotorok végétől számított 15 méteren belül gépjárművel vagy gyalogosan tartózkodni **TILOS!**

A féktuskók eltávolítását a légijármű kapitánya részére a ICAO által elfogadott kézjelek segítségével jelezni kell.

Az előtéren és a kijelölt állóhelyeken a hajtóműindítást a légi jármű személyzete kezdeményezi kétoldalú rádiókapcsolatot tartva az AFIS szolgálattal. Az indításhoz az adott légijármű típushoz előírt tűzoltási kategória jelenléte szükséges.

A hajtóműindítás befejezése után a légi jármű jelezze gurulási szándékát az AFIS szolgálatnak és az előtér ügyeletnek.

Induláskor az állóhelytől a használatos pálya várópontjáig, érkezéskor a váróponttól az állóhelyig tart a felvezetés.

Felvezető gépkocsi használata esetén a „FOLLOW ME” vezetője felel az akadálymentességért, a biztonságos gurulásért.

**Fontos szabály: a légijármű beállítást és indítást végző Előtér Ügyeletes a tevékenysége teljes időtartama alatt a légijármű bal oldali hajtóműve felőli oldalon, a légijármű kapitánya számára jól látható helyen kell tartózkodjon annak érdekében, hogy jelzéseit a légijármű kapitánya egyértelműen észlelhessen.**

## 14.4 – Repülőgép-beállítás és felvezetés

A Hévíz-Balaton Airport szabályozást alkotott a légi járművek bevezetésének, a forgalmi előtérben való beállításának és kivezetésének szakszerű és hatékony végrehajtása érdekében.

Az LHSM repülőtéren minden légi jármű gurulási és parkolási művelet felvezetéssel történik. A felvezetés folyamán külön figyelmet kell fordítani az infrastruktúráis eltérések figyelembe vételére:

- a gurulási ívek és biztonsági távolságok megléte (LHSM-DAAD-1-DSN.D.240; LHSM-DAAD-1-DSN.D.250; LHSM-DAAD-1-DSN.D.255; LHSM-DAAD-1-DSN.D.260;)
- a gurulóút keresztesése és lejtése miatti esetleges tócsák vagy vízátfolyások (LHSM-DAAD-1-DSN.D.280; LHSM-DAAD-1-DSN.D.330)
- a gurulóút felületének állapota (LHSM-DAAD-1-DSN.D.290)
- állóhelyek elkülönítési távolságai (LHSM-DAAD-1-DSN.E.365)
- a gurulóút középvonal felfestések (LHSM-DAAD-1-DSN.L.570)
- várakozó helyek jelzései (LHSM-DAAD-1-DSN.L.575)
- az előtér és állóhelyek felfestései (LHSM-DAAD-1-DSN.L.590; LHSM-DAAD-1-DSN.L.595)
- a gurulóút szegély-jelző oszlopok hiánya (LHSM-DAAD-1-DSN.P.825)
- a lezárt területek jelölései (LHSM-DAAD-1-DSN.R.855)
- a teherbíró felület határai (LHSM-DAAD-1-DSN.R.860)

Az LHSM repülőtéren a légi járművek beállítása az ICAO szabványnak megfelelő kézjelek egyértelmű használatával valósul meg. Az Előtér Ügyeletes felelős az ICAO kézjelek alapján történő légi jármű beállítás biztonságáért.

Légi jármű beállítást megelőzően minden esetben az Előtér Ügyeletes felelős a FOD ellenőrzés végrehajtásáért, az esetleges FOD eltávolításáért.

Az LHSM repülőtér üzemeltető Hévíz-Balaton Airport alkalmazásában lévő Előtér Ügyeleti Csoport végzi a légi járművek földi mozgásának koordinációját, feladatkörük kiterjed az adott járat érkezése esetén a légi jármű felvezetésére a gurulóúton keresztül a forgalmi előtérre megkülönböztető jelzést használó „Follow-me” gépjármű használatával, valamint a megfelelő biztonsági távolsággal rendelkező előtéri állóhelyre történő beállítása a felfestett előtéri beállítási és gurulási nyomvonal követésével.

Ezt követően az Előtér Ügyeletes köteles a légi jármű piros színű ütközésmegelőző (anti-collision) villogó fényei kikapcsolását követően a légi jármű futóműveit féktuskók használatával befékezni, valamint ennek tényét azt követően a légi jármű kapitánya részére kézjelekkel jelezni.

A légi járművek a földi mozgásokat csak kétoldali rádiókapcsolat megléte esetén kezdeményezhetik. Gurulási hozzájárulást meghatározott pontok között, útvonal megjelölésével javasolja az AFIS szolgálat. A repülőtéren minden gurulási művelet felvezetéssel történik.

### **A gurulóutakat le és felszállásra használni TILOS!**

A gurulás sebessége a gurulóutakon és a forgalmi előtéren max. 30 km/h, amelyet mérsékelni kell, ha a megállást bármilyen fékhatást csökkentő tényező befolyásolja. Éjszakai üzem esetén az előtéren a megengedett sebességet 30%-kal kell csökkenteni a nappali előíráshoz viszonyítva.

A saját hajtóművel guruló légi járműnek áthaladási elsőbbséget köteles biztosítani minden egyéb jármű, így a vontatott légi jármű is.

Rossz látási viszonyok esetén ill. sötétedés után bármilyen jellegű légi jármű mozgás és légi jármű földi kiszolgálás alkalmával a forgalmi előtér megvilágítását biztosítani kell a légi jármű mozgás és földi kiszolgálás teljes időtartamára. A forgalmi előtér világítását az előtér ügyelet kapcsolja.

Az LHSM repülőtér forgalmi előtéren található légi jármű állóhelyek felfestése és a gurulási nyomvonal alapján az állóhelyek önjáró állóhelyek, pushback eljárásra lehetőség nincs.

A féktuskók elhelyezési pontjaira vonatkozóan elsődlegesen az adott légitársaság szabályzatát kell alkalmazni. Amennyiben ez nem áll rendelkezésre, fő szabályként a légi jármű orrfutója és bal oldali főfutója elé és azok mögé szükséges a féktuskókat úgy elhelyezni, hogy 1 cm rés maradjon a futómű és a féktuskók között. A féktuskók pozícionálását a légi jármű kapitánya részére az ICAO által elfogadott kézjelek segítségével jelezni kell.

A 25 csomónál nagyobb erejű szél vagy éjszakai pihenő járat esetén minden futómű elé és mögé féktuskók elhelyezése kötelező.

A parkoló repülőgépek sértetlensége fontos repülésbiztonsági feladat. A parkoló repülőgépek épségét az előtér ügyelet biztosítja. Ennek érdekében a parkoló repülőgépet:

- be kell fékeztetni,
- féktuskókkal a főfutókat, de legalább az orrfutót rögzíteni kell,
- valamint a forgalmi viszonyoknak megfelelően ki kell bójázni.

Meg kell akadályozni, hogy idegenek a repülőgépben kárt tegyenek. Földi gépmozgásokkor, parkoltatáskor megfelelő távolságot kell a gépek között tartani.

#### 14.4.1 – Az előtérügyeleti szolgálat felszerelései

Megfelelő látási viszonyok és nappali munkavégzés esetén a légi járművek beállításakor és indításakor az Előtér Ügyeletes kötelező tartozékai a következők:

- sárga színű láthatósági mellény;
- zajvédő fültek;
- adóvevő készülék;
- headset a pilótákkal történő kommunikációhoz;
- fluoreszkáló jelzőbotok.

Rossz látási viszonyok és sötétedés utáni munkavégzés esetén a légi járművek beállításakor és indításakor az Előtér Ügyeletes kötelező tartozékai a következők a fent felsorolraikon kívül:

- 1 pár világító láthatósági marshaller bot;
- vízlepergető láthatósági kabát.

### 15 – Előtéren alkalmazandó biztonsági előírások

#### 15.1 – Megfúvásos balesetek elleni védelem

A hajtómű indításra vonatkozó engedély megadását megelőzően az Előtér Ügyeletes felelős azért, hogy a hajtóművek beindítása élet és vagyonbiztonságot ne veszélyeztessen, a légi jármű állóhelyen és annak közelében az Előtér Ügyeletesen és a felvezető autón kívül személyek, kiszolgáló eszközök és járművek ne tartózkodjanak, a légi jármű kategóriának megfelelő hajtómű veszélyzónákon belül személyek, kiszolgáló eszközök és járművek ne tartózkodjanak, továbbá semmilyen akadály ne legyen.

Tilos azon légi jármű állóhely közelében tartózkodni, amelyen érkező légi jármű beállítása történik, vagy ahol légi jármű hajtómű indítást kezdeményeznek. Erre vonatkozó vizuális jel a légi jármű törzsén található piros helyzetjelző fény (anti-collision flashlight) működése. Amennyiben a piros helyzetjelző fény üzemel, az Előtér Ügyeletes kivételével a légi jármű megközelítése, a légi jármű előtt vagy mögött történő elhaladás, tartózkodás gyalogosan és járművel is tilos.

#### 15.2 – Üzemanyagfeltöltés szabályai

A repülőtér és létesítményeinek magas fokú tűzvédelmét, a repülőtér üzemi területén folytatott tűzveszélyes tevékenység(ek) végrehajtásának technológiáját a tűz elleni

védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról szóló repülőtéri „TŰZVÉDELMI SZABÁLYZAT” írja elő.

A forgalmi előtéren üzemanyag-feltöltést, illetve rátöltést csak a tűzvédelmi- és a vonatkozó technológiai előírásoknak megfelelő tartálygépkocsiból az erre a feladatra kiképzett repülőtéri személyzet végezhet. Üzemanyagot csak az összes hajtómű leállítása után, földeléssel biztosított légi járműbe szabad tölteni.

A töltés teljes ideje alatt a légi jármű tűzoltó kategóriájának megfelelő fokozatú tűzoltó szolgálat- és eszköz a készenléti helyen kötelesek tartózkodni. Az üzemanyag-feltöltés és rátöltés alatt és általánosan a forgalmi előtéren a dohányzás és nyílt láng használata **SZIGORÚAN TILOS!**

Az LHSM repülőtéren a repülőgép üzemanyag feltöltést a kiszolgáló szervezet, földi kiszolgálási engedély birtokában, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott „Üzemanyag kezelési folyamatok kézikönyve” szerint végzi.

Az LHSM repülőtér területén működő repülőtéri adóraktár a „Működési szabályzat Kézikönyv telep” és „Működési szabályzat Kézikönyv kocsi” alapján működik.

### 15.3 – FOD kezelése

ADR.OPS.C.010(b)(1)

*A FOD (Foreign Object Debris / Foreign Object Damage) jelentése: a futópályák, guruló utak és forgalmi előterek környezetében található hulladék. Tágabb értelmezésben ide tartoznak egyéb, a repülés biztonságára leselkedő veszélyek, így akár az élőlények (állatok) is.*

A Hévíz-Balaton Airport valamennyi mozgási terület felületét karbantartja annak érdekében, hogy megelőzze az olyan szabadon mozgó tárgyak/törmelékek megjelenését, amelyek kárt okozhatnak a légi járművekben vagy megzavarhatják a légijármű- rendszerek működését, vagy azokat eltávolítsa.

Az Előtér Ügyeletes minden mozgási terület ellenőrzésekor kiemelt figyelmet fordít a FOD-okra és amennyiben talál, azt azonnal összegyűjti és eltávolítja.

A FOD megelőző intézkedések világos és pontos utasításokat adnak a FOD megelőzés érdekében, illetve annak megszüntetéséhez.

A repülőgépek kiszolgálása során, munka közben akaratlanul is a betonra kerülnek bizonyos tárgyak, bőröndcímkek, csomagolóanyagok stb., ezek különleges veszélyt jelentenek a repülőgépek biztonságos üzemelésére, ugyanis például a hajtóműbe kerülve balesetet okozhatnak.

A Hévíz-Balaton Airport törekszik a helyes FOD megelőző kultúra kialakítására, mivel a megfelelően tisztán tartott környezet nemcsak a vezetőség felelőssége, hanem a egyéneké is, a tiszta munkakörnyezet alapvető fontosságú a FOD megelőzéséhez.

A Hévíz-Balaton Airport kijelöl egy kapcsolattartó személyt a FOD kezelésére (Üzemeltetési és Karbantartási Vezető), akinek a feladatai:

- létrehozza és végrehajtja a FOD megelőzési programot;
- kialakítja és fenntartja a FOD Prevenciók Kultúrát a szervezeten belül;
- megbizonyosodik, hogy a FOD megelőzési eljárásokat minden alkalmazza;
- a FOD kezelési előírások kidolgozás, közzététele, terjesztése;
- rendszeresen biztosítani kell a FOD ellenőrzését;
- a jelentett FOD események értékelése;
- megbizonyosodik, hogy minden FOD esemény kivizsgálásra került és az eredmények a FOD adatbázisban rögzítésre kerül.

A nyilvánosság és a tudatosság az egyik fontos eleme a hatékony FOD megelőzési programnak. A tudatosságot fenn kell tartani, poszterek, jelek és közlemények használatával.

Minden, a **HBA.AM.B.3.1** – „Képzési program”-ban felsorolt személynek képzést kell kapnia a FOD megelőzésében és megszüntetésében annak érdekében, hogy a Hévíz-Balaton Airport növelni tudja a munkavállalók tudatosságát a FOD hatásaira vonatkozóan.

A FOD megelőző és eltávolító program részeként FOD tartályokat kell elhelyezni a mozgási területeken könnyen elérhető helyekre. A tartályokat jelölni kell a könnyebb felismerést elősegítve. Annak érdekében, hogy a FOD ne tudjon kihullani a tartályból, megfelelő méretű, zárt és vízzáró kell, hogy legyen. A tartályokat rendszeresen (három naponta) üríteni kell. A FOD megelőző és eltávolító program részeként az LHSM repülőtéren hetente egy alkalommal seprőgéppel (FOD-BOSS) előtér takarítást végzünk.

Minden, az előtéren dolgozó személynek a következő gyakorlati pontokat maradéktalanul be kell tartani:

- „ha látod a törmelék, ne lépj át rajta - vedd fel és dobd ki!”;
- a munkavégzés befejezése után azonnal meg kell tisztítani a munkaterületet;
- azonnal be kell gyűjteni azokat a FOD-okat, amelyek potenciálisan nem látható vagy megközelíthetetlen helyekre „sodródhatnak”;
- étel- és ital fogyasztását kerülni/korlátozni kell a munkaterületen (előtéren);

A FOD megakadályozása érdekében az összes karbantartási feladatot a megfelelő kézikönyvből kell elvégezni, melyek egyebek mellett segítséget nyújtanak a felhasznált anyagok kezelésében és az eszközök használatában.



Általában azok, akik az előtéren dolgoznak, nem szándékosan okoznak FOD-okat a személyes tárgyak ellenőrzés hiányában. Amennyiben egy légi jármű alkatrész hibája vagy meghibásodása okozott FOD-ot, minden esetben ki kell vizsgálni az érintett légi jármű üzemeltetőjével együtt.

Ha előfordul FOD esemény vagy baleset, azt pontosan azonosítani kell a jövőbeli előfordulás megelőzése érdekében.

A következő lépések útmutatóként szolgálnak a FOD események vagy balesetek kivizsgálásához:

- vizsgálatot kezdeményezni kell (figyelembe véve az eset súlyosságát – a potenciális vagy tényleges FOD eseménynek/balesetnek egyensúlyban kell lennie a pénzügyi hatással a szervezetre);
- az emberi tényezőknek szerves részét kell képezniük minden FOD kivizsgálásában;
- adatok elemzése – eredendő ok meghatározása;
- javító intézkedések kidolgozása és végrehajtása;
- nyomon követés.

Az összegyűjtött adatokat adatbázisban kell tárolni elemzés céljából.

## 15.4 – Az alkalmazandó biztonsági előírások betartásának ellenőrzése

A biztonsági előírások betartásáért és betartatásáért a szolgálatban lévő Előtér Ügyeletes felel, az előírások betartásának ellenőrzése a forgalmi csoportvezető feladata. Bármilyen eltérés, probléma, a feladatok elvégzése közben tapasztalt rendellenesség esetén a forgalmi csoportvezető köteles azonnal tájékoztatni a forgalmi és képzési igazgatót.

Az előtérré repülésbiztonsági veszélyt jelentő tényezők a következők lehetnek:

- A repülésbiztonsági utasítások, technológiai utasítások be nem tartása;
- A repülésbiztonsági események megelőzésére való törekvés elmulasztása;
- Észlelt repülésbiztonsági események jelentésének elmulasztása;
- Az előtérre végzett munka szabályainak megsértése;
- Nem megfelelő kommunikáció az AFIS szolgálattal, vagy más érintett felekkel;
- Nem megfelelő együttműködés a repülésbiztonsági események kivizsgálásában;
- Üzemelés nem megfelelő előtéri állapotok ellenére;
- Ember, állat, akadály, szemét, törmelék, (FOD) az előtéren;
- Az ICAO szabványos kézjelek szabálytalan használata;
- A láthatóság szabályának megsértése, a láthatósági mellény viselésének, illetve a fényjelzők használatának megsértése;
- A légi jármű személyzet elvakítása külső fényforrással;

- A repülőgép kiszolgálási utasítások be nem tartása;
- Az előtéri közlekedés szabályainak be nem tartása;
- A parkoló gépek nem megfelelő beállítása, féktuskózása, nyugözése.

## 16 – Repülőtér közlekedési rendjének szabályai

ADR.OPS.B.025; AMC1 ADR.OPS.B.025; AMC2 ADR.OPS.B.025; ADR.OPS.B.080;  
AMC1 ADR.OPS.B.080

A HBA eljárásokat vezetett be a mozgási területen dolgozó járművezetők képzésére, értékelésére és engedélyezésére vonatkozóan.

A HBA biztosítja, hogy a repülőtér mozgási területén található járműveket és más mozgó tárgyakat – a repülőgépek kivételével – megjelöljék, és amennyiben éjszaka, vagy csökkent látási körülmények között dolgoznak, kivilágítsák. A kizárólag az előtérben dolgozó repülőgép-kiszolgáló felszerelés és járművek mentesülhetnek ez alól.

A képzési programnak az alábbi fő területeket kell figyelembe vennie:

- általános belterületi járművezetői képzési program, amely a mozgási területen, tehát a futópályákon, gurulóutakon, előtéren, állóhelyeken, repülőgép-forgalmi utakon és a mozgási területekhez közeli területeken levő légi jármű szoros közelségében működő járművek és berendezések üzemi biztonságára terjed ki;
- kiegészítő képzés a futópályákkal és gurulóutakkal kapcsolatos veszélyekről és a rádióforgalmazás megfelelő használatáról, valamint egységes kifejezéseket kell megtanulniuk a járművezetőknek, akik a munkaterületen fognak üzemben tartási tevékenységeket végezni

A HBA kialakított egy rendszert a mozgási területen történő vezetés engedélyezésére és az engedélyek meghosszabbításának feltételeire vonatkozóan. (Lásd: „REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETÉS SZEMÉLYZET KÉPZÉSI TERV”)

A mozgási területen történő vezetés oktatásának az alábbiakat kell tartalmaznia:

- a repülőtér földrajza;
- repülőtéri jelzések, jelölések és fények;
- rádiótelefonos üzemi eljárások, ha a feladatok ellátásához a munkaterületen kell vezetni;
- a repülőtéri irányításban használatos szavak és kifejezések, beleértve a ICAO betűzési ábécéjét, ha a feladatok ellátásához kapcsolatban kell lennie a repülőtér irányításával;

- a légiforgalmi szolgálatok szabályzata a földi műveletekkel kapcsolatban;
- repülőtéri szabályzat és eljárások;
- csökkent látási viszonyok között követendő eljárások; és
- szükség szerint szakmai feladatok, például mentésben és tűzoltásban.

Minden olyan járművezetőnek, aki várhatóan a repülőtér munkaterületén fog dolgozni, a fenti programra kiterjedő belterületi jogosítványt kell szereznie. Emellett azoknak a járművezetőknek, akik várhatóan a mozgási területeken fognak vezetni, elfogadott idejű tapasztalattal kell rendelkezniük az általános járművezetésben, mielőtt a munkaterületen végeznének bármilyen tevékenységet.

A HBA biztosítja, hogy a repülőtér mozgási területén található járműveket és más mozgó tárgyakat – a repülőgépek kivételével – megjelöljék, és amennyiben éjszaka, vagy csökkent látási körülmények között dolgoznak, kivilágítsák. A kizárólag az előtérben dolgozó repülőgép-kiszolgáló felszerelés és járművek mentesülhetnek ez alól.

A HBA biztosítja, hogy a munkaterületen található járműveket színekkel jelöli meg. A mozgó tárgyak színnel történő jelölésekor szembetűnő színeket kell használni. C típusú, kis fényerejű akadályjelző fényeket kell a járműveken és más önjáró mozgó tárgyakon elhelyezni a légijárművek kivételével. D típusú, kis fényerejű akadályjelző fényeket kell a „Follow me” járműveken elhelyezni. Elsősorban vörös vagy sárgászöld színt kell használni a mentőautók jelöléséhez, és sárga színt a szervizautók jelöléséhez.

## 16.1 – Általános szabályok

A repülőtér egész területén érvényes a közúti közlekedés szabályairól szóló, többször módosított 1/1975.(II. 5.) KPM-BM. együttes rendelet (KRESZ), a mobil rádiótelefon használatának vezetés közbeni tilalmára vonatkozó 3. § (2) bekezdés kivételével.

A repülőtéren csak belterületi vagy közúti rendszámmal ellátott járművek közlekedhetnek.

A repülőtéri közlekedésben a légiközlekedés, a gépjármű és gyalogos forgalom biztonsága érdekében a bevezető pontban felsorolt jogszabályokon túlmenően az e fejezetben leírt kiegészítő normákat (RE-KRESZ) mindenkinek maradéktalanul be kell tartani.

A repülőtéri közlekedés szabályainak betartását

- a légi oldalon az FBŐ;
- légi közlekedés, és földi kiszolgálás során a légi jármű mozgásterületeken, az AFIS és az Előtér Ügyeleti Csoport folyamatosan ellenőrzi.

A belterületi rendszámmal ellátott gépjárművek műszaki állapotának ellenőrzéséért az Üzemeltetési és karbantartási vezető tartozik felelősséggel.

A KRESZ és RE-KRESZ szabályait megszegő személyekkel szemben az ellenőrzésre jogosult szervek enyhébb esetben fegyelmi, súlyosabb, és ismétlődő esetben egyéb jogi eljárást kezdeményeznek.

A repülőtér területén a KRESZ szabályai néhány speciális belső szabállyal egészülnek ki.

## 16.2 – A gépjárművezetés személyi feltételei

Minden olyan járművezetőnek, aki várhatóan a repülőtér forgalmi előtéren fog dolgozni, belterületi jogosítványt kell szereznie. Emellett azoknak a járművezetőknek, akik várhatóan a forgalmi előtéren fognak vezetni, elfogadott idejű tapasztalattal kell rendelkezniük az általános repülőtér-forgalmi járművezetésben, mielőtt a forgalmi előtéren végeznének üzemben tartási tevékenységet.

A munkaterületen működő járművek valamennyi vezetőjének magas fokú kompetenciával kell rendelkeznie az rádióforgalmazás kifejezések használata és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet nyelvi követelmények tekintetében a levegő és föld közötti rádiótelefonos kommunikációban. (Lásd: „REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETÉS SZEMÉLYZET KÉPZÉSI TERV”)

Amennyiben a járművezetői képzés és a rádióforgalmazás képzés külső szolgáltatóra lett bízva, a Hévíz-Balaton Airport a biztonságigazgatási rendszerének részeként auditálási programot alkalmaz annak érdekében, hogy az elfogadott előírásokat betartsák.

A repülőtér területén gépjárművet az a személy vezethet, aki:

- az adott járműkategóriára érvényes hatósági vezetői engedéllyel;
- belterületi vezetői engedéllyel;
- kezelői vizsgával rendelkezik.

A forgalmi és műszaki előtéren üzemelő járművek vagy légi jármű kiszolgáló berendezések vezetőinek/kezelőinek a HBA Műszaki Osztálynál vizsgázni kell a közlekedési szabályokra vonatkozó előírásokból.

Külső vállalatok, intézmények és szervek munkatársai belterületi vezetői engedély nélkül a következő módon közlekedhetnek:

- belterületi vezetői engedéllyel rendelkező, a gépkocsiveető mellett ülő személy felügyeletével, vagy ilyen személy által vezetett felvezető gépkocsi irányításával közlekedhetnek

**Megjegyzés:**

1. *A belterületi vezetői engedéllyel rendelkező személy felelős a RE-KRESZ betartásáért és betartatásáért.*
2. *A meghatározott útvonal légi jármű mozgásterületét kizárólag engedéllyel és csak a szükséges ideig és mértékig érintheti, illetve keresztezheti.*

A HBA valamennyi dolgozója légi oldalon, járművel történő közlekedése során köteles belterületi vezetői engedélyét magánál tartani és azt az ellenőrzésre jogosult személynek felszólításra átadni.

### **16.3 – A belterületi gépjárművezetői engedélyek kiadása, felfüggesztése vagy visszavonása**

A HBA megadja a belterületi járművezetői engedélyt személyek részére, amennyiben:

- feladataik ellátásához a mozgási területen kell vezetniük;
- állami vezetői engedéllyel vagy az állam által elismert egyéb vezetői engedéllyel rendelkeznek;
- különleges állami vezetői engedéllyel rendelkeznek, ha a feladatuk során speciális járművet kell használniuk;
- megfelelnek a nemzeti törvényhozás szerinti egészségügyi kritériumoknak;
- állami rádióforgalmazási engedéllyel rendelkeznek, vagy különleges rádióforgalmazási képzésben részesültek, ha a feladatuk ellátása során a munkaterületen kell vezetniük;
- sikeresen elvégezték a belterületi járművezetés elméleti kurzusát, és letették az írásos vizsgát;
- szükség szerint sikeresen bizonyították szakértelmüket az alábbiak terén:
  - jármű adó-vevő berendezések üzemeltetése vagy használata;
  - a légiforgalmi irányítói és helyi eljárások megértése és betartása;
  - jármű navigálása a repülőtéren; és
  - az adott funkcióhoz szükséges különleges szakképzettség.

A belterületi járművezetői engedély korlátozott ideig lehet érvényes, azután meg kell hosszabbítani, amennyiben a járművezető sikeresen elvégzett egy ismeretfrissítő képzést.

A HBA felfüggeszti vagy visszavonja a belterületi járművezetői engedélyt, ha a személy:

- nem teljesíti a fenti követelményeket;
- többször jelentették, hogy megszegte a mozgási területen való járművezetés szabályait;

- bizonyítottan alkohol vagy drogok hatása alatt vezetett.

A belterületi gépjárművezetői engedélyeket kizárólag a HBA Műszaki Osztály jogosult kiadni.

Az engedély kiadásának feltételei:

- a munkáltató illetékes vezetője írásban igazolja, hogy az engedély kiadása munkavégzés céljából szükséges,
- a kérelmező bemutatja érvényes hatósági járművezetői engedélyét, valamint részt vesz a biztonsági szolgálat szervezésében tartott oktatáson, és a RE-KRESZ-ből sikeres vizsgát tesz.
- a kérelmező felelősséget vállal arra, hogy amennyiben hatósági gépjárművezetői engedélyének érvényessége valamilyen okból megszűnne, azt azonnal jelenti közvetlen munkahelyi felettesének, valamint a biztonsági szolgálatnak, és ezzel együtt belterületi vezetői engedélyét leadja.

## 16.4 – Járművek közlekedésének szabályai

Gépjárművekkel közlekedni csak a járműforgalom részére kiépített, illetve az összefüggő betonfelületeken útburkolati jelzésekkel kijelölt útvonalakon szabad. Egyéb területen csak megkülönböztető jelzésű, vagy a HBA Műszaki Osztály által kiadott engedéllyel rendelkező gépjárművek közlekedhetnek (Pl.: járőr útvonal). A repülőtér teljes területén - amennyiben a látási viszonyok nem teljesen kifogástalanok – az FBŐ, vagy az Előtér Ügyeleti Csoport elrendelheti, hogy az üzemi területen belül mozgó gépjárművekkel tompított fényszóróval kell közlekedni. Figyelmeztető jelzés használatára kötelezett járműveken a figyelmeztető jelzőlámpát menet, illetve munka közben - kötelező működtetni.

A gépjárművek számára sem a légiforgalmi szolgálat nem ad fények formájában utasítást, sem egyéb más ilyen eszköz nem került telepítésre.

A vészhelyzetben lévő légi jármű részére segítség nyújtása céljából haladó sürgősségi járművek minden más felszíni forgalommal szemben elsőbbséget élveznek.

Különösen nagy figyelmet kell fordítani az előtereken történő közlekedésre, mert itt a forgalmat speciális jelzőtáblák, valamint útburkolati jelzések szabályozzák.

Az előtéren guruló, vagy vontatott légi jármű részére az egyéb járművek mindenkor kötelesek elsőbbséget biztosítani.

A repülőtéren a légiforgalom elől elzárt gurulóutak (TWY A1, A2, B1, B2, B3, G, Y, S) szervizútként és tűzoltó vonulási útvonalként vannak kijelölve. Közúti várakozóhely jelölések minden futópálya vagy gurulóút közúti bejáratánál vagy kereszteződésénél biztosítva vannak.

A repülőtéren számos olyan burkolatrész csatlakozik a gurulóutakhoz, melyen járműforgalom lehetséges, ezeknél mindig figyelmeztetni kell a várható veszélyre. A jelölés az út burkolatán van elhelyezve megfelelő távolságban a gurulóútvonalaktól,

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességről.



# E

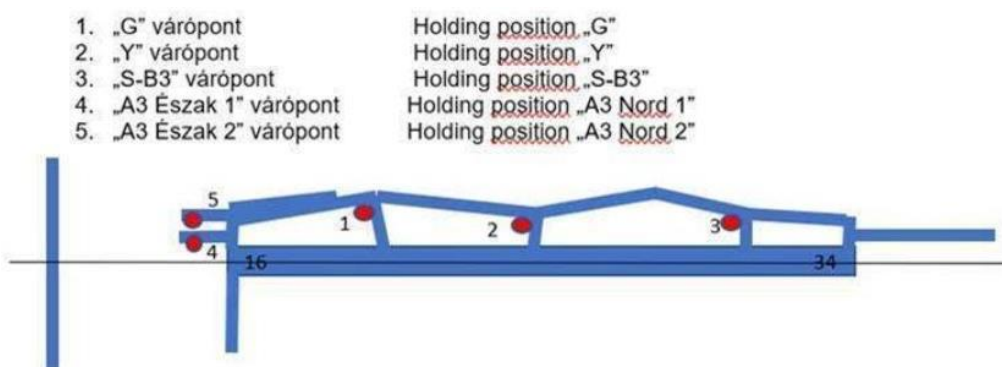
Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

hogyan a járművek ne kerüljenek a gurulási sávokba.

A jelölés összhangban van a helyi közúti közlekedési szabályokkal, és a kötelező megállásra utaló jelek ki vannak egészítve helyi forgalomnak megfelelő plusz jelölésekkel, melyekből a gépjármű vezetője tudhatja, hogy repülőgép gurulására kell figyelnie.

A futópályához és az előtérhez való csatlakozásoknál közúti várakozóhelyek vannak felfestve.



Az előtéri gurulási nyomvonalak keresztezése előtt az e célra szolgáló, repülőgép-



szimbólumot tartalmazó piros STOP-táblánál, vagy annak láthatatlansága esetén a gurulási nyomvonalról 50 m távolságra a járművek kötelesek megállni, és megbizonyosodni arról, hogy nincs-e közeledő légi jármű.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

A KRESZ-ben megnevezett, megkülönböztetett jelzést viselő járműveken kívül elsőbbséget kell adni a sárga villogó lámpáját használó "FOLLOW ME" gépkocsinak, a kék és sárga jelzést használó biztonsági járműnek és a sárga villogó jelzést használó földi kiszolgálásban részt vevő, illetve hó és szennyeződést eltakarító járműveknek.

Légi járművet kiszolgálás céljából az üzemi útról letérve, a legrövidebb menetvonalon, az egyes típusokra az üzemeltető által kiadott földi kiszolgálási utasítás szerint szabad csak megközelíteni. A kiszolgáló járművek a légi járművet elhagyva kötelesek a legrövidebb és leggyorsabb módon visszatérni az üzemi útra.

A forgalmi előtereken működő hajtóművű, vagy indítást végző légi járművek előtt vagy mögött, azok veszélyes zónáiban elhaladni TILOS!

A munkaterületekre, valamint ezek biztonsági zónáiba behajtani, ott tartózkodni, vagy bármilyen jellegű munkát végezni csak az AFIS szolgálat rádióan kapott engedélyben meghatározott feltételekkel, folyamatos kétoldalú rádió összeköttetéssel az előtérügyeleti szolgálat felügyeletével lehetséges.

Rádióval fel nem szerelt járművek (munkagép, vagy bármilyen eszköz) a légi jármű munkaterületekre csak zárt kötelékben, rádióval ellátott személy kíséretével hajthatnak be az előző pontban leírt feltételek betartásával.

Ha a légi jármű munkaterületekre belépett földi járművek és az AFIS szolgálat között a rádióösszeköttetés valamilyen okból megszakad, a munkaterületet a lehető legrövidebb és legbiztonságosabb útvonalon azonnal el kell hagyni. A munkaterületre történő ismételt belépés csak a rádióösszeköttetés helyreállítása és az AFIS szolgálattól kapott ismételt engedély birtokában lehetséges.

Az ILS irányzás, valamint a siklopályaadók objektumaihoz vezető bekötőutakat csak az Előtér Ügyeleti Csoport által üzemeltetett szolgálati járművek használhatják. Az irányzás, valamint siklopálya antennák járművel történő megközelítése szigorúan tilos! Az ILS kritikus területein engedély nélkül még személyek sem tartózkodhatnak.

A nem az Előtér Ügyeleti Csoport szakszemélyzete által végzett, az ILS kritikus és érzékeny területein történő egyéb munkálatok folytatásához az Előtér Ügyeleti Csoport navigációs és informatikai felügyelőjének előzetes engedélye, valamint a munkavégzés ideje alatt a AFIS, és az Előtér Ügyeleti folyamatos rádiókapcsolat tartása szükséges.

Megengedett max. sebesség: 30 km/óra.

Gépjármű a futópályát akkor keresztezheti:

- ha erre az AFIS szolgálattól engedélyt kap vagy;
- ha rádióval nem rendelkezik, telefonon vagy belső rádión előre egyeztetett helyen és időpontban.

Álló légi járművet gépjárművel megközelíteni max. 15 m-ig lehet, kivétel a kiszolgálást végző gépjármű.

Induló és érkező utasok gyalogosan kötelesek a légi jármű és az utasforgalmi épületek közötti legrövidebb úton – a kísérő utasításának megfelelően – közlekedni.

Az előterek repülésbiztonsági szempontból rendkívül érzékeny területek. Az előtereken gyakran egyszerre közlekedhetnek, indíthatnak, érkehetnek repülőgépek, folyhat eközben a földi kiszolgálás, mozoghatnak a földi kiszolgáló eszközök, személyzetek, utasok. Ha az események koordinálatlanul történnek, rendkívül balesetveszélyes állapot alakulhat ki. Az előtér rendjéért, az előtéri munkáért, az ott folyó közlekedésért az Előtér Ügyeletes a felelős.

Saját hajtóművel guruló repülőgépnek köteles elsőbbséget biztosítani minden személy, jármű, sőt vontatott repülőgép is.

A repülőtér légi oldalán (kerítéssel határolt) bármilyen rendeltetésű jármű csak az AFIS szolgálat engedélyével az általa meghatározott és egyeztetett útvonalon közlekedhet.

Mivel a repülőtéren külön szervizúthálózat nem áll rendelkezésre, a belső közlekedésre a gurulóutakat és előtereket kell használni.

- A közlekedés során a toronytól megkapott engedély ellenére a rádiót folyamatosan figyelni kell. Előfordulhat, hogy egy repülőgép épp akkor végez hajtóműindítást, vagy kezdi meg gurulását, amikor az előtérhez érkezünk.
- A saját hajtóművel guruló repülőgépnek minden esetben elsőbbsége van. Extrém esetben azonnal el kell hagyni a gurulót, előteret, illetve azok akadálymentes sávjait.
- Az előtérre érkezéskor meg kell teremteni a szemkontaktust az előtér ügyeletesével, repülőgép kiszolgálás vezetővel, és az ott közlekedőkkel. Szemrevételezéssel tájékozódni kell a kialakult forgalmi helyzetről. Fontos, hogy nagy zajban, az előtéren dolgozók, közlekedők nem hallhatják a járművek hangját, ezért elengedhetetlen az állandó szemkontaktus.
- Az előtéren a közlekedés kizárólag az Előtér Ügyeletes engedélyével kezdhető meg. A megengedett legnagyobb sebesség 10 Km/h.
- Repülőgépek szárnya alatt, áthajtani szigorúan tilos!
- A kibójázott repülőgépeket mindig a bójákon kívül legalább 5 méterre kell kikerülni.
- Kizárólag a kiszolgálásban résztvevő eszközök járművek közelíthetik meg a repülőgépeket maximum 2 méterre.
- Kiszolgálásban részt nem vevő járművel az előtéren leparkolni tilos!
- Az előtéren esetlegesen mégis szükségessé váló parkolás esetén, a járó motorú járművet vezető nélkül hagyni tilos!
- A jármű soha ne parkoljon a repülőgépek irányában.

- A jármű soha ne állja el az üzemanyagos tartálykocsi, vagy az utasok menekülési útvonalát.
- Vonuló utasok, járművek eszközök útvonalát keresztezni tilos!
- Gyalogos közlekedők minden esetben használjanak láthatósági mellényt. Kivétel: kiscépes személyzet, és valamennyi utas.
- Az előteret, az azt csupán közlekedésre használóknak, a lehető leghamarabb el kell hagyni.

## 16.5 – A belterületi gépjárművek és kiszolgáló járművek parkolási szabályai

A repülőtér területén járművek csak az erre a célra kijelölt helyeken parkolhatnak. Más területeken várakozni szigorúan tilos. E tilalom alól csak a le- és felrakodás illetve a légi jármű kiszolgálás esete képez kivételt.

A repülőgép kiszolgálás kivételével, a várakozó jármű motorját le kell állítani, kéziféket behúzni, indítókulcsát a vezető, kezelő köteles magánál tartani, illetve a járművet amennyiben lehetséges le kell zárni.

A forgalmi előtérben, illetve az üzemi terület más részein használt kiszolgáló eszközöket a munkavégzés befejezése után azonnal vissza kell irányítani tároló helyükre, garázsukba. A különböző kiszolgáló és szállító, vagy rakodóeszközök gondatlan, előírástól eltérő kezelése, elhagyása, vagy szabálytalan tárolása következtében keletkezett károkért az elkövető személy tartozik felelősséggel.

## 17 – A vadon élő állatok jelentette veszély kezelése

ADR.OPS.B.020; AMC1 ADR.OPS.B.020

A Hévíz-Balaton Airport:

- felméri a vadon élő állatok jelentette veszélyt a repülőtérben és annak környezetében (**HBA.AM.E.17.1** – „A vadon élő állatok jelentette veszély felmérése a repülőtérben és annak környezetében”);
- eljárásokat hoz létre és eszközöket alkalmaz a vadon élő állatok és a légi járművek közötti repülőtéri ütközések kockázatának csökkentésére (**HBA.AM.E.17.3** – „Intézkedések és eljárások a vadon élő állatok és a légijárművek közötti repülőtéri ütközések kockázatának csökkentése érdekében”);
- értesíti a megfelelő hatóságot, amennyiben a vadon élő állatokkal kapcsolatos értékelés olyan körülményeket tár fel a repülőtér környezetében, amelyek a vadon élő állatok jelentette veszélyhez vezethetnek;

- részt vesz a vadon élő állatokkal történő ütközések veszélyének csökkentésére irányuló nemzeti programban;
- eljárásokat létrehoz, rögzít és jelent a megfelelő hatóság felé a vadon élő állatokkal történő ütközéseket (**HBA.AM.E.17.5** – „Kötelező jelentés a madárral való ütközésről”), amelyek a repülőtéren fordulnak elő, szorosan együttműködve a repülőtéren működő vagy szolgáltatásokat nyújtó szervezetekkel;
- gondoskodik arról, hogy illetékes személyzet készítsen értékeléseket a vadon élő állatok jelentette veszélyről (**HBA.AM.E.17.6** – „Adatok rögzítése és értékelések készítése”);
- vadon élő állatokra vonatkozó kockázatkezelési programot készít és fenntart (**HBA.AM.E.17.2** – „A madarak és emlősök repülésbiztonsági hatásainak elemzése”).

A kialakított eljárások az IBSC standard-jei, illetve az ACI Wildlife Hazard Management Handbook ajánlásai alapján kerültek összeállításra.

### 17.1 – A vadon élő állatok jelentette veszély felmérése a repülőtéren és annak környezetében

A vadvilág már a repülés kezdete óta veszélyt jelent a repülőgépekre, mely veszély leglátványosabban a madarakkal történő ütközésében jelenik meg. A madárral való ütközés kockázata a légi járművek sebességének növekedésével és a hajtóművek zajszintjének lecsökkenésével jelentős mértékűvé vált. A repülőgépek egyszerűen túl gyorsakká és túl csendesekké váltak ahhoz, hogy a madarak vagy más vadállatok kellő időben érzékeljék és elkerüljék őket, így akaratlanul komoly fenyegetéssé váltak a repülés biztonsága számára, ahogyan az ütközések mind gyakoribbakká és súlyosabbakká váltak.

Az ütközések következtében fellépő anyagi kár, a hajtómű vagy a sárkányszerkezet sérüléseinek csökkentése, és főleg az emberéletet követelő katasztrófák elkerülése érdekében szükséges:

- a madarak és a teljes vadvilág, illetve a repülésbiztonságra gyakorolt hatásának tanulmányozása, kockázatának elemzése;
- intézkedések meghozatala;
- eljárások bevezetése;
- a végrehajtás ellenőrzése.

Közismeret tény, hogy ezen ütközések döntő része a repülőtereken vagy közvetlen közelükben következnek be. Ezért nagy erőfeszítéseket kell tenni a repülőtéri



## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

madárütkezési kockázat csökkentésére. Ennek egyik leghatásosabb módjának a repülőtér környezetében a terület felhasználás összehangolása a repülésbiztonsági igényekkel.

A Hévíz-Balaton Airport nyilvántartást vezet az ICAO által meghatározott 13 km-es sugarú körön belül (ARP+13km) a madár és vadvilág számára vonzó helyekről, különös figyelmet fordítva a repülőtérhez közeli helyekre, valamint a megközelítési és indulási folyosókra. A Hévíz-Balaton Airport figyelemmel kíséri a referencia területben zajló folyamatokat a teljesség igényével, melyek hatással lehetnek az abban folytatott vizsgálati módszerek változtatásának szükségességére, illetve a vizsgált vadgazdálkodási folyamatokban várható változásokra.

Alapvető kockázatértékelést kell végezni annak meghatározására, hogy az e helyekre vonzott madarak és vadon élő állatok mozgási mintái jelentenek-e veszélyt vagy okozhatnak-e károkat a légi forgalomban.

Ebben az esetben a vadon élő állatok jelentette veszélyek kezelésének lehetőségeit kell kidolgozni az érintett helyeken és részletesebb kockázatelemzést kell végezni annak meghatározása érdekében, hogy lehetséges-e és/vagy költséghatékony-e az érintett helyeken a vadgazdálkodási folyamatok végrehajtása.

Az ICAO által definiált környezet részét képezi a Balaton-felvidéki Nemzeti Park, Natura 2000-es terület és az egyik legnagyobb biológiai sokféleséggel rendelkező mocsárvilág, mely jelen pillanatban is ősi állapotában fedezhető fel. A Balaton-felvidéki Nemzeti Park két fő részből áll, az egyiket jellemzően nyílt vízfelület jellemzi sűrű nádasokkal szegélyezve, míg a másik felében kevesebb nyílt víz jellemző és zömében nagy kiterjedésű nádas és sós mocsár található.

A terület kiemelten fontos a vízi madarak széles körében és jogi védettséget élvez 1976 óta kielégítve a Ramsari egyezmény kritériumait. Mindemellett az említett terület jelentős fontossággal bír a vízi madarak szaporodása szempontjából.

A Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóságának adatszolgáltatása alapján ismertjük a repülőtér illetve a le- és felszállási útvonalak közelében található fokozottan védett fajok fészkeléseit és a repülésbiztonsági szempontból figyelembe vehető egyéb telepesen fészkelő fajok madártelepeit (E.1. ábra), 2018-as adatok alapján:

Fészkelések	Latin név	Egyedszám
Rétisas	<i>Haliaeetus albicilla</i>	
Nagy kócsag	<i>Egretta alba</i>	85 pár
Szürke gém	<i>Ardea cinerea</i>	10 pár
Kis kócsag	<i>Egretta garzetta</i>	150 pár
Bakcsó	<i>Nycticorax nycticorax</i>	300 pár

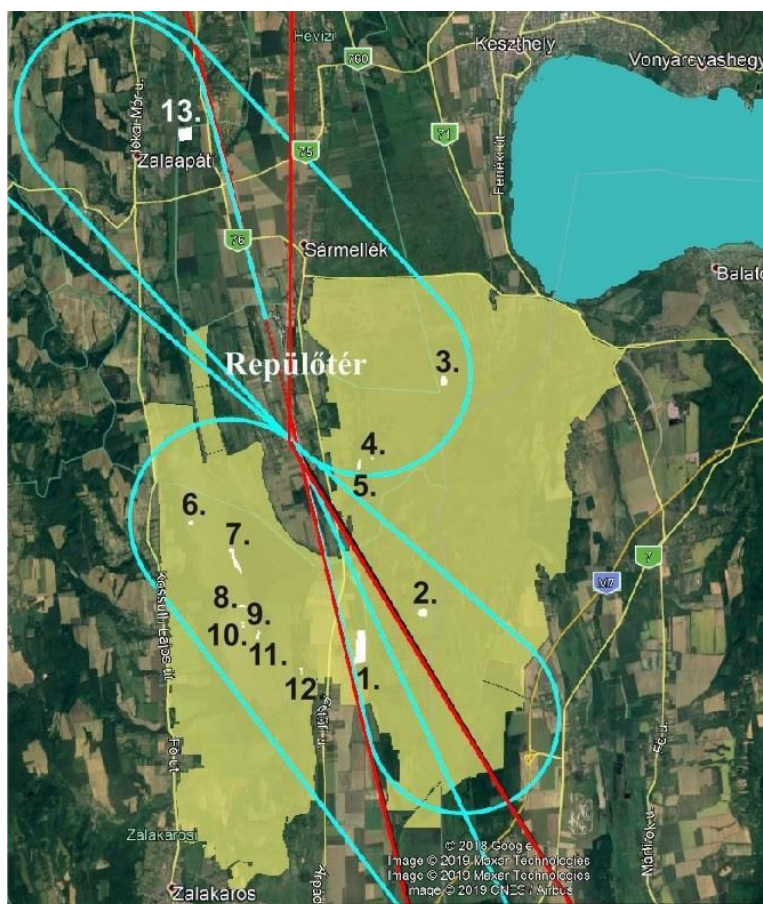


**E**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK**

Kanalas gém	Platalea leucorodia	18 pár
Üstökösgém	Ardeola ralloide	30 pár
Kis kárókatona	Phalacrocorax pygmeus	450 pár
Nagy kócsag	Egretta alba	98 pár
Szürke gém	Ardea cinerea	27 pár
Küszvágó csér	Sterna hirundo	10 pár
Kárókatona	Phalacrocorax	295 pár
Vetési varjú	Corvus frugilegus	250 pár
Dankasirály	Larus ridibundus	300 pár
Fattyúszerkő	Chlidonias hybridus	150 pár



ábra: Fészkelések, madártelepek a Repülőtér körzetében, jelölve a gyakoribb repülési műveleti irányokat

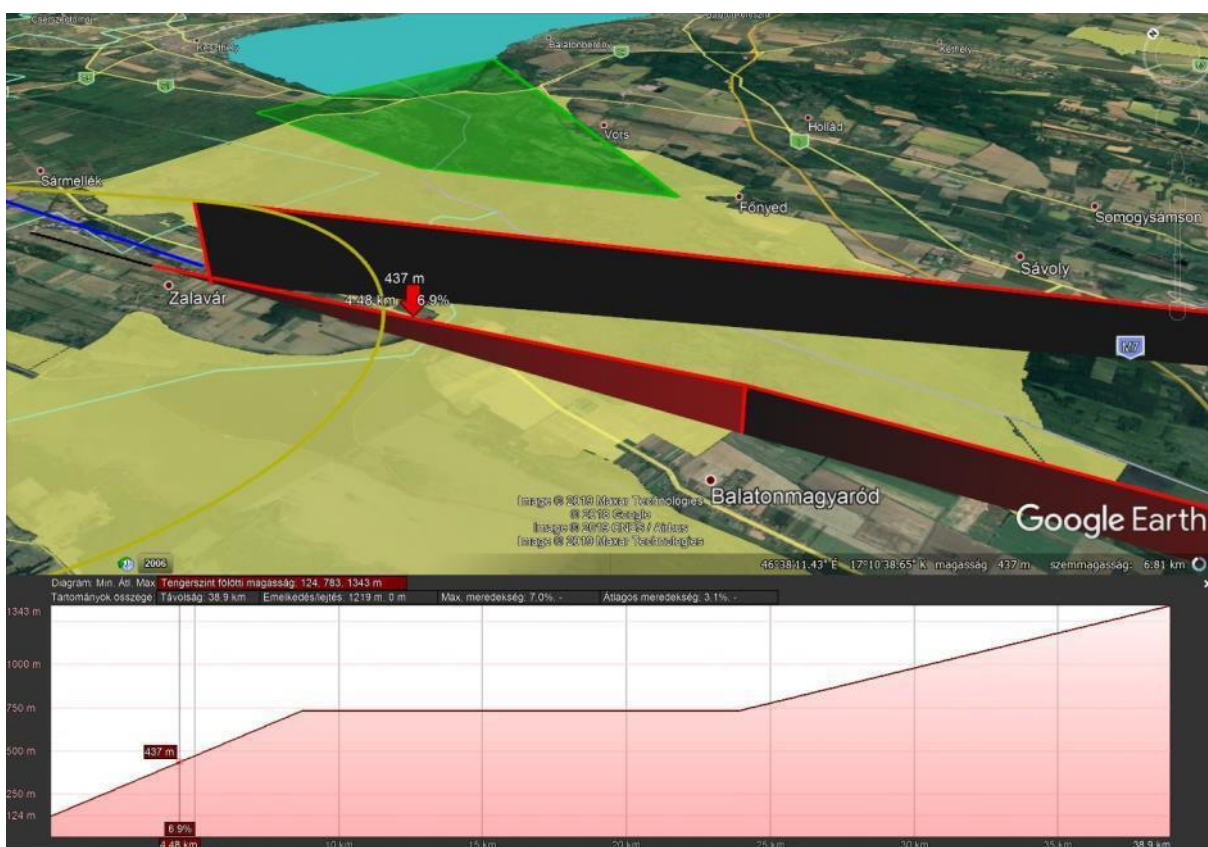
E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK

A Hévíz-Balaton nemzetközi repülőtér forgalma legnagyobb hatással a Kis-Balaton két tőegysége közötti keskeny összekötő élőhely sávra lehet, mivel a Repülőtérre ereszkedő gépek ezen a szakaszon közelítik meg leginkább a Kis-Balaton értékes madárélőhelyeit. Az alábbi térképen ábrázolt (E.2. kép) és vizsgált terület felett leszálláskor a gépek 368 méter magasságban jelennek meg és kb. 330 méter magasságban hagyják el a madarak számára alkalmas élőhelyeket.

A Kis-Balaton többi élőhelyére semleges, vagy elviselhető mértékű károsító hatással van a repülőtér üzemeltetése, mivel a le- és felszálló gépek nem érintik, vagy csak igen nagy horizontális távolságban (több kilométer), vagy nagy vertikális magasságban (750-1000 m) haladnak el a madarak számára fontos fészkelő-, táplálkozó- és pihenőterületektől.



kép: A leszálló repülőgépek repülési síkja (AD 2-LHSM-NDB-34-1) a Kis-Balaton két tőegysége között.

Az ereszkedő repülőgépek negatív hatása által érintett Zala-folyó körüli élőhelyeket a következő öt kategóriába soroltuk:

- nyíltvízi élőhelyek;
- nádas-gyékényes élőhelyek;
- zombékosok / bokorfüzesek;
- üde gyepek;
- fásszárúak által borított élőhelyek.

Ezek jelentősebb kiterjedésű megjelenését az alábbi (E.3.) térképen ábrázoljuk.



kép: Az érintett sáv jelentősebb madárélőhelyei.

### 17.1.1 – Nyíltvízi élőhelyek

Ide tartozik a Hídvégi-tó két keleti tőegységének egy kisebb része, a Fenéki-tó Zimányi-Berek elnevezésű egységének nyugati része, valamint a Zala balatonmagyaródi oldalán található tó nyílt vízfelülete, továbbá maga a Zala.

Az érintett nyíltvízi élőhelyeken a repülőtér nyári, forgalmasabb üzemelési időszaka alatt jelentős számban madarak nem költenek, inkább azok nádas, gyékényes szegélyében építenek fészket, de táplálkozási céllal és pihenő területekként bizonyítottan, akár nagy számban is előfordulnak a következő, főleg réce- és lúdalkatú, valamint gázlómadar fajok:



## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK

- nagy kócsag (*Egretta alba*);
- kis kócsag (*Egretta garzetta*);
- kanalas gém (*Platalea leucorodia*);
- szürke gém (*Ardea cinerea*);
- vetési lúd (*Anser fabalis*);
- nagy lilik (*Anser albifrons*);
- nyári lúd (*Anser anser*);
- cigányréce (*Aythya nyroca*);
- üstökös réce (*Netta rufina*);;
- barátréce (*Aythya ferina*);
- csörgő réce (*Anas crecca*);
- tőkésréce (*Anas platyrhynchos*);
- kontyos réce (*Aythya fuligula*);
- búbos vöcsök (*Podiceps cristatus*);
- kis vöcsök (*Tachybaptus ruficollis*);
- szárcsa (*Fulica atra*);
- fattyúszerkő (*Chlidonias hybridus*);
- kormos szerkő (*Chlidonias niger*);
- küszvágó csér (*Sterna hirundo*);
- kis kárókatona (*Phalacrocorax pygmeus*);
- nagy kárókatona (*Phalacrocorax carbo*);
- bütykös hattyú (*Cygnus olor*);
- dankasirály (*Larus ridibundus*);
- sztyeppi sirály (*Larus cachinnans*).

Szintén szívesen vadászik az érintett vizes élőhelyeken a rétisas (*Haliaeetus albicilla*). Bejárásaink során a fent felsorolt fajok közül a nyári lúd kb. 50 egyedét, 3 nagy kócsagot, 2 szürke gémet, 18 példány kis kárókatonát, 4 bütykös hattyút, 2 rétisast, valamint 1 dankasirályt figyeltünk meg a nyíltvízi élőhelyek területén. A madarak a legnagyobb faj- és egyedszámban a Zala balatonmagyaródi oldalán található tó területéről kerültek elő.

### 17.1.2 – Nádas-gyékényes élőhelyek

A legnagyobb összefüggő nádasok, gyékényesek a Zalától északra és a Balatonhídvég pusztát Balatonmagyaróddal összekötő úttól keletre (Fenéki-tó) találhatóak. Keskeny sávban az összes érintett víztest szélén észleltük nádasok jelenlétét. Az érintett nádas-gyékényes élőhelyeken a repülőtér nyári, forgalmasabb üzemelési időszaka alatt is költenek védett madárfajok. Fészkelési időszakon kívül pedig szívesen éjszakáznak és rejtőznek el egyes fajok e sűrű vegetációban.

Ismereteink szerint az ereszkedő repülők 300-400 méter közötti magasságban található leszállási síkja és annak 1 km-es puffer zónája alatt telepeken költő fokozottan védett madárfajok nem költenek.

A vizsgált terület nádasában a következő fajok előfordulásával lehet számolni:

- barkóscinege (*Panurus biarmicus*);
- fülemülesítke (*Acrocephalus melanopogon*);
- nádiringó (*Acrocephalus arundinaceus*);
- nádi tücsökmadár (*Locustella luscinioides*);
- foltos nádiposzáta (*Acrocephalus schoenobaenus*);
- cserregő nádiposzáta (*Acrocephalus scirpaceus*);
- nádi sármány (*Emberiza schoeniclus*);
- kékbegy (*Luscinia svecica*);
- guvat (*Rallus aquaticus*);
- kis vízicsibe (*Porsana parva*);
- nagy kócsag (*Egretta alba*);
- kis kócsag (*Egretta garzetta*);
- szürke gém (*Ardea cinerea*);
- bölömbika (*Botaurus stellaris*);
- törpegém (*Ixobrychus minutus*);
- vetési lúd (*Anser fabalis*);
- nagy lilik (*Anser albifrons*);
- nyári lúd (*Anser anser*);
- cigányréce (*Aythya nyroca*);
- üstökös réce (*Netta rufina*);
- barátréce (*Aythya ferina*);
- csörgő réce (*Anas crecca*);
- tőkésréce (*Anas platyrhynchos*);
- kontyos réce (*Aythya fuligula*);
- búbos vöcsök (*Podiceps cristatus*);
- kis vöcsök (*Tachybaptus ruficollis*);
- szárcsa (*Fulica atra*);
- vízityúk (*Gallinula chloropus*);
- bütykös hattyú (*Cygnus olor*);
- barna rétihéja (*Circus aeruginosus*).

Bejárásaink során a fent felsorolt fajok közül a vízityúk egy és a guvat két példányt észleltük akuszikusan, illetve a nádasban táplálkozó kék cinegét, egy függőcinegét és őszapókat figyeltünk meg a nádas, gyékényes élőhelyek területén.

### 17.1.3 – Zsombékosok, bokorfüzesek

Nagyobb kiterjedésben a Zalától északra található mocsaras foltban és a balatonmagyaródi oldalon található kisebb tó körül találtunk ilyen élőhelyeket. A zsombékosok madárvilágát a guvatfélék, szalonkafélék, récefélék és a gázlómadarak képviselik. A nyári, légi közlekedési szempontból forgalmasabb időszakban ezek fészkelése is jellemezheti, bár megjegyezzük ez utóbbi csoportba tartozó fajoknak otthont adó gémtelpek sem a zsombékosok, sem a füzesek területén nem ismertek. A bokorfüzesek, melyek gyakran mozaikolnak e zsombékosokkal sokkal kevesebb fajnak nyújtanak alkalmas élőhelyet. A főleg reketyefűz (*Salix cinerea*) alkotta bokrosok néhány énekesmadárfaj számára nyújtanak potenciálisan alkalmas fészkelőhelyet.

A vizsgált terület zsombékos, bokorfüzes, mozaikos élőhelyein a következő fajok előfordulásával lehet számolni:

- foltos nádiposzáta (*Acrocephalus schoenobaenus*);
- cserregő nádiposzáta (*Acrocephalus scirpaceus*);
- nádi sármány (*Emberiza schoeniclus*);
- kékbegy (*Luscinia svecica*);
- guvat (*Rallus aquaticus*);
- kis vízicsibe (*Porsana parva*);
- pettyes vízicsibe (*Porsana porsana*);
- nagy kócsag (*Egretta alba*);
- kis kócsag (*Egretta garzetta*);
- szürke gém (*Ardea cinerea*);
- bakcsó (*Nycticorax nycticorax*);
- vörösgém (*Ardea purpurea*);
- kanalasgém (*Platalea leucorodia*);
- bölömbika (*Botaurus stellaris*);
- vetési lúd (*Anser fabalis*);
- nagy lilik (*Anser albifrons*);
- nyári lúd (*Anser anser*);
- cigányréce (*Aythya nyroca*);
- üstökös réce (*Netta rufina*);
- barátréce (*Aythya ferina*);
- csörgő réce (*Anas crecca*);
- tőkésréce (*Anas platyrhynchos*);
- kis vöcsök (*Tachybaptus ruficollis*);
- szárcsa (*Fulica atra*);
- vízityúk (*Gallinula chloropus*);
- bütykös hattyú (*Cygnus olor*);



- barna rétihéja (*Circus aeruginosus*);
- sárszalonna (*Gallinago gallinago*).

Bejárásaink során a területen néhány vonulásban lévő madárfajon (kék cinege, szén cinege, kis fakopáncs, őszapó) kívül, csupán két rétisast figyeltünk meg a zombékosok felett, valamint egy nagy kócsag példányt észleltünk.

#### 17.1.4 – Üde gyepek

A vizsgált területen a Balatonhídvég pusztát Balatonmagyaróddal összekötő úttól keletre a Nagy-legelőn és a Hídvégi-dűlőben találhatóak kisebb kiterjedésben üde, kaszált gyepek. E fátlan élőhelyek értékes, speciális élőhelyet jelenthetnek egyes madárfajok számára. Továbbá táplálkozó területként funkcionálnak főleg ragadozó és gázlómadár fajok számára. Azonban a vizsgált területen csupán kis területi kiterjedésben észleltünk jobb természetességű gyepeket, melyek eltartó képessége kicsi. A vizsgált gyepeken előfordulhatnak főleg alkalmi jelleggel a következő fajok:

- sárga billegető (*Motacilla flava*);
- haris (*Crex crex*);
- fűrj (*Coturnix coturnix*);
- egerészölyv (*Buteo buteo*);
- barna rétihéja (*Circus aeruginosus*);
- nagy kócsag (*Egretta alba*);
- vörösgém (*Ardea purpurea*);
- szürke gém (*Ardea cinerea*).

A vizsgált terület bejárása során egy egerészölyv egyeden kívül más fajt nem észleltünk a gyepek területén.

#### 17.1.5 – Fásszárúak által borított élőhelyek

A vizsgált sávban a nagyobb erdőtömbök közül a Zalavári-erdő és a Magyaródi-erdő nyíres erdeje érintettek. Ezekon kívül jellemző a víztestek, mocsarak környékén, szélén is kisebb mennyiségben fásszárúak megjelenése (főleg rekettye fűzek, egyéb puhafák).

A fásszárúak alkotta élőhelyek további változatosságot adnak a Kis-Balaton vizes élőhelyeihez. A kisebb erdőfoltokban, fasorokban, facsoportokban főleg harkályfélék, kisebb énekesmadarak találják meg szaporodó és táplálkozó területeiket, a víz fölé hajló fűzfákon gyakori fészkelő a függőcinege (*Remiz pendulinus*). A nagyobb erdőfoltok olyan ragadozó madárfajok számára is potenciális fészkelőhelyet

jelenthetnek, mint például a rétisas (*Haliaeetus albicilla*), egerészölyv (*Buteo buteo*). Ismereteink szerint az érintett erdőfoltokban jelenleg nem található fokozottan védett madár fészkelése.

Terepi bejárásaink során a nagy fakopáncs (*Dendrocopos major*), a zöld küllő (*Picus viridis*) és az erdei pinty (*Fringilla coelebs*) egy-egy példányát észleltük.

## 17.2 – A madarak és emlősök repülésbiztonsági hatásainak elemzése

A Hévíz-Balaton Airport kockázatelemzést végez:

- az egyes fajokra vonatkozó madárral való ütközési adatok felhasználásával (ha volt ilyen);
- a fajok jelenlétére vonatkozó információk figyelembe vételével;
- az egyedek számának és azok biológiájának felhasználásával;
- a madárral való ütközés lehetőségeiről.

A kockázatelemzések eredményeket felhasználja a vad-és madárkezelési intézkedések bevezetéséhez, illetve annak hatékonyságának nyomon követéséhez.

A kockázatelemzések során figyelembe kell venni az egyes fajok esetében az ütközések számát és az ütközésekből származó károk súlyosságát.

A repülőtéri intézkedéseket annak megfelelően kell meghatározni azokra a fajokra vonatkozóan, amelyek a legnagyobb gyakorisággal fordulnak elő és a legnagyobb károkat okozzák.

A szokványos repülésbiztonsági elemzést ezen a területen nehezen lehet alkalmazni, mivel a rendszer kulcsfontosságú elemei a madarak és egyéb vadon élő állatok, melyeknek viselkedése óránként, naponta és szezonálisan is változhatnak és amelynek populációja hosszabb idő alatt ingadozhat. Emiatt a repülésbiztonsági értékelés nehezen határozza meg a kockázati szinteket, nehezen lehet előre jelezni.

A kockázatértékelés elvégzésére számos módszer létezik.

Legalapvetőbb formájában egy kockázatértékelés meghatározza az egyes kockázatok szintjét, ezért alapvetően a **HBA.AM.B.2.2.5** – „Repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata” pontban található kockázat-elemzéshez alkalmazandó mátrix kerül felhasználásra. Ezen mátrix alkalmazása lehetővé teszi a kockázati szintek kiszámítását az egyes fajok érintettségének gyakoriságával, az adott faj légi járművel való ütközés valószínűségével kombinálva.

A kockázatértékelési mátrix évenkénti frissítését el kell végezni annak érdekében, hogy nyomon lehessen követni a repülőtéren hatályban lévő vad-és madárkezelési eljárások hatékonyságát.

A vadon élő állatok jelentette veszélyek kockázatértékelésének első lépése a meghatározandó terület kijelölése. Ez jelen esetben magában foglalja a teljes

repülőtér. Továbbá az értékelésnek ki kell terjednie a fel- és leszállási útvonalakra, kirepülési és megközelítési eljárások területeire.

A kockázatértékelés következő lépése a valószínűség felmérése, hogy mely az a (madár)faj amelyik részt vehet egy lehetséges repülőgéppel való ütközésben.

A Hévíz-Balaton Airport által használt mátrix 5-ös skálát használ a valószínűség értékelésére a legalacsonyabbtól a legmagasabbig. Például az a faj amelyik fél a repülőgépek zajától, vagy azok, amelyek megtanulták elkerülni a repülőgépeket alacsonynak vagy nagyon alacsonynak minősíthető. Azok a madárfajok, amelyek nagyarányban élnek a ki-vagy berepülési útvonalon magas vagy nagyon magas kategóriába sorolhatóak. A magányos állatokat lehet közepes kategóriába tenni, de egyéb viselkedési tényezők is vannak, melyeket figyelembe kell venni. A valószínűség is változhat a szezon feltételeitől, illetve a fű hosszától vagy az esőtől és az időjárási viszonyoktól.

A kvantitatív megközelítést alkalmazva fel kell használni a madárral való ütközések statisztikáját a repülőtéren, azaz hogy hány madárral való ütközés történik 10,000 repülőgép mozgásonként. 5 vagy több madárral való ütközés 10,000 mozgásonként magas kockázatot mutat, míg kevesebb mint egy madárral való ütközés 10,000 repülőgép mozgásonként nagyon alacsony valószínűséget jelent.

A következő lépés a madárral való ütközés várható súlyosságának és az okozott károk besorolása. Ez a besorolás függ az állat méretétől, illetve az ütközésben részt vevő madarak számától, vagyis a madárraj méretétől. A nehezebb állatok nagyobb sérülést tudnak okozni a légijárműben. Útmutatóként, az 1,8 kg súlyú madarak már súlyos következményeket tudnak okozni egy légijárműben, míg egy 50 g-nál kisebb súlyú madár kevésbé súlyos károkat tud okozni. Azok a madarak melyek csapatokban repülnek nagyobb kockázatot jelentenek, mivel nagyobb károkat tudnak okozni és növelik a madárral való ütközés valószínűségét.

Ezen lépéseken végighaladva a kockázatértékelés megmutatja az egyes fajokhoz tartozó kockázatokat, kiemelve azokat a fajokat, amelyeket a kockázat szempontjából prioritásként kell kezelni.

A vadon élő állatok veszélyének kockázatértékelésének utolsó szakasza az egyes fajok veszélyének kiváltó okainak az azonosítása (root cause).

Kritikus pont, hogy megértsük a vadon élő állatok viselkedését. Ne felejtjük el, hogy minden állatnak alapvető energia- és tápanyag szükséglete van, beleértve a vizet. Fenn kell hogy tartsák testük hőmérsékletét, szaporodniuk kell (költetni) és még a ragadozóktól is védelmet kell keresniük. A vadon élő állatok jelentette veszélyek kiváltó okok azonosításakor figyelembe kell venni az alapvető szükségleteiket.

Ezután meg kell vizsgálni a repülőtér környezetét annak érdekében, hogy meg lehessen határozni, hogy a különböző élőhelyek hogyan segítik az egyes fajok alapvető szükségleteinek kielégítését.

A kockázatértékelés e szakaszában képzett személyzetet kell segítségül hívni, aki ismeri az állatok viselkedését, ezért a Hévíz-Balaton Airport együttműködési megállapodást írt alá a Balaton-felvidéki Nemzeti Parkkal.

A potenciális veszélyt jelentő vadon élő állatok számára ideális élőhelyek nem ismerhetők fel könnyen, továbbá a repülőtér vonzereje a vadvilág számára szezonálisan változhat. Figyelembe kell venni az állat igényeit az egész éves ciklus során. Költési időszakok, vándorlások, szezonális időjárási minták és az elérhető táplálék mennyisége/minősége is mind tényezők, amelyek hozzájárulnak a vadon élő állatok veszélyének időbeli megváltozásához.

A veszélyt jelentő élőhelyek azonosítása azért is nehéz és összetett feladat, mert a madár származási helye több kilométerre lehet a repülőtértől.

A kockázatértékelés tehát becslést igényel annak meghatározására, hogy a repülőtéren kívül elhelyezkedő madarak milyen gyakran haladnak át a repülőtér felett. Meg kell határozni a repülőtéren a madarak számára vonzó területeket, és az élőhelyet kezelni kell a vonzerő csökkentése érdekében.

A madárütközések ütközések döntő hányada a talaj közvetlen közelében következik be.

Megállapítható, hogy a kockázat szintje a fel- és leszállás, az emelkedés és a megközelítés különböző fázisaiban a legnagyobb. Például, a legnagyobb kockázat a felszálláskor vagy az emelkedésbe való áttérés során lép fel. A súlyos baleset kockázata növekszik a madár-becsapódási — pontosabban a repülési sebesség növekedésével.

- a) **Vetési varjú:** egész évben előfordulnak a repülőtér környezetében. Táplálékot keresni, és pihenni érkeznek a repülőtérre. Táplálékforrást jelentenek számukra a növényi magok, a beton fugákban megbúvó giliszták, gyümölcsök, és a dió. Jellemző a varjakra, hogy a repülőtér beton felületeit diótörésre használják úgy, hogy a diót 30-40 méteres magasságból leejtik, majd miután a héja összetört, a dióbelet a betonon elfogyasztják, a dióhéjjal pedig a futópályát szennyezik. A repülőgépek mozgásterületén heverő dióhéj a hajtóművekben, és légcsavarokban is kárt tehet. Eső után a futópálya, és a gurulóutak sérült fugáiban keresik a felszínre jött gilisztákat. A varjak általában csapatostul jelennek meg. Kifejezetten okos madár.

**E**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK**

Veszély megnevezése	Következmény	Kockázat			Kockázat-csökkentés			
		Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	
A varjak által hátrahagyott dióhéjak kárt tehetnek a légi jármű hajtóművében	Légi jármű esemény bekövetkezése a kritikus szakaszban leálló hajtómű miatt	2	C	2C	A futópálya rendszeres takarítása „FodBoss” takarító géppel és légfúvóval	1	C	1C
A varjak összeütköznek a légi járművel a fel- és leszállás szakaszában	Légi jármű esemény bekövetkezése a kritikus szakaszban történő ütközés miatt	2	C	2C	Madárriasztás minden repülőgép mozgás előtt	1	C	1C

- b) **Dankasirály:** főleg eső után jelennek meg a futópályán. A sirályok elüldözése a legnehezebb, mivel általában azonnal visszatérnek a betonfelületekre, miután az őket zavaró jármű néhány száz méterre elvonult.

Veszély megnevezése	Következmény	Kockázat			Kockázat-csökkentés			
		Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	
A sirályok összeütköznek a légi járművel a fel- és leszállás szakaszában	Légi jármű esemény bekövetkezése a kritikus szakaszban történő ütközés miatt	2	C	2C	Madárriasztás minden repülőgép mozgás előtt	1	C	1C

- c) **Seregély:** megjelenése a szőlőérés időszakára jellemző. A seregélyeket általában hanggal, gépkocsis zavarással viszonylag könnyebben el lehet a területről üldözni.

**E**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK**

Veszély megnevezése	Következmény	Kockázat			Kockázat-csökkentés			
		Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	
A seregélyraj összeütközik a légi járművel a fel- és leszállás szakaszában	Légi jármű esemény bekövetkezése a kritikus szakaszban történő ütközés miatt	2	C	2C	Madárriasztás minden repülőgép mozgás előtt	1	C	1C

- d) **Gólyák, gémek:** elsősorban a repülőtéri füves területek nyírása után fordulnak elő. A lenyírt területen gyakran a fűnyírást végző traktorok után lépegetve komótosan táplálkoznak. Az embertől és a gépektől nem tartanak. A betonfelületeken soha nem fordulnak elő. Fel és leszállásuk során keresztezik a betonfelületeket, sőt gyakran a beton felett kialakuló termikben körözve emelkednek.

Veszély megnevezése	Következmény	Kockázat			Kockázat-csökkentés			
		Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	
Gólyák, gémek összeütköznek a légi járművel a fel- és leszállás szakaszában	Légi jármű esemény bekövetkezése a kritikus szakaszban történő ütközés miatt	2	C	2C	Madárriasztás minden repülőgép mozgás előtt	1	C	1C

**Emlősök**

Bár a vadvilággal kapcsolatos repülésbiztonsági vizsgálatok leginkább a madarakra koncentrálnak, más (emlős) vadállatok is veszélyt jelentenek a repülőgépek számára, így azokkal is szükséges foglalkozni. Az emlősök közül általánosságban főleg a szarvasok, őzek és a denevérek jelentenek magas kockázati tényezőt.



**E**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK**

- a) **Denevérek:** a madarakhoz hasonlóan a denevérek is tudnak repülni, így általánosságban kockázati szintet jelentenek a repülőgépekre és helikopterekre. A korábbi évek során alkalmyszerűen közvetlenül a napnyugta előtti órában denevérek egy-egy kisebb raja ugyan észlelhető volt, de nem jellemző előfordulásuk a Hévíz-Balaton repülőtér környezetében, továbbá mivel ultrahanggal tájékozódnak, jól manővereznek és a jégijarmű elől könnyen kitérnek. A denevérek repülőtérünkön repülésbiztonsága közvetlen veszélyt egyelőre nem jelentenek.

Veszély megnevezése	Következmény	Kockázat			Kockázat-csökkentés			
		Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	
A denevér összeütközik a légijárművel a fel- és leszállás szakaszában	Légijármű esemény bekövetkezése a kritikus szakaszban történő ütközés miatt	1	C	1C	Nincs szükség kockázat-csökkentő intézkedésre	1	C	1C

- b) **Szarvasok, őzek:** viszonylag ritkán fordulnak elő. Ezek a fajok általában legeléskor előnybe részesítik a nagylevelű lágyszárú növényeket, cserjéket és fákat. A szarvasok kora reggel és este a legaktívabbak. Több száz hektáros saját területtel rendelkeznek, amely az évszakokkal együtt változhat. A szarvasok inkább az erdők szélét kedvelik, szívesen legelésznek mezőgazdasági területeken, keverve az erdei a friss hajtásokkal. Fontos azt tudni, hogy a vadászszезонban a szarvasok gyakrabban menekülnek be a repülőtér területére. Az állatok nagy testtömegük miatt, komoly repülésbiztonsági kockázatot jelentenek. Szükség lehet a fel- és leszállások késleltetésére, a futópálya ideiglenes lezárására, járat átirányításokra, a fel- és leszállások megszakítására az ütközések elkerülése érdekében. A normális működési rend korlátozva lehet mindaddig, míg a repülőtér személyzete, és a hatóságok kivizsgálják az esetet. A szarvasok ütközési kockázatát nagyban növeli a balesetek bekövetkezésének körülményei. A repülőterekre betévedő, vagy bemenedülő szarvasok könnyen a nekifutó vagy kiguruló repülőgépek elé futnak. A pilóták

**E**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK**

ekkor a legtehetősebbek. Kitérő, elkerülő manőverre nincs módjuk, csak egyenes-vonalú fékezéssel tudják az ütközés súlyosságát csökkenteni.

Veszély megnevezése	Következmény	Kockázat			Kockázat-csökkentés			
		Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	
Szarvasok, őzek összeütköznek a légi járművel a nekifutás, vagy kigurulás szakaszában	Légi jármű esemény bekövetkezése a kritikus szakaszban történő ütközés miatt	2	C	2C	Naponta minimum 2 alkalommal kerítés ellenőrzése, hivatásos vadász alkalmazása (vadásztatás)	1	C	1C

- c) **Egyéb emlősök:** A rókákat a különböző rágcsálók és más táplálékok csalják a repülőtérre. A nyulak közvetlen a repülőgépekre gyakorolt hatásán túl gyakran vonzzák a repülőtérre a különböző ragadozó madarakat és emlősöket.

Veszély megnevezése	Következmény	Kockázat			Kockázat-csökkentés			
		Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	Valószínűség	Súlyosság	Kockázat	
A rókák, nyulak összeütköznek a légi járművel a nekifutás, vagy kigurulás szakaszában	Légi jármű esemény bekövetkezése a kritikus szakaszban történő ütközés miatt	2	C	2C	Naponta minimum 2 alkalommal kerítés ellenőrzése, hivatásos vadász alkalmazása (vadásztatás)	1	C	1C

## 17.3 – Intézkedések és eljárások a vadon élő állatok és a légi járművek közötti repülőtéri ütközések kockázatának csökkentése érdekében

### 17.3.1 – Területhasználat

A repülőtér körüli tájhasználat koordinálásával, befolyásolni szükséges a költöző és nem költöző madarak viselkedéseit.

A terület felhasználás koordinációját a környező földtulajdonosokkal, gazdálkodókkal, természetvédelmi felügyelőkkel, a repülőtér üzemeltetési igazgató felügyelete mellett a repülőtér Repülésbiztonsági Igazgatója végzi. Adott esetben az ebből származó repülésbiztonsági feladatok a közeli települések fejlődését is korlátozhatják, és így ellentétet okozhatnak a repülőtéri és a helyi, önkormányzati hatóságok között.

A repülőtér környezetének tájhasználata nem sérthet repülésbiztonsági érdeket. A környező földtulajdonosokkal, önkormányzatokkal kapcsolatot tartva biztosítani kell, hogy a repülőtérhez közeledve a tájhasználat kockázata folyamatosan csökkenjen.

**A magas kockázatú tájhasználat** rendszeresen vonzza a nagy számú és veszélyes madárfajokat. Ezek a madarak gyakran nagy távolságokban repülnek magas repülésbiztonsági kockázatot okozva, mert könnyen a fel- és leszálló repülőgépek útjába kerülhetnek. A magas kockázatú tájhasználat magában foglalja a szemétgyűjtő, sertéshizlaló telepeket, vízimadarak táplálkozási helyeit, sőt még a lóverseny pályákat is.

**A közepes kockázatú tájhasználat** a kisebb, de még jelentős számú veszélyes madárfajt vonz. Ezek magukban foglalják a nyitott vagy részben zárt szemétátrakó helyeket, marha telepeket, szennyvízderítő telepeket, parkokat és kirándulóhelyeket, illetve golfpályákat is.

**Az alacsony kockázatú tájhasználat** kis számú veszélyes madarat rendszertelenül vonz. Ez magában foglalja száraz szemétlerakó helyeket, mocsarakat, lápokot, lapályokat és az üdülőterületeket.

**A lehetséges kockázatú tájhasználat**, szabályos alkalmazás esetén nem vonzaná a veszélyes madárfajokat. Ezek például a zárt szemétátrakódó helyek, száraz és nedves recirkulációs üzemek, baromfitelepek, szántók esővízgyűjtők.

### 17.3.2 – Közvetlen repülőtéri intézkedések

A repülőtér vonzerejének csökkentése a madarak szempontjából alapvető fontosságú. Valójában ez sokkal fontosabb, mint a madarak elkergetése/elűzése a területről. El kell érni, hogy a repülőtér ne biztosítson könnyen elérhető erőforrásokat a vadon élő állatok számára táplálék, víz, menedék vagy szaporodási helyek tekintetében. Ha ezek megvannak, akkor vissza fognak térni a madárrisztási technikák ellenére is. Önmagában a madárrisztási technikák kudarcra vannak ítélve, kivéve ha a repülőtér a legkevésbé sem vonzó a vadvilág számára. Az élőhelyek kezelése és a vadon élő állatok elrettentése érdekében két párhuzamos folyamatot kell lejárni: azonosítani a vonzóterületeket és végre kell hajtani a változtatásokat a vonzás megszüntetésére. Az okok, amelyek miatt a madarak a repülőtéren tartózkodnak nem mindig egyértelműek, de általánosságban elmondható, hogy a következők vonzzák a madarakat:

- táplálék: kisebb gerinctelenek, kisebb emlősök, magok, növények;
- fészkelőhelyek a fákon, bokrokon, kidőlt fákon, épületeken;
- nyílt, nagy terep által kínált biztonság, ahol könnyen megláthatják a közeledő ragadozókat;
- víz: tavak, árkok, tócsák, víztározók, délibáb;
- mezőgazdasági tevékenységek: permetezés, szántás, aratás;
- gyümölcsfák, rovarok, kukorica, lóhere, lucerna;
- magas páratartalmú időszakok, mocsaras területek;
- meleg, burkolt felületek;
- épületek, hangárok, ereszcsonnák;
- repülőtéri berendezések, jelzők;
- kavicsos területek;
- vízpart, nádasok.

Mivel nyilvánvaló, hogy ezen vonzerők fajonként változnak, ezért a Hévíz-Balaton Airport együttműködési megállapodást írt alá a Balaton-felvidék Nemzeti Parkkal, hogy igénybe vegye ornitológus/biológus szakember segítségét.

Az élőhelyek megfelelő kezelése lehet a leghatékonyabb módszer a vadon élő állatok jelentette veszély csökkentésére a repülőtéren. Az élőhelyek kezelésének kulcsa az olyan körülmény elkerülése, mely vonzza a vadon élő állatokat, például élelmet, vizet, költőterületet és menedéket kínál számukra.

A következő közvetlen intézkedések lettek bevezetve annak érdekében, hogy a repülőtér kevésbé vonzó hely legyen a vadvilág számára:

- vadvédő kerítés: a repülőtér körüli kerítés gyakran biztonsági és védelmi okokból szükséges, de nem elhanyagolható azon képessége, mely a helyi

vadon élő állatok kizárását szolgálja. A kerítés állapotának rendszeres ellenőrzése, szükség szerű javítása;

- tüskék kihelyezése a táblákra, PAPI-ra, és egyéb objektumokra a futópályasávban: megakadályozza a ragadozó madarak leszállását az adott tereptárgyra, akik ezt megfigyelőállomásként használják a vadászatnál;
- magas fű policy bevezetése: a tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a magas fű (15-20 cm) kevésbé vonzza a madarakat. A hosszú fűben kevésbé tudnak vadászni a ragadozó madarak, illetve amikor a madarak nem vadásznak szeretnek „kiülni” magasabb pontokra, és onnan szemlélni a terepet, ezt megakadályozza a magas fű. A magas fű egy bizonytalansági tényező és visszatartja őket a leszállástól, nem ad pihenőhelyet. A levágott fűvet bálákba kell tenni és kell szállítani a repülőtér területéről;
- a repülőtéri növényzet ápolása, fák, bokrok eltávolítása, hogy a vadvilág minél kevesebb menedéket, táplálékot, és költő helyet találjon a repülőtér területén;
- ürge populáció csökkentése áttelepítéssel;
- megakadályozni, hogy a repülőtér területén szeméttelepek alakuljanak ki;
- a madár, és vadvilág hatásosabb kezelése érdekében vadászati szerződések kötése környékbeli vadászokkal, és azok szükség szerinti igénybevétele;
- a betévedt állatok szervezett kihajtása, szükség esetén kilövése.

### 17.3.3 – Aktív intervenciók technikák

Az intervenciók technikák azon végrehajtott tevékenységek összessége, melyet a mobil járőr alkalmaz a vadon élő állatok eltávolítására a magas kockázatú területekről. Ezen technikák egyik célja, hogy a madarak megtanulják, hogy bizonyos területeket ne használjanak. Ha egy madár megtapasztalja, hogy egy hely elfoglalására tett erőfeszítések nagyobbak mint a hely által nyújtott előny (táplálék vagy pihenés) lehetősége, nem fognak visszatérni.

A madarak / vadon élő állatok hatékony ellenőrzése megköveteli, hogy még a kis számban fellelhető potenciálisan veszélyes madarak / vadon élő állatok kis számát is a lehető leghamarabb el kell riasztani a repülőtérről.

Ez kiküszöböli azt, hogy a repülőtér vonzóvá váljon más madarak / vadvilág számára, mivel jelenlétük azt jelzi, hogy a repülőtéren van táplálék és / vagy biztonságos pihenőhely. Ennek elérése érdekében a madarakat / vadon élő állatokat az észlelést követően azonnal el kell riasztani.

A hatékony észlelés nem lehetséges a toronyból, vagy a forgalmi irodából, mobiljárőr alkalmazására van szükség, aki képzett és felszerelt olyan eszközökkel, amely alkalmas a madarak azonnali elosztatására.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK

A legtöbb intervenció technika a vadon élő állatok félelmére támaszkodik. Ez magába foglalja a következőket:

- a járőr jármű mozgásával előidézett elijesztés;
- hangfájlok lejátszása hangszórón keresztül (distress calls) – egyes fajok vészsírám hangjai;
- madárrisztó ágyúk használata.

A vad- és madárrisztás során a mobil járőröknek kitartóbbnak kell lenniük, mint a vadon élő állatoknak. A vadon élő állatok elzavarása, majd elvonulás ritkán hatékony megoldás. Gyakran szükséges ott maradni a madárrisztás után és az azonnali visszatérésüket megakadályozandó megismételni a risztást.

A madarak, és vadak riasztását, üldözését lehetőleg a forgalmi szünetekben kell végezni. Előfordul, hogy a füves területről elhajtott madarak, vadak a pályát, és más betonfelületeket keresztezve az üldözés miatt a menekülés során már tényleges közvetlen veszélyt jelentenek a fel- és leszálló repülőgépekre, míg ha nem üldöztük volna őket a betontól távol nem jelentettek volna közvetlen veszélyt. Mindezeket figyelembe véve a madár, és vadriasztást koordináló, végrehajtó személy döntsön a riasztás idejéről, és módszereiről.

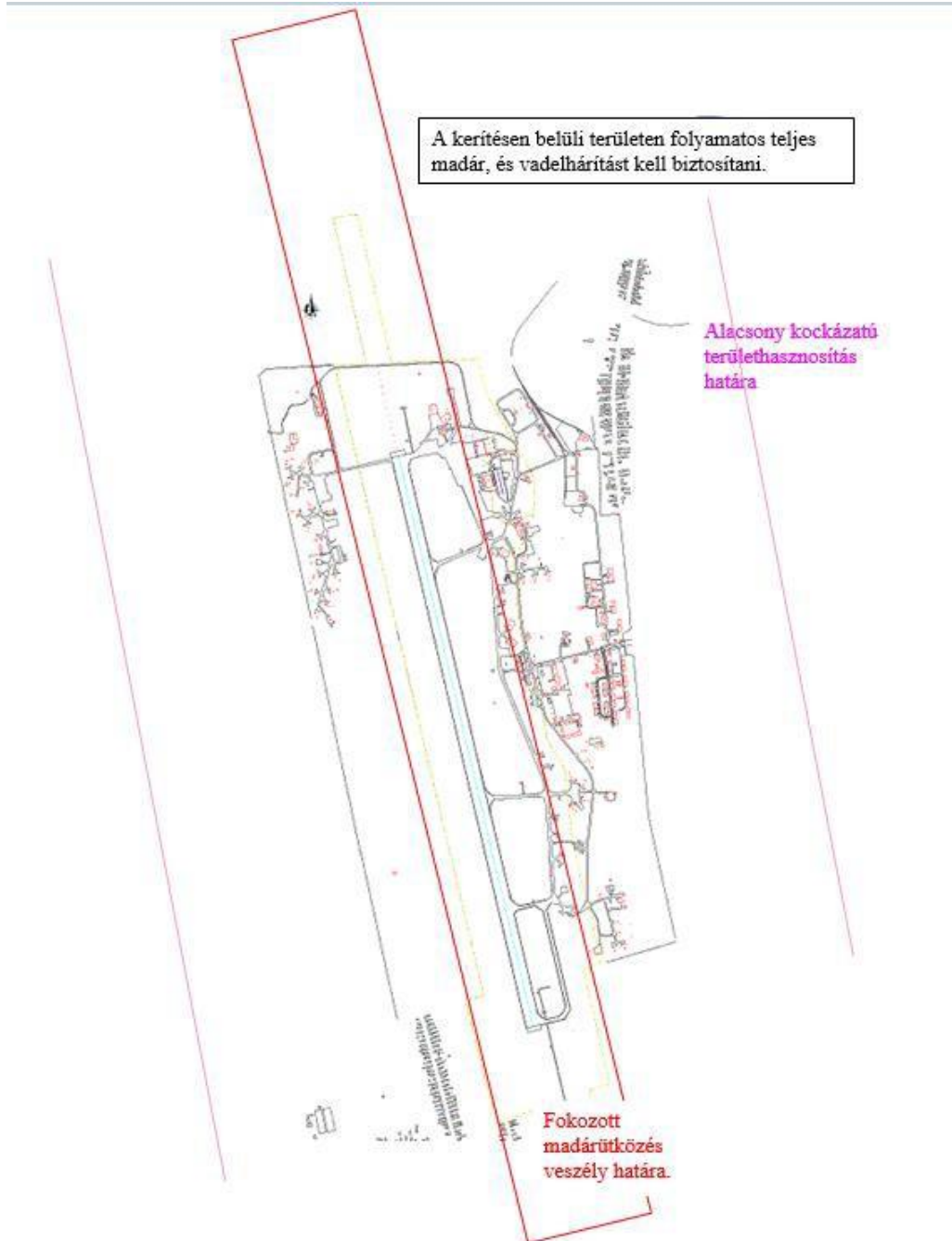
A madárriasztást és vadelhárítást általánosságban rendszeresen, és úgy kell végezni, hogy az állatok ne érezzék jól magukat a repülőtér környezetében az állandó zaklatás miatt.



E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK



### 17.3.3.1 – Madárriasztó ágyúk használata

Madárriasztó ágyúk vannak telepítve a két küszöb és a pálya közepe közelében. Kizárólag az alábbi kijelölt (1-6) telefonszámokról lehet őket vezérelni.

A vastagon szedett telefonszámokat kell felhívni a lövéshez.

Ágyú vezérlésére kijelölt telefonkészülékek		Kimenet vezérlése (manuális lövés)	Értesítés alacsony akku szint esetén	Értesítés pozíció vesztésről (felborult)
1. Ügyvezető Igazgató	00 36 30 705-1047	x		
2. Üzemeltetési és Karbantartási Vezető	00 36 30 705-1048	x	x	x
4. Előtér Ügyeletes	00 36 70 609-9173	x	x	x
5. Torony mobil	00 36 70 609-9073	x	x	x
6. Torony vezeték	00 36 83 200-310	x		
Hangyágyú 1	Vadriasztó 16THR			
	<b>0670/526-1382</b>			
Hangyágyú 2	Vadriasztó RWY			
	<b>0670/526-1286</b>			
Hangyágyú 3	Vadriasztó 34THR			
	<b>0670/524-0968</b>			

Egy hívásra az ágyúk három lövést adnak le.

A használat szabályai:

- A madárriasztó ágyúk használata korlátozott. Csak ténylegesen szükséges esetekben süthetőek el, nehogy a madarak megszokják a hangot, és később ne reagáljanak a durranásra;
- Ágyús riasztás csak a gép érkezése és indulása előtt, illetve pályaelenőrzés során történhet;
- A riasztás előtt meg kell győződni arról, hogy nem tartózkodik ember az ágyú közelében;
- Az ágyúk elsütése előtt rádióon jelezni kell a repülőtéri kollégák felé, hogy a következő percekben az ágyúkkal vadriasztás történik, senki ne közelítse meg azokat;

- Az ágyúk megközelítése előtt rádión jelezni kell a repülőtéri kollégák felé, hogy az ágyúknál ember tartózkodik, ezért azokat elsütni tilos;
- Az ágyú áttelepítése, karbantartása, megközelítése közben a csővébe belenézni, a csővel szemben tartózkodni tilos;
- Működése során a cső felhevülhet;
- A csőbe bármilyen anyagot, tárgyat belehelyezni tilos.
- Gyúlékony PB. gázzal működik, tehát a közelében dohányozni, nyílt lángot használni tilos;
- Gyúlékony anyagokat a közeléből el kell távolítani;
- Karbantartás, áttelepítés előtt a palackot el kell zárni;
- Tűz esetén a palackot el kell zárni;
- Az ágyúk megközelítése karbantartása során zajvédő használata kötelező. A berendezés 120-140 dB. hangszinttel üzemel.

#### 17.4 – A vad- és madárriasztási feladatok és felelőségek

A madár- és vad elhárítási intézkedések végrehajtását a Repülésbiztonsági Igazgató, és a beosztásában dolgozó madár- és vadveszély elhárításáért felelős munkatárs ellenőrzi.

A madár és vad elhárítási intézkedések végrehajtásának ellenőrzése során a repülőtér Repülésbiztonsági Igazgatója évente legalább egyszer:

- Gyűjtse be a madár és vadveszély elhárításában résztvevő Előtér Ügyeletesek javaslatait;
- Ellenőrizze, és értékelje a madár és vadveszély elhárítására hozott, és bevezetett intézkedések általános végrehajtását;
- Tegyen javaslatokat a repülőtér üzemeltetője felé a szükséges módosításokra, az eltérések megszüntetésére.

A madár- és vadveszély elhárításért felelős munkatárs rendszeresen, havonta legalább egyszer:

- Számoltassa be a madár- és vadveszély elhárításban résztvevő Előtér Ügyeleteseket, gyűjtse össze javaslataikat;
- Ellenőrizze, és értékelje a madár és vadveszély elhárítására hozott, és bevezetett intézkedések általános végrehajtását;
- Ellenőrizze vadvédelmi járőrözés végrehajtását;
- Ellenőrizze a technikai feltételek meglétét:
  - A kerítés állapotát;
  - A vadvédelmi járőrözés végrehajtását;

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- A madár, és vadriasztásban alkalmazott járművek, és riasztó felszerelésük állapotát;
- A hangágyú üzemképességét;
- Az egyéb pirotechnikai, és hang effektusokkal riasztóeszközök meglétét, és üzemképességét;
- A ragadozó madárhangokat imitáló eszközök üzemképességét;
- A riasztáshoz alkalmazott egyéb eszközök és felszerelések meglétét, és üzemképességét.
- Madár, és vadriasztások esetén:
  - Ellenőrizze, hogy a madár, és vadriasztást koordináló, végrehajtó személy megfelelően dönt-e a riasztás idejéről, és módszereiről;
  - Ellenőrizze, hogy a bevezetett módszereket a riasztásban résztvevő munkatársak megfelelően alkalmazzák-e;
  - Ellenőrizze, és értékelje a módszerek hatékonyságát;
  - Ellenőrizze, hogy a riasztással kapcsolatban:
    - Metörtént-e a torony szolgálat értesítése;
    - Megadta-e a torony szolgálat a végrehajtásra az engedélyt;
    - Megfelelő-e az összeköttetés;
    - Jelentik-e a torony szolgálatnak a feladat befejezését.
- Ellenőrizze a repülőtéri növényzet ápoltságát, a fűnyírás megtörténtét, valamint a szükséges bokrok, és fák eltávolításának végrehajtását;
- Ellenőrizze, hogy az ürge, és rágcsáló populáció nem szaporodott-e túlságosan a területen;
- Ellenőrizze repülőtér területén a szeméttárolók fedettségét;
- Vizsgálja a vadászati szerződésekből foglaltak végrehajtását, valamint, hogy a betévedt állatok szervezett kihajtása, szükség esetén kilövése megtörtént-e,
- Ellenőrizze a repülőtéri környezetben a madár, és vadelhárítással kapcsolatos területhasználatot;
- Az ellenőrzés eredményeit dokumentálja, összegezza, és tegyen javaslatot a repülőtér Repülésbiztonsági Igazgatóján keresztül az üzemeltető részére a szükséges madár- és vadriasztással kapcsolatos intézkedések megtételére.

Az Előtér Ügyeletes felel a madár- és vadriasztás megszervezéséért, koordinálásáért és elvégzéséért, melynek során figyelembe veszi a forgalmi helyzetet, és szorosan együttműködik a torony szolgálattal. A torony szolgálat önállóan is kérheti a madár- és vadriasztás végrehajtását. A madarak/állatok észlelését a toronyszolgálatnak részére jelenteni kell. A madárriasztás végrehajtását minden esetben jelenteni kell a toronyszolgálatnak.

A torony szolgálat részére a jelentések rádión, illetve telefonon történnek, melyek az adatrögzítőn dokumentálásra kerülnek.

A Hévíz-Balaton Airport mint az LHSM repülőtér felelős üzemeltetője a madárriasztási és vadászati feladatok ellátására külső alvállalkozóval is szerződik a vadászati feladatok ellátására. A megbízás célja az LHSM repülőtéren és légtérében a repülésbiztonságot veszélyeztető madár és vadállomány elriasztása, illetve elszaporodásának megakadályozása.

A vadászati feladatokkal megbízott hivatásos vadász vállalja, hogy szabálytalan időközönként, de előre egyeztetett időpontokban, havonta kétszer, illetve a repülőtér külön felkérésére alkalmanként vaklőszeres madárriasztást végez, illetve gondoskodik az üzemi területre bejutott vadak eltávolításáról. A vadak eltávolításakor elsősorban a befogás, vagy a tűzvédelmi törőkapuk megnyitásával a kihajtás módszerét alkalmazza. Az előző módszerek sikertelensége esetén megszervezi a repülésbiztonságra veszélyes vad kilövését.

A vadászati feladatokkal megbízott hivatásos vadász vállalja, hogy rendelkezésre áll, és a kiértékeléstől számított 12 órán belül a szükséges madárriasztást, vadeltávolítást elvégzi. A feladat végrehajtása során igazodik a repülőtér üzemi rendjéhez. Betartja a repülésbiztonsági, illetve vadászati szabályokat. Biztosítja a vadriasztáshoz szükséges fegyvert.

A vadászati feladatokkal megbízott hivatásos vadász biztosítja a vadriasztási feladathoz szükséges rendőrségi koordinációt, vaklőszereseket, a szükséges emberi és technikai segítséget, a megbízó bejutását a repülőtérre, valamint a területen a feladathoz elengedhetetlen szabad mozgást.

## 17.5 – Kötelező jelentés a madárral való ütközésről

Egyre növekszik az a tendencia, hogy a légitársaságok és/vagy biztosító társaságok jogi lépéseket tesznek egy-egy madárral való ütközés költségeinek visszatérítésére azon repülőtereken, ahol az eset történt. Többek között ezért is fontos, hogy a Hévíz-Balaton Airport rögzítse a vad-és madárvédelmi intézkedéseit, mellyel biztosítja, hogy az esemény idején a program megfelelően működött.

A madár- és a vadon élő állatok ellenőrzési program részeként összegyűjtött adatok szintén fontosak a megtett intézkedések hatékonyságának felmérésében (**HBA.AM.E.17.5** – „Adatok rögzítése és értékelések készítése”).

Az összes madár és vadon élő állatot ellenőrző programot figyelemmel kell kísérni annak érdekében, hogy meg lehessen állapítani, hogy azok hatékonyan működnek, szükséges a módosításuk, vagy javítani kell-e azokat. Ennek a leghatékonyabb módja a madárral való ütközésekkel kapcsolatos adatok gyűjtése.

Minden madárral való ütközést be kell jelenteni, függetlenül attól, hogy okozott-e kárt a repülőgépben vagy sem, illetve, hogy milyen madárfajjal történt az eset.

*Fontos: a Hévíz-Balaton Airport nem alkalmaznak semmilyen büntetést a munkavállalók felé a madárral való ütközés bejelentése miatt!*

Annak ellenére, hogy a kis fajok – például fecske vagy veréb méretű madarak – valószínűleg nem okoznak kárt a nagy sugárhajtású repülőgépekben a személyzetnek ezt is jelentenie kell.

A repülőtéren bekövetkezett madárral való ütközéseket soha sem szabad a kockázat mérésére használni, vagy a vad- és madárriasztási munkatárs és/vagy az Előtér Ügyeletes teljesítményének mérésére alkalmazni.

Az információgyűjtés szempontjából, és a kockázat jobb megértése érdekében a lehető legtöbb eseményt kell begyűjteni a statisztikához, de az összes madárral való ütközés jelentése azonban számos problémát vet fel. Például, ha egy pilóta jelentést küld madárral való ütközésről a megközelítés végső egyenesén, de a repülőgép ellenőrzése nem mutat bizonyítékot arra, hogy az eset valóban megtörtént, akkor a madárral való ütközés nem erősíthető meg. A lehetséges madárral való ütközés helyétől eltekintve az ilyen jelentés kevés hasznos információt nyújt, amelyek elősegítik a repülőtér a vad- és madárvédelmi erőfeszítéseinek megcélzásában. Ezeket a meg nem erősített madárral való ütközéseket is fel kell jegyezni, de nem kell alávetni további elemzésnek.

Vannak olyan események, amikor a madárral való ütközés nem következik be, például a pilótákat kénytelenek kitérő manővereket tenni a madarak elkerülése érdekében, ezeket külön fel kell jegyezni, mivel ezek az esetek potenciálisan veszélyesek és a madarak jelenléte okozta.

Ezeket az adatbázisokat is létre kell hozni és fent kell tartani annak érdekében, hogy a megerősítetlen, vagy majdnem bekövetkezett madárral való ütközéseket el lehessen választani a tényleges eseménytől.

A madárral való ütközés pontos meghatározására definíciók széles skálája létezik, de a Hévíz-Balaton Airport az eseményeket három kategóriába sorolja:

### **Megerősített madárral való ütközés**

Bármely bejelentett madárral való ütközés (élő állat és egy repülőgép között), amelynél tetem marad fenn, vagy a légi jármű sérülése bizonyított. Bármely madár, amelyet a repülőtéren holtan találtak, ahol nincs más nyilvánvaló halál ok (például autóval való ütközés, ablaknak nekirepült, stb.).

### **Nem megerősített madárral való ütközés**

Bármely bejelentett madárral való ütközés (élő állat és egy repülőgép között), amelyre vonatkozóan nem találtak bizonyítékot.



## Súlyos események

Olyan események, amelyekben a madarak jelenléte a repülőtéren vagy a környezetében bármilyen hatással van a repülésre, függetlenül attól, hogy található-e madárral való ütközésre bizonyítékok.

Ezek a meghatározások biztosítják a maximális mennyiségű információ gyűjtését, de csak a megbízható bizonyítékokat kell felhasználni a vadvilág kezelését szolgáló program hatékony értékeléséhez.

Különösen fontos a madarakkal kapcsolatos adatok hatékony elemzése. A repülőtéren bekövetkezett madárral való ütközések (megközelítésnél 200 láb alatti, emelkedésnél 500 láb alatti magasságig az ICAO meghatározása alapján) elválasztása a megközelítés vagy emelkedés távolabbi szakaszán előforduló madárral való ütközésektől segít meghatározni azokat, amelyeket a repülőtér vad- és madárriasztási programja valószínűleg befolyásol. Hasonlóan fontos a madárral való ütközések szétválasztása a madarak súlya alapján – 100 g feletti fajok nagyobb valószínűséggel okoznak kárt. Ezek hozzájárulnak a repülőtér valós madárral való ütközés kockázatának azonosításához.

A madárral történt ütközés statisztikáit csak akkor lehet megfelelően értelmezni, ha az „elütött” madár faja pontosan ismert. A madárral való ütközés során a madártetemek gyakran foszlányos/töredékes, de a legkisebb tolltöredékek vagy vérminta alapján is azonosíthatók a fajok DNS elemzéssel. A Hévíz-Balaton Airport gondoskodott arról, hogy a madártetemeket a legteljesebben azonosítani lehessen, ezért együttműködési megállapodást írt alá a Balaton-felvidéki Nemzeti Parkkal.

A madárral való ütközésre rögzítésére a Hévíz-Balaton Airport a *17. függelék - Wildlife Strike Reporting Form*-ot alkalmazza.

Ha egyes adatelemek nem állnak rendelkezésre (például a madárral való ütközés magassága), akkor a lehető legtöbb információt kell összegyűjteni, és a későbbi elemzések során figyelembe kell venni a hiányzó adatokat. Minél több információ kerül rögzítésre a madárral való ütközéssel kapcsolatos eseményekről, annál jobb.

## 17.6 – Adatok rögzítése és értékelések készítése

A vadon élő állatokat a Hévíz-Balaton Airport digitálisan veszi nyilvántartásba okostelefonon keresztül. A vadon élő állatok és azok tevékenységei az *AscendXYZ* mobil applikációján keresztül kerülnek bejegyzésre, mely az Előtér Ügyeletes szolgálati mobiltelefonjára van letöltve és a regisztrációt minden vad-és madárriasztás alkalmával el kell végeznie.

Ezzel az applikációval minimálisra lehet csökkenteni a pontos adatok figyelmen kívül hagyását. Az adatok azonnal elérhetőek, 24/7 időtartamban, digitális formátumban.

Az eljárás folyamata a következő:

1. Az Előtér Ügyeletes nyilvántartásba veszi a madarakat néhány érintéssel a mobiltelefonon. Az észlelés pontos helyét a mobiltelefon GPS jeladója biztosítja. Ezen kívül lehetőség van kép alapján a madárfaj kiválasztására, a madár tevékenységének meghatározására (táplálkozás, pihenés, stb.) és a madárriasztás alkalmával rögzíteni, hogy mely irányba repülnek tovább a madarak.
2. Minden rögzített adatok bármikor rendelkezésre állnak digitális formátumban, vagy jelentéseként a vezetőség számára. Ehhez be kell jelentkezni a jelszóval védett Hévíz-Balaton Airport fiókjába az AscentXYZ web-portáljába.
3. Az Előtér Ügyeletesek madár észlelési tevékenységei valós időben láthatók, amely lehetővé teszi a „csúcspontok” azonosítását, valamint a hirtelen változások észlelését, lehetővé téve az új kockázatok enyhítését és kiigazítását.
4. Az AscendXYZ vadon élő állatok nyilvántartására szolgáló applikáció automatikusan kinyeri az összes adatot és napi, havi és éves jelentéseket készít. Ezek a jelentések értékes információt nyújtanak a jövőbeni kockázatértékeléshez. A jelentések letöltéséhez be kell jelentkezni a jelszóval védett Hévíz-Balaton Airport fiókjába az AscentXYZ web-portáljába.
5. A jelentésben elérhetőek a nyilvántartásba vett vadon élő állatok száma, magas/közepes/alacsony kockázatok és a napi aktivitások (összesen és fajspecifikusan). A jelentésben számszerűsítve vannak a regisztrált állatok idő és kockázat szempontjából. Ez lehetővé teszi a gyors reagálást megnövekedett aktivitás esetén.

Az összegyűjtött adatok alapján a jelentések segítenek azonosítani a vadon élő állatok magas aktivitási szintjét annak érdekében, hogy ki lehessen választani a madárriasztás megfelelő eszközeit/módszereit és további megelőző intézkedések bevezetéséről lehessen dönteni.

Ha a madár aktivitása magas, ezt az információt továbbítani kell az AFIS szolgálat felé, aki rádióon tájékoztatást ad a légijárművek számára.

## 18 – Repülőtéri akadályok kezelése

ADR.OPS.B.075; AMC1 ADR.OPS.B.075

A Hévíz-Balaton Airport az LHSM repülőtéren és annak környezetében figyelemmel kíséri a következőket:

- az engedélyezési feltételekkel összhangban meghatározott akadályhatárolt és védelmi felületeket és a repülőtérhez kapcsolódó más felületeket annak érdekében, hogy a hatáskörébe tartozó, megfelelő intézkedésekkel csökkentse az e felületekre és területekre történő behatoláshoz társuló kockázatokat;
- az akadályok jelölését és kivilágítását annak érdekében, hogy adott esetben a hatáskörének megfelelően eljárjon; és
- az emberi tevékenységekkel és a területhasználattal járó veszélyeket annak érdekében, hogy adott esetben a hatáskörének megfelelően eljárhasson.

A Hévíz-Balaton Airport rendelkezik a figyelemmel kísért területen belüli akadályokhoz, fejleményekhez és más olyan tevékenységekhez társuló kockázatok csökkentésére szolgáló eljárásokkal, amelyek érinthetik a repülőtéren közlekedő, oda érkező vagy azt elhagyó légi járművek által végzett műveletek biztonságát.

A légiközlekedési hatósággal együttműködésben meghatározott módon a HBA eljárásokat alkalmaz az akadályok elhelyezkedésében, a jelölésben, a világításban, a repülőtéren és a repülőtér körüli területeken folytatott emberi tevékenységekben és területhasználatban bekövetkező változások figyelemmel kísérése érdekében. Az ellenőrzés hatályát, korlátozásait, feladatait és felelősségi köreit az illetékes légiforgalmi szolgáltatókkal, a légiközlekedési hatósággal és más érintett hatóságokkal együttműködve kell meghatározni.

A HBA által ellenőrizendő repülőtéri környezet határait a légiközlekedési hatósággal együttműködve kell meghatározni, és azokat a területeket kell magába foglalnia, amelyek vizuálisan ellenőrizhetők a munkaterület ellenőrzései során.

A HBA eljárásokkal rendelkezik a repülőtéren és a környezetében az ellenőrzési eljárásokkal feltárt változásokkal kapcsolatos kockázatok csökkentése céljából. A repülőtér külső kerítésén kívüli akadályokkal vagy veszélyekkel összefüggő kockázatok csökkentésének hatályát, korlátait, feladatait és felelősségi köreit az érintett légiforgalmi szolgáltatókkal, a légiközlekedési hatósággal és más érintett hatóságokkal együttműködve határozza meg.

Az emberi tevékenység és a területhasználat által okozott, elemzendő és csökkentendő kockázatok a következőket foglalják magukba:

- akadályok és a keletkező turbulencia lehetősége;
- veszélyes, megtévesztő és félrevezető fények használata;
- nagy és erősen tükröződő felületek által okozott káprázó hatás;

- láthatatlan sugárzás forrásai, vagy mozgó vagy rögzített tárgyak jelenléte, amelyek zavarják a légiforgalmi kommunikációt, a navigációs és a felügyeleti rendszerek teljesítményét, vagy hátrányosan befolyásolják azt; és
- a repülőtér közelében lévő nem légiforgalmi földi fény, amely veszélyeztetheti a légi jármű biztonságát, és amelyet el kell nyomni, ki kell szűrni vagy más módon kell módosítani a veszélyforrás kiküszöbölése érdekében.

### 18.1 – Akadályok kontrollálása és nyomon követése a repülőtér határain belül és kívül, az illetékes hatóság értesítése az akadályok jellegéről és elhelyezkedéséről/helyzetéről, majd azt követően, szükség szerint, kiegészítés vagy az akadályok megszüntetése, a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat kiadványainak módosítását is beleértve

Első lépésként meg kell állapítani az akadályok pontos helyét és méretét. A HBA mint az LHSM repülőtér felelős üzemeltetője az akadályok felmérésére külső alvállalkozóval szerződik.

A HBA a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálatot a **HBA.AM.E.7.1.1** – „Az AIP kiadásának rendje” és a **HBA.AM.E.7.1.2** – „NOTAM-ok kiadásának rendje” pontok alapján értesíti.

Szükséges esetben a HBA a légiközlekedési hatóságot a **HBA.AM.D.7.1.4** – „A Hatóság értesítésének rendje” pont alapján értesíti.

### 18.2 – A repülőtéren és annak környezetében folytatott emberi tevékenységgel és területhasználattal összefüggő kockázatok figyelemmel kísérése és csökkentése.

A HBA az akadályokkal kapcsolatban felmerült üzemelési és repülésbiztonsági kockázatokat a **HBA.AM.B.2.2.5** – „A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata” pont alapján kezeli.

Az akadályok napi ellenőrzését az Előtér Ügyeletes a **HBA.AM.E.9** – „A repülőtér mozgási, és más üzemi területeinek ellenőrzése” pont alapján végzi.

Az akadályok rendszeres felmérését a HBA 5 évente elvégezteti a megfelelő szakértelemmel rendelkező alvállalkozóval. Változások esetén az előző pont alapján kell a Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálatot és szükség szerint a légiközlekedési hatóságot értesíteni.

Részletes információ az akadályokról, beleértve az akadály térképét a **HBA.AM.D.6.7** „Akadályok adatai” pontban található.

## 19 – Repülőtéri kényszerhelyzetek kezelése

ADR.OPS.B.005; AMC1 ADR.OPS.B.005(b); AMC2 ADR.OPS.B.005(b);  
AMC1 ADR.OPS.B.005(c)

A Hévíz-Balaton Airport létre hozta és végrehajtja a repülőtéri kényszerhelyzeti tervet, amely:

- arányos a légi járművek műveleteivel és a repülőtéren végzett egyéb tevékenységekkel;
- biztosítja a megfelelő szervezetek közötti koordinációt a repülőtéren vagy annak környezetében előforduló kényszerhelyzet elhárítása során; és
- a terv megfelelőségének rendszeres vizsgálatára és a terv hatékonyságának javítása érdekében az ebből származó eredmények felülvizsgálatára irányuló eljárásokat tartalmaz.

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy:

- a repülőtéri kényszerhelyzeti terv tartalmazza a megfelelő szakmai mentőszolgálatok azonnali rendelkezésre állását és a velük kialakított együttműködést, hogy reagálni tudjanak a kényszerhelyzetekre;
- a futópályaküszöb 1 000 méteres távolságán belül megtörténjen a leszállási és felszállási területek értékelése a beavatkozáshoz rendelkezésre álló lehetőségek megállapításához.

Részletes információ a Hévíz-Balaton Airport Kft. „Kényszerhelyzeti Terv” c. dokumentumában található.

## 20 – Repülőtéri tűzoltó szolgálat

ADR.OPS.B.010

A Hévíz-Balaton Airport Kft. a fenti jogszabálypontnak megfelelően biztosítja a mentés és tűzoltás, beleértve a tűzoltási követelmények teljesítéséhez szükséges létesítmények, felszerelések, személyzet és eljárások rendelkezésre állását, amelyre vonatkozóan a részletes leírást és szabályozást a Tűzoltó Szolgálatok Kézikönyve tartalmazza.

## 21 – Mozgásképtelen légi jármű eltávolítása

Az LHSM üzemeltetése során kényszerhelyzetben, vagy akár egyszerű műszaki meghibásodás okán előfordulhat, hogy egy légitánc, földi jármű, vagy más eszköz a futópályán, a használatos gurulóúton, vagy előtereken mozgásképtelenül forgalmi akadályként vesztegel.

A repülőtér folyamatos üzemének biztosítása, illetve a normál üzemszerű körülmények mielőbbi helyreállítása megköveteli, az akadályt okozó mozgásképtelen légitánc, jármű mielőbbi eltávolítását.

A mozgásképtelen légitánc eltávolítás felelőssége a légitánc üzemeltetője vagy a légitánc tulajdonosa, a HBA képviselőjével együttműködve. Az LHSM repülőtér üzemeltetője nem rendelkezik a mozgásképtelen légitánc eltávolítására előírt megfelelő felszereléssel. Azonban az LHSM repülőtér üzemeltetője lehetőségeihez képest, minden, tőle elvárható módon segítséget nyújt a légitánc üzemeltetőjének / tulajdonosának az eltávolítási folyamatban.

Csak a mozgásképtelen légitánc üzemeltetője / tulajdonosa által engedélyezett személy engedélyezheti a légitánc eltávolítását. Az LHSM repülőtér személyzete csak abban az esetben nyújt segítséget, ha a légitánc üzemeltetőjének / tulajdonosának engedélyét megkapja, és nem vállal felelősséget az eltávolítás során a felszerelés, anyagok vagy személyzet használatából eredő károkért.

A légitánc eltávolításával kapcsolatban felmerülő összes közvetett és közvetlen költségek a légitánc üzemeltetőjét / tulajdonosát terhelik (beleértve, de nem kizárólagosan az LHSM repülőtér részleges, vagy teljes bezárásából eredő járulékos veszteségeket is) és semmilyen módon nem terhelhetők LHSM üzemeltetőjére.

A mozgásképtelen légitánc üzemeltetője / tulajdonosa és megbízottjai minden körülmények között kötelesek betartani a repülőtéri biztonsági, munka- és tűzvédelmi rendszabályokat és kötelesek együttműködni LHSM üzemeltetőjével vagy megbízottjával, képviselőjével.

LHSM dokumentálja és nyilvántartja a helyreállítási művelet során meghozott összes eseményt és döntést, kiegészítve az esetlegesen készített vázlatokkal, fényképekkel, videókkal és rajzokkal.

Az esemény felszámolását követően a lehető legrövidebb időn belül vissza kell állítani a repülőtér tűzoltó védelmi kategóriáját, amennyiben az csökkentet volt.

Az akadály eltávolítása és az okozott járulékos károk felszámolása után, a tűzoltó- és műszaki mentőszolgálat jelenti a Repülőtér Ügyeletesnek, és a toronyszolgálatnak, hogy a terület a forgalom számára ismét rendeltetésszerűen használható. Ez alapján a Repülőtér Ügyeletes gondoskodik repülőtér újbóli megnyitásáról és a szükséges NOTAM kiadásáról. (**HBA.AM.E.7.1.1** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje”)

## 22 – Veszélyes anyag és üzemanyag tárolása és kezelése

### 22.1 – Üzemanyag tárolása és kezelése

ADR.OPS.B.055; AMC1 ADR.OPS.B.055

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.



A Hévíz-Balaton Airport ellenőrzi, hogy a légi járművek tüzelőanyagainak tárolásában és adagolásában részt vevő szervezetek rendelkeznek-e olyan eljárásokkal, amelyek biztosítják, hogy a légi járműveket nem szennyezett és megfelelő összetételű üzemanyaggal látják el.

A Hévíz-Balaton Airport – saját magának vagy megállapodás alapján harmadik felek révén – ellenőriznie kell, hogy a légijárművek üzemanyagainak tárolásában és adagolásában részt vevő szervezetek alkalmaznak-e olyan eljárásokat, amelyek célja:

- az üzemanyag tárolására és adagolására szolgáló felszerelések és berendezések olyan állapotban tartása, hogy az üzemanyag ne váljon alkalmatlanná a légijárműben történő felhasználásra;
- az ilyen felszerelések és berendezések olyan módon történő jelölése, amely megfelel az üzemanyag minőségének;
- a légijárművek üzemanyagainak tárolása és adagolása során megfelelő pontokban üzemanyagminták vétele, és a mintákról nyilvántartás vezetése;
- az üzemanyagok tárolása, adagolása és a repülőtéren más módon történő kezelése során megfelelően képzett személyi állomány alkalmazása.

A megfelelőség biztosítása érdekében a Hévíz-Balaton Airport a légijárművek üzemanyagainak tárolásában és adagolásában résztvevő szervezetek részére auditálási jelentéseket, vagy az üzemanyag minőségének biztosításához megfelelő nemzeti eljárásokat használhat.

Az eljárás részletezése a „Repülőtéri Üzemanyagok Kezelési Folyamatai” című dokumentumban található.

A szállítást végző személyek ADR képzésben részesültek. Az ADR tanfolyam igazolást, valamint a szállításra vonatkozó ADR szabályok összefoglaló leírását a szállítás során a szállítójárműben kell tartani.

**A benzin és gázolaj szállítására a veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról szóló európai megállapodás (ADR) rendelkezései vonatkoznak.**

A repülőtéren repülőgép üzemanyag feltöltést a kiszolgáló szervezet, a földi kiszolgálási engedély birtokában, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott „Üzemanyag kezelési folyamatok kézikönyve” szerint végez.

A repülőtér területén működő repülőtéri adóraktár a „Működési szabályzat Kézikönyv telep” és „Működési szabályzat Kézikönyv kocsi” alapján működik.

## 22.2 – Veszélyes anyag tárolása és kezelése

ADR.OR.D.020(b); AMC1 ADR.OR.D.020(b)

A Hévíz-Balaton Airport kijelöli a repülőtér azon megfelelő területeit, ahol a repülőtéren átszállított veszélyes áruk tárolhatók.

A veszélyes árukat szállító légitársaságok parkolás céljára, valamint földi kiszolgálására a 3-as előtér 1-es állóhelye használható.

A IATA Dangerous Goods Regulation, az IATA által kiadott Veszélyes Áru Kezelési Szabályzat szerint veszélyes árunak nevezünk azokat az árucikkeket és anyagokat, amelyek a légiszállítás során jelentős mértékben veszélyeztethetik az egészséget, a biztonságot, a környezetet és más vagyontárgyak épségét, valamint amelyeket a Szabályzat szerint osztályoznak illetve amelyeket a szabályzat veszélyes áruként jelöl. További információ a HBA REPÜLŐGÉP KISZOLGÁLÁSI KÉZIKÖNYV 7. fejezetben.

A repülőtéri gépjárművek, kiszolgáló eszközök karbantartását szerződött partnerek végzik. A karbantartás, javítás során keletkezett veszélyes hulladékot, veszélyes anyagot, festékeket, oldószereket, tisztító folyadékokat, szennyezett rongyokat, törőpapírokat, olajos-zsíros eszközöket, a kiszertelt selejt akkumulátorokat stb. elszállítják, és kezelik.

A repülőtéren megjelenő veszélyes áruk és anyagok kezelését a hatályban lévő (bizalmas minőségű) közbiztonsági terv is szabályozza.

Az LHSM repülőtéren állandó áruforgalom nincs. A repülőtéren állandó jellegű veszélyes anyag tároló nincs kialakítva. A veszélyes áru tulajdonsága alapján egyedileg kijelölt alkalmi tárolási lehetőséget biztosít a repülőtér. A veszélyes anyagokat átmeneti tárolás esetén a Cargo terminálban van lehetőség elkülöníteni, vagy külön hangárban kerül elzárásra és őrzésre. A veszélyes anyag jellegének megfelelő átmeneti tároló helyet a repülőtér tűzoltó parancsnoka jelöli ki.

Az LHSM repülőtéren keresztül szállított veszélyes anyagok kezelésében kiképzett kiszolgáló szervezetünk részt vesz. A kiszolgálás, és a veszélyes anyagok kezelése az IATA DGR szerint történik. A veszélyes anyagok kezelésében részt vevő alkalmazottak rendelkeznek az előírt IATA DGR képzéssel.

Veszélyes anyagot szállító induló légitársaság esetére veszélyes áru kezelő ügynökséggel (DGR acceptance agent) van szerződése a Hévíz-Balaton Airportnak. A repülőtérről induló veszélyes árut általában tárolás nélkül kezeli a Hévíz-Balaton Airport, ezért csak közvetlenül a repülőgép indulása előtt, az veszélyes áru berakodásakor kerül átvételre és azonnali berakodásra a repülőgépbe – a földi kiszolgálási engedély, és az IATA DGR szabályok szerint. Amennyiben a közvetlen átrakodás nem oldható meg, a veszélyes anyag részére átmeneti tárolást biztosítunk

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

a fentiek szerint. A folyamatot a „DGR acceptance agent” felügyeli.

Veszélyes áru várható érkezéséről a Hévíz-Balaton Airport előre értesül. Az áru címzettjének képviselője a repülőgép érkezésekor már a repülőtéren várakozik. Veszélyes árut a repülőtéren általában sincs tárolva, ezért az áru a repülőgépről közvetlenül az átvevő szállítóeszközére kerül. Amennyiben a közvetlen átrakodás nem megoldható, a veszélyes anyag részére átmeneti tárolás biztosítása lehetséges fentiekben leírtak szerint.

Az előre be nem jelentett, váratlanul érkező veszélyes árut nem kezeljük, nem tároljuk, nem vesszük át, visszautasítjuk.

## 23 – Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek

ADR.OPS.B.045; AMC1 ADR.OPS.B.045  
SERA.3210

A Hévíz-Balaton Airport gondoskodik a csökkent látási viszonyok között végzett repülőtéri műveletek biztonságosságát szavatoló eszközök és eljárások létrehozásáról és végrehajtásáról.

A csökkent látási viszonyok között követendő eljárások a légiközlekedési hatóság előzetes jóváhagyását igénylik.

A Hévíz-Balaton Airport – a légiforgalmi szolgáltatóval együttműködve – gondoskodik a CAT I. kategóriájú megközelítés, illetve a csökkent látási viszonyok között végzett felszállásnál alkalmazott eljárásokról.

A csökkent látási viszonyok között követendő eljárások esetén a Hévíz-Balaton Airport tájékoztatást ad a repülőtér létesítményeiről a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok és/vagy légiforgalmi szolgálatok részére.

A Hévíz-Balaton Airport eljárásokat alakított ki és végrehajtja annak biztosítása érdekében, hogy a csökkent látási viszonyok között követendő eljárások fennállása esetén az előtéren működő személyek és járművek száma a lehető legkisebbre korlátozódjon.

A csökkent látási viszonyok között végrehajtandó biztonságos repülőtéri eljárások biztosítása érdekében a Hévíz-Balaton Airport által kialakított eljárások az alábbiakra terjednek ki:

- a futópálya-környezet fizikai jellemző tulajdonságaira, ideértve a küszöb-, a megközelítési és az indulási területeket is;
- akadályhatárolt felületekre;
- a látás szerinti segédeszközök felügyeletére és karbantartására;
- a csökkent látási viszonyok között követendő eljárások szempontjából fontos nem látás szerinti segédeszközök védelmére;
- a másodlagos áramellátásra;

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- a mozgási terület biztonságára;
- a mentő és tűzoltó szolgálatokra.

Az LHSM repülőtéren a látás szerint végrehajtott repülésekre a VFR minimum:

- 5 km látástávolság; és
- 450m-es felhőalap.

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

- a személyek és földi járművek mozgását a repülőtér munkaterületén a feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni, és különös figyelmet kell fordítani az ILS rendszerek érzékeny területeinek védelmére vonatkozó előírásokra azokban az esetekben, amikor precíziós műszeres repülési műveletek folynak;
- vészhelyzet kivételével a legkisebb elkülönítésnek a földi járművek és a guruló légi járművek között a léginavigációs szolgáltató által a rendelkezésre álló navigációs segédeszköz figyelembevételével meghatározott és az illetékes hatóság által jóváhagyott értékűnek kell lennie.

Az LHSM repülőtéren a rossz látási viszonyok (LVP) közötti üzemelés az alábbiak szerint lett kialakítva:

1. **Felkészülési Fázis:** amennyiben a futópályán vizuálisan megállapított látástávolság 1200 méternél kisebb de nem kevesebb mint 800 méter.
2. **Üzemelési Fázis (LVP):** amennyiben a RWY 16 futópályán vizuálisan megállapított látástávolság kisebb, mint 800 méter, de nem kevesebb mint 550 méter.

*Megjegyzés: Az alábbi eljárásokat a tényleges repülési műveletek kategóriájától (CAT I) – melyet a repülőgép-vezető döntése határoz meg – függetlenül kerülnek alkalmazásra.*

Az LHSM repülőtéren nincs tanúsító bizonyítvánnyal rendelkező RVR mérő berendezés, ennek megfelelően biztosítja jogilag az infrastruktúra meglétét a különböző műszeres repülések esetére.

Ennek kiváltására az alábbi eljárás került bevezetésre:

1. Az Előtér Ügyeletes vizuálisan ellenőrzi a futópálya szegélyfények láthatóságát, ahol a pályamenti látástávolságot a látható szegélyfények darabszáma és a térköz (58,14 m) szorzata adja. Adott esetben a futópálya középvonal fények darabszáma és a térköz (29,07 m) szorzata is szolgálhat referenciaként.
2. A kapott értéket továbbítja az AFIS egység részére. A különböző fázisok bevezetéséről és visszavonásáról minden esetben az AFIS szolgálat dönt, aki erről tájékoztatja a mérvadó forgalmat, illetve értesíti rádióon és/vagy telefonon az Repülőtér Ügyeleteset a különböző üzemállapotok életbeléptetésének, vagy az LVP megszűnésének várható idejéről.

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

3. Az értesítés nyugtázása után az Repülőtér Ügyeletes haladéktalanul továbbítja az információt az alábbi prioritási rend szerint:
- Földi kiszolgálók egységek
  - Földi karbantartó egységek
  - Tűzoltó szolgálat parancsnoka
  - FBŐ őrparancsnok
  - Kényszerhelyzeti Szolgálatok
  - Repülőtéri Rendőrség

### 23.1 – Felkészülési Fázis

A Felkészülési Fázis életbe lépése esetén (annak feloldásig) az AFIS szolgálat lépéseket tesz a munkaterületen működő gépjárműforgalom minimalizálása érdekében.

Az Repülőtér Ügyeletes tájékoztatja a repülőtér forgalmi területeken a munkavégző egységeket a várható látásromlásról, felkészülendő a tevékenység esetleges felfüggesztésére.

A Felkészülési Fázisban a tevékenységek korlátozás nélkül folytathatók azonban a munkavégzőknek megfelelő információval kell rendelkezniük a várható meteorológiai helyzetről, annak alakulásáról.

A Felkészülési Fázis deklarációját követően kizárólagosan sárga villanófény jelzéssel ellátott, vagy annak hiánya esetén sárga villanófény jelzéssel ellátott gépjármű felvezetésével lehet a mozgási területre behajtani.

Az Előtér Ügyeletes az érintett területeken soron kívüli ellenőrzést végez, különös tekintettel az ILS kritikus és érzékeny területekre, illetve ellenőrzi a futópálya fények folyamatos működését. Soron kívüli ellenőrzést végez a gurulási nyomvonalak, az állóhelyek begurulási nyomvonalainak, és az Előtér akadálymentessége biztosítása érdekében. Amennyiben az ellenőrzési folyamat során a repülési üzemlet hátrányosan befolyásoló rendellenességet észlel, úgy köteles azt azonnali hatállyal megszüntetni. Az Előtér Ügyeletes az ellenőrzés után tájékoztatja az AFIS szolgálatot, hogy az előtér felkészült az LVP üzemre.

### 23.2 – LVP Fázis

Az AFIS szolgálat a meteorológiai információadás részévé teszi az **„Attention, low visibility procedure in force”** közleményt.

LVP Fázis életbelépése esetén annak feloldásig az AFIS szolgálat biztosítja, hogy az ILS kritikus és érzékeny területen nem lesz ismert forgalom. Az LHSM repülőtéren



érvényben lévő TIZ által biztosított kizárólagos légtérhasználat elégséges és biztonságos elkülönítést nyújt az esetleges mérvadó forgalmak számára. LVP esetén nem léphet be a TIZ-be légi jármű addig amíg az előző légi jármű a végleges állóhelyére be nem állt, vagy az induló légi jármű ki nem lépett a TIZ-ből. Az állóhelyre történt beállásról a földi mozgásokért felelős (Előtér Ügyeletes) ad tájékoztatást az AFIS szolgálatnak. Ezen pillanatig a többi mérvadó forgalom az erre kijelölt légtérben várakozik a szükséges magassági elkülönítéssel.

Az AFIS szolgálat maximális fényerőre állítja a bevezetéshez és a futópályához tartozó fényberendezéseket.

Az előtér térvilágításának üzemeltetését az Előtér Ügyeletes rendeli el.

LVP Fázis életbelépés esetén az Előtér Ügyeletes minden esetben „Follow Me” szolgáltatást biztosít.

A repülőtér munkaterületén az összeütközések megelőzésének felelőssége megosztott a légi jármű vezető és az Előtér Ügyeletes között. A légi jármű vezető felelős a „Follow Me” szolgáltatás által megadott útvonal pontos követésért, a biztonságos távolság tartásáért.

Tervezett karbantartás esetén LVP Fázisban a munka azonnali hatállyal felfüggesztendő. Nem tervezett, ad-hoc hibaelhárítás, vagy egyéb forgalomhoz nélkülözhetetlen tevékenység (a repülőtér operatív, napi működésével összefüggő tevékenységek, pl. előtér takarítás, hóeltakarítás, seprés, fékhatásmérés) esetén a munka elvégzésének szükségességéről, annak ütemezéséről az Repülőtér Ügyeletes dönt az AFIS szolgálattal történt egyeztetés eredményeként, a forgalom valamint a forgalmi infrastruktúra szükségességének ismeretében. Csökkent látási viszonyok között végzett tevékenység során kötelező:

- a jól látható fényvisszaverő ruházat;
- a járműveken a világítás;
- sárga villogó jelzés.

Az Előtér Ügyeletes szükség esetén folyamatos tájékoztatást nyújt a mozgó légi járművek helyzetéről az AFIS egység számára.

Az LVP Fázis életbe lépésekor a biztonságos üzem elősegítése érdekében az Előtér Ügyeletes folyamatosan ellenőrzi a légi jármű mozgásterület rendjét, különös tekintettel a forgalmi előterekre.

Az LVP Fázisban az Repülőtér Ügyeletes felfüggeszt, illetve megtilt minden olyan munkavégzést, mely veszélyezteti az ILS/LOC és ILS GP érzékenységi területét, illetve a gurulóút és futópályasávok biztonságát. Felfüggeszt, illetve megtilt minden olyan, nem a légi járművek kiszolgálásával összefüggő munkavégzést, beleértve a fotózást, bejárást, amely érinti a forgalmi és műszaki előterek felületét, illetve azok biztonsági sávjait.



# E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

## REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

Minden előtéri jármű köteles sárga villogófény jeladót folyamatosan használni, melynek meglétét és működtetését az Előtér Ügyeletes folyamatosan ellenőrzi. A 12 m-nél hosszabb járművek esetén, mind a jármű elején, mind a végén legalább egy-egy villogó működtetése kötelező.

Minden előtéri járművet fel kell szerelni egy repülőtéri térképpel, amely a vezetőfülkéjében jól látható helyen van elhelyezve. Ezen a térképen minden gurulótutat, futópályát, várópontot és szervízutat jelölni kell. Minden járművezetőnek tudatában kell lennie egy esetleges gépjármű meghibásodás esetén, illetve valós vagy feltételezett tájékozódás elvesztése esetére vonatkozó eljárásnak. A közlekedést, a járművek sebességét ilyenkor a látástávolság csökkenésével arányosan korlátozni kell.

Az előtéren a kézjeles irányításhoz sötétben és csökkent látási viszonyok között kivilágított marshaller-botokat kell alkalmazni.

Az Előtér Ügyeletesi gépjármű fel van szerelve VHF rádióval és minden LVP felvezetés során figyeli a légi jármű és az AFIS szolgálat közötti frekvencián a rádióforgalmazást. Minden, a kiszolgálásban résztvevő járműnek rendelkeznie kell kétoldali rádiókapcsolattal (UHF) és tájékoztatási kötelezettségük van az Előtér Ügyeletes felé minden olyan esetben amikor légi jármű által is használt területre lépnek, vagy azt elhagyják. Ezen mozgások valóságáért az Előtér Ügyeletes felel. Az információkat az Előtér Ügyeletes jelenti az AFIS szolgálatnak.

A minimum alá csökkent látástávolság esetén az AFIS szolgálat tájékoztatja erről az induló és az érkező forgalmat.

A légi jármű parancsnokának a joga, hogy megkezdje a leszálláshoz történő megközelítést.

A HBA navigációs felszerelésével, képzett személyzetével, kidolgozott eljárásaival biztosítja a csökkent látási körülmények közötti műveletek biztonságos végrehajtását. A HBA CAT I-es ILS műszeres leszállító rendszert, PAPI-t, fénytechnikát, megvilágított vizuális segédeszközöket, valamint térvilágítást biztosít a csökkent látási körülmények között végrehajtott műveletekhez.

Az LVP Fázis eljárásai összhangban vannak az „KÉNYSZERHELYZETI TERV”-ben rögzített „Készenléti állapotban” rögzített eljárásokkal.

Az AFIS szolgálat értesíti a Tűzoltó Szolgálatot az LVP Fázis bevezetéséről, egyúttal elrendeli a szolgálatot teljesítő tűzoltó gépjárművek meghatározott pontra történő mozgását, a beavatkozási idő (180 másodperc) tarthatóság érdekében figyelembe véve az aktuális látástávolságot és a burkolatok síkosságát.

Érkező és induló légi jármű esetén a szolgálatot teljesítő tűzoltó gépjármű a használatos futópálya felállítási helyére vonul (a RWY 16 futópálya esetében a forgalom elől lezárt „Y” gurulóra, a RWY 34 esetében pedig a szintén forgalom elől

lezárt „G” gurulóútra a forgalom zavarásmentes biztosítása érdekében). Az érkező légi jármű futópályáról történő legurulásakor a szolgálatot teljesítő tűzoltóautó a légi jármű előtt szabad utat biztosít. Az induló légi jármű biztosítása után a várható forgalom függvényében vagy marad a felállítási helyen, vagy visszamegy a tűzoltó bázisra.

A vadon élő állatok veszélyeztettségének ellenőrzési műveletei nem korlátozhatók az LVP során, a vad- és madárriasztási eljárások az LVP Fázis életbe lépésekor is alkalmazandók, kivéve a légi jármű aktuális megközelítésének és/vagy felszállásának időtartamát, mert ezen időtartam alatt kívül kell tartózkodni az ILS érzékenységi/kritikus területeken.

## 24 – Téli időjárási viszonyok között végzett műveletek

ADR.OPS.B.035; AMC1 ADR.OPS.B.035

A Hévíz-Balaton Airport gondoskodik a téli időjárási viszonyok között végzett repülőtéri műveletek biztonságosságát szavatoló eszközök és eljárások létrehozásáról és végrehajtásáról.

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja, hogy a burkolt futópálya felületéről minél előbb és a lehető legteljesebb mértékben eltávolítsák a havat, hólet, jeget, pangó vizet és egyéb szennyeződések, hogy minimális legyen a halmozódás.

A hóeltakarításhoz használatos repülőtéri eszközök:

- 3 darab hótoló és seprű
- 1 darab hómaró
- 1 sószóró
- 1 fékhatásmérő

Takarítási sorrend (az alábbi ábrának megfelelően):

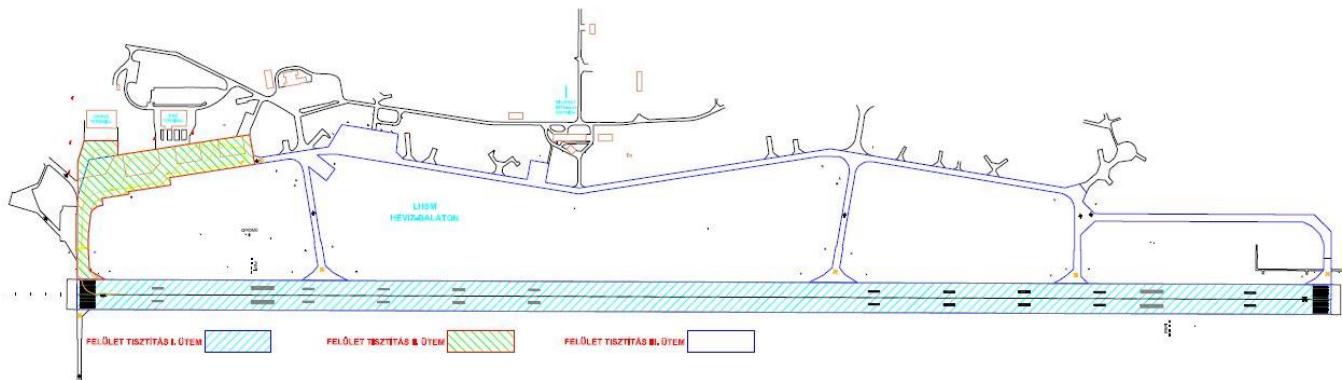
- futópálya
- A3 gurulóút
- 3-as előtér
- egyéb gurulóutak

Az eszközök és a takarítási sorrend, valamint a síkosságmentesítésre használt anyagok a 21. függelék AD 2.7. pontjában találhatóak.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK



### Hóeltakarítás és felületek tisztításának sorrendje

A Hévíz-Balaton Airport az üzemelés során speciálisan előkészített téli futópályát NEM alkalmaz.

A Hévíz-Balaton Airport elkerüli a környezetre, légi járművekre vagy burkolt felületekre kifejtett káros hatásokat, amikor vegyszereket használ a hó, hólé, jég és egyéb szennyeződések mozgási területről való eltávolításához. Síkosságmentesítés céljára karbamid használható, amelynek megfelelő mennyiségben történő raktározását a Hévíz-Balaton Airport Kft. biztosítja.

Amennyiben az Előtér Ügyeletes szolgálat a fékhatásmérés, valamint a mozgási terület ellenőrzése során olyan körülményeket tapasztal, amelyek az üzem korlátozását teszik szükségessé, úgy intézkedik a megfelelő NOTAM kiadásáról, továbbá tájékoztatja az Üzemeltetési Igazgatót a további szükséges intézkedések meghatározása céljából.

A repülőtéri állapotokkal kapcsolatban a repülőtérhasználók felé SNOWTAM, és NOTAM táviratok formájában történik az alapvető kommunikáció (**HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje”; **HBA.AM.E.7.1.3** – „A SNOWTAM-ok kiadásának rendje”).

A hóeltakarítás, síkosság mentesítés során is szigorúan be kell tartani a repülőtér üzemi területén végzett munkákra, mozgásra, rádiókommunikációs összeköttetésre vonatkozó szabályokat.

## 25 – Kedvezőtlen időjárási viszonyok között végzett műveletek

ADR.OPS.B.050; AMC1 ADR.OPS.B.050

A HBA gondoskodik a kedvezőtlen időjárási viszonyok között végzett repülőtéri műveletek biztonságosságát szavatoló eszközök és eljárások létrehozásáról és végrehajtásáról.

A HBA – a légiforgalmi szolgálatokkal és a repülőtéren tevékenykedő más érintett felekkel együtt – gondoskodik a kedvezőtlen időjárási viszonyok között, például erős szél, heves eső és vihar esetén végzett repülőtéri műveletek kockázatának csökkentéséhez szükséges eljárások létrehozásáról és végrehajtásáról, ideértve a futópálya működésének felfüggesztését is, amennyiben az feltétlenül szükséges (**HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje”).

A HBA navigációs felszerelésével, képzett személyzetével, kidolgozott eljárásaival biztosítja a kedvezőtlen időjárási körülmények között végzett műveletek biztonságos végrehajtását.

Kedvezőtlen időjárási körülménynek tekintünk minden időjárást, amikor a normál eljárásoktól eltérően kell a repülőtér munkáját megszervezni, vagy a tevékenységet korlátozni.

Ilyen kedvezőtlen körülmények lehetnek:

- Rossz látási viszonyok: köd, porvihar, füst, sűrű hóesés, szakadó eső;
- A repülésre veszélyes csapadék: heves eső, jégeső, havazás;
- A mozgásterületen a fékhatást csökkentő veszélyes körülmény: jeges pálya, havas pálya, erősen vizes pálya (aqua planing);
- A levegőben mozgó, és akár a földön guruló gépekre veszélyes légmozgások, jelenségek: szélvihar, erős oldalszél, erős széllekökések, szélnyírás, zivatar, villámok.

A Meteorológiai Szolgálat a pilóták számára METAR, TAF, SIGMET formájában rendszeresen kiadja az időjárásra vonatkozó információkat.

A várható kedvezőtlen időjárási körülményekről azok várható, időtartamáról a Meteorológiai Szolgálat a torony szolgálatot és a Repülőtér Ügyeletest külön tájékoztatja.

### 25.1 – A repülőtéri üzem felkészítése a várható kedvezőtlen időjárási körülményekre

A Repülőtér Ügyeletes a Torony Szolgálattal egyeztetve felkészíti a repülőtéri üzemet a várható kedvezőtlen időjárási körülményeknek megfelelően.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK

A Repülőtér Ügyeletes a Meteorológiai Szolgálattól kapja a súlyos időjárási körülményekre történő figyelmeztetést. E súlyos időjárási körülményekre történő figyelmeztetés vonatkozhat például erős szélre, viharra vagy erős esőzésre. A repülőtéren tartózkodó személyek biztonsága és a repülőtér használók eszközeiben bekövetkezett károk elkerülése érdekében a Repülőtér Ügyeletes felelőssége, hogy értesítse a repülőtér használókat az ilyen figyelmeztetésekről. A járművek és földi kiszolgáló eszközök megóvása a tulajdonos felelőssége, de a Repülőtér Ügyeletes is köteles azokat felügyelni.

Szükség szerint – rossz látási viszonyok esetén – korlátozásokat vezet be.

### Heves esőzés

Erős esőzéskor a futópályákon megálló esővíz a légi járművek leszálló távolságát jelentős mértékben befolyásolja, és az aquaplaning (a légi jármű vizen történő megcsúszásának) kockázatát hordozza. Nagyon fontos, hogy leszállás előtt a pilóták kapjanak információt a futópályán álló vízről, hogy a megfelelően módosított leszállási és fékezési technikát alkalmazhassák.

Az ATS szolgálat köteles az Előtér Ügyeletes tájékoztatni arról, ha egy pilótától a futópályán álló vízről kap jelentést. Az Előtér Ügyeletes a futópálya tényleges fékezési feltételeinek megvizsgálását vagy megmérését követően tájékoztatja az ATS szolgálatot, illetve NOTAM-ot ad ki. (**HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje”)

Az Előtér Ügyeletes futópálya ellenőrzése során az eredmények közlésekor a következő kifejezéseket kell alkalmazza:

PÁRÁS - a felület színe megváltozott a lecsapódó pára hatására.

NEDVES - a felület nedves, de nincsenek víztócsák.

VÍZFOLTOK - a felületen vízfoltok vannak.

NAGYFELÜLETŰ VÍZFOLTOK (ELÁRASZTOTT) - nagy kiterjedésű víztócsák találhatóak a felületen.

Ha a jelentés szerint a futópálya „párás” vagy „nedves”, akkor – ellentétes értesítésig – a pilóták feltételezhetik, hogy elfogadható szintű fékhatás áll fenn. Ha a jelentés szerint a futópálya „vízfoltos” vagy „elárasztott”, akkor a futóművek fékezését az aquaplaning (vizen csúszás) befolyásolhatja.

### Vihar

A könnyű légi járművek megóvása a tulajdonos felelőssége, az Előtér Ügyeletes azonban, ha tud az erős szélre történt figyelmeztetésről, lépéseket tesz a könnyű légi járművek szélirányba fordítása érdekében, és segítséget nyújt azok rögzítésében, ahol ez lehetséges.

További teendők:

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK

- üzemanyag kiszolgálás szüneteltetése;
- headset használata tilos;
- repülőgép érintése, megközelítése tilos (villámlások);
- féktuskózás, az erős szélnek megfelelően;
- repülőgépek ajtónyitása korlátozása;
- csomagszállító utánfutók ponyvázása;
- kiszolgáló eszközök befékezése, rögzítése;
- utasok szállítására busz igénybevétel az előtéren;
- kisgépek lekötése, lekötések ellenőrzése;
- mozgásterületen a viharos szél által mozgatható tárgyak rögzítése;
- minden mozgatható eszköz eltávolítása, pl. létra;
- használaton kívüli eszközök eltávolítása;
- mozgásterületen a viharos szél által mozgatható tárgyak rögzítése.

### Köd, rossz látási viszonyok

- **HBA.AM.E.23** – „Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek”

### Tél

- **HBA.AM.E.24** – „Téli időjárási viszonyok között végzett műveletek”

A Repülőtér Ügyeletes szükség esetén akár be is zárhatja a repülőteret.

A repülőtér üzemében történt légi forgalmat érintő változásról minden esetben NOTAM-ot, SNOWTAM-ot kell kiadni (**HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje” és **HBA.AM.E.7.1.3** – „A SNOWTAM-ok kiadásának rendje”), valamint tájékoztatni kell az érintett szolgáltatókat és szervezeteket is.

## 26 – Éjszakai műveletek

ADR.OPS.B.040; AMC1 ADR.OPS.B.040

A Hévíz-Balaton Airport éjszaka is üzemelő repülőtér. Jelen fejezetben definiált, az éjszakai üzemre vonatkozó speciális szabályokat a napnyugtát megelőző 30. perctől egészen a napkeltét követő 30. percig kell alkalmazni.

A Hévíz-Balaton Airport biztosítja az éjszakai viszonyok között végzett repülőtéri műveletek biztonságosságát szavatoló eljárások meglétét a vonatkozó jogszabályok szerint és az infrastrukturális eszközök, berendezések üzemszerű rendelkezésre állását. A navigációs felszerelésekhez és a szükséges berendezésekhez, eszközökhöz képzett személyzetet rendel, eljárásokat dolgoz ki az éjszakai műveletek

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.



biztonságos végrehajtásáért.

Az LHSM repülőtér, mint éjszaka üzemeltetett repülőtér – a légiforgalmi szolgáltatóval együttműködve – biztosítja a látás szerinti segédeszközök üzembe helyezését, működtetését és karbantartását.

A következő repülésbiztonsággal összefüggő szabályokat kell alkalmazni a repülőtér éjszakai üzemeltetése során:

- a fénytechnikai berendezések üzemeltetése kötelező;
- bármely, a megközelítés vagy az indulás irányából releváns fénytechnikai berendezés meghibásodása esetén annak kijavításáig a repülőtér nem üzemeltethető;
- egy időben max. egy C kategóriás légi jármű kiszolgálása történhet az előtéren;
- a földi járművek közlekedése esetén külön figyelmet kell fordítani a fényszórók és helyzetjelző lámpák üzemben tartására;
- ügyelni kell arra, hogy a repülőtér vagy a légi járművek személyzetét, illetve az utasokat a jármű fényszóróival el ne vakítsuk; és
- az előtéren a megengedett sebességet 30%-kal kell csökkenteni a nappali előíráshoz viszonyítva.

A repülőtéri fénytechnikai berendezéseinek, beleértve az előtér világítás működtetéséért az AFIS szolgálat felelős az „AFIS szolgálatok kézikönyve”-ben leírtaknak megfelelően.

A földi járművekre érvényes közlekedési szabályokat és az előtéren végzett földi kiszolgálás folyamataira vonatkozó szabályokat az Előtér Ügyeletes ellenőrzi.

A nem megfelelő előtér világítás miatt a földi szolgálatok az éjszakai kiszolgálás alatt csak kiemelt figyelemmel tevékenykedhetnek. Az előtéren a megengedett sebességet 30%-kal csökkenteni kell. Éjszakai üzem esetén egy időben maximum egy légi jármű kiszolgálása történhet az előtéren (LHSM-DAAD-1-DSN.M.750).

Az éjszakai üzem során a korlátozott látás repülésbiztonsági veszélyeket rejt, továbbá a zajterhelés pedig a környező települések lakóit zavarhatja, ezért az éjszakai üzem során kiemelten fontos az APU-k üzemének csökkentése, korlátozása, az indokolatlan üzem megtiltása. Az Előtér Ügyeletes 30 percnél hosszabban tartó APU járatást nem engedélyezhet.

Áramszünet esetén a **HBA.E.10.3.1** – „Eljárás navigációs eszköz meghibásodás, vagy áramszünet esetén” pont lép életbe. Áramkimaradás esetén az előtér megvilágítását a Hévíz-Balaton Airport járműveinek fényszóróival, és aggregát táplálású mobil reflektoraival lehet fokozni.

## 27 – Radar és egyéb navigációs eszközök védelme

ADR.OPS.B.075(a)(1)

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

A Hévíz-Balaton Airport az LHSM repülőtéren és annak környezetében figyelemmel kíséri az engedélyezési feltételekkel összhangban meghatározott akadályhatárolt és védelmi felületeket és a repülőtérhez kapcsolódó más felületeket annak érdekében, hogy a hatáskörébe tartozó, megfelelő intézkedésekkel csökkentse az e felületekre és területekre történő behatoláshoz társuló kockázatokat.

A légiforgalmi kommunikációt, a navigációs és felügyeleti rendszereket az ICAO 10. függelékének követelményeivel összhangban kell kialakítani és védeni.

A navigációs eszközök üzemkézsége mellett nagyon fontos repülésbiztonsági szempont azok fizikai védelme is.

A repülőtér kidolgozott védelmi tervvel, és kiképzett védelmi személyzettel rendelkezik. A légi oldalt a földi oldaltól egy szabványos ICAO kerítés választja el. A légi oldalra csak jogosult személyek léphetnek be. A légi oldalon állandó járőrtevékenységet végrehajtó FBŐ ellenőrzi az ott tartózkodás jogosságát.

További információ: **HBA.AM.E.8** – „Repülőtér mozgási területre való belépés szabályai” pontban.

A légi oldali navigációs eszközök ilyen formán csak a jogosult személyek számára megközelíthetők. A navigációs eszközökön, külső segítő kizárólag a repülőtéri navigációs csoport tagjának jelenlétében dolgozhat.

Az LHSM repülőtér külső területén üzemelő „közeli” navigációs állomás, Zalavár község belterületén lévő elkerített területen felállított konténerben működik. A konténer körüli, navigáció céljára ma már szükségtelen területrészt, épületet egy helyi vállalkozó bérlő, és gondoskodik annak védelméről.

Az LHSM repülőtér területén lévő radar és rádió navigációs berendezések telepítési helyének a határfokuk csökkenésének megakadályozása érdekében szükséges védelmi eljárásai, kiterjedően az alábbiakra:

- a radar és rádió navigációs berendezések közelében történő működés ellenőrzési szabályai – további információ: **HBA.AM.E.10.2** – „Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere”;
- a berendezések környezetében lévő talaj karbantartása – további információ: **HBA.AM.E.12.1** – „Mozgási területe karbantartása” és **HBA.AM.E.13** – „A repülőtéri munkálatok biztonságára vonatkozó eljárások”;
- a mikrohullámú sugárzás veszélyére figyelmeztető jelzések felszerelése.

Az eszközök fizikai védelmét a repülőtér védelmi tervében meghatározottak szerint kell biztosítani.

## 28 – Repülőtér magasabb kódjelű légi járművek általi használata

ADR.OPS.B.090; AMC1 ADR.OPS.B.090

A kényszerhelyzetek kivételével a Hévíz-Balaton Airport a légiközlekedési hatóság

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

előzetes jóváhagyásával engedélyezheti, hogy a repülőtérnek az engedély feltételeiben meghatározott tervezési sajátosságainál magasabb kódjelű légi jármű is igénybe vegye a repülőtérteret vagy annak részeit.

A fentiekkel összhangban az **HBA.AM.B.2.2.10** – „Változáskezelés” pont rendelkezései alkalmazandók.

A Hévíz-Balaton Airport mozgásterületével, navigációs felszerelésével, képzett személyzetével, kidolgozott eljárásaival CAT I-es repülőtér.

A repülőtér futópályája 2500 x 60 m-es, míg a legszélesebb, állóhelyre vezető gurulóútja 23 m-es. A rendelkezésre álló pálya, guruló méretek mellett a fogadható legnagyobb repülőgép behatárolásánál a felületek terhelhetőségét PCN értékét is figyelembe kell venni.

A repülőtérforgalom jellege – erősen a hétvégére koncentrált – okán van lehetőség arra, hogy extra méretű repülőgépet külön engedéllyel a futópályán kerüljenek kiszolgálásra. Ilyenkor a repülőgép leszállása után a repülőtér azonnal bezár (**HBA.AM.E.7.1.2** – „A NOTAM-ok kiadásának rendje”), és nem fogad több gépet mindaddig, míg a futópályát az extraméretű repülőgép foglalja.

Magasabb kódjelű légi járművek fogadásakor nagyon körültekintően kell eljárni, az alábbiakat mindenképpen figyelembe kell venni:

- mozgásterület méretei;
- mozgásterület terhelhetősége;
- a repülőgép hatása a repülőtéri berendezésekre, környezetre;
- zajterhelés;
- kiszolgáló eszközök alkalmassága;
- hajtóműszélbe kerülő épületek közelsége;
- a repülőgép méretei.

Az olyan légi jármű működési lehetőségének értékelésekor, amelynek kódjele magasabb, mint a repülőtér vonatkoztatási kódjának kódjele, az LHSM repülőtérnek többek között a légi jármű tulajdonságainak a repülőtérre, a repülőtér létesítményeire, berendezéseire és működésére gyakorolt hatását kell értékelnie, és fordítva.

A légi jármű értékelendő tulajdonságai többek között a következők:

- a légi jármű törzsének hossza;
- a légi jármű törzsének szélessége;
- a légi jármű törzsének magassága;
- a farok magassága;
- a fesztávolsága;
- a szárnyvég függőleges távolsága;
- a pilótafülke-kilátás;
- a légi jármű vezetőjének szemmagassága és az orrfutómű, illetve a fő futómű közötti távolság;

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

## E

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

### REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK, REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK

- a külső főfutómű keréktávolsága;
- a tengelytávolság;
- a főfutómű kormányrendszere;
- a futómű geometriája;
- a motor adatai;
- a repülési teljesítmény;
- a technológiai fejlődés.

Az ezzel a témával kapcsolatos további információ az ICAO Circular 305-AN/177 és a Circular 301-AN/174 számú dokumentumában található.

A biztonsági értékelés szempontjából figyelembe veendő elemek – az esetlegesen elvégzendő egyéb értékelések sérelme nélkül – legyenek összhangban a ADR.OPS részben található egyéb alkalmazandó követelményekkel.

Az értékeléseknek korlátozás nélkül az alábbiakat kell magukba foglalniuk:

- a légi jármű tömegét, keréknyomását és a légi jármű osztályba sorolási szám értékeit – a túlterheléssel járó műveletek tekintetében;
- a maximális utas- és üzemanyag-teherbírást – a biztosítandó mentő-és tűzoltó-szolgálati védelem szintje és a repülőtér kényszerhelyzeti tervezése tekintetében (Lásd: „KÉNYSZERHELYZETI TERV”-ben).

## 29 – Tűzvédelmi intézkedések

ADR.OR.C.040; AMC1 ADR.OR.C.040

A Hévíz-Balaton Airport eljárásokat dolgozott ki az alábbiak biztosítására:

- dohányzás tiltása a mozgási területen, a repülőtér más műveleti területein vagy azon területein, ahol tüzelőanyagot vagy más tűzveszélyes anyagot tárolnak;
- nyílt láng használatának, illetve tűzveszélyt okozó tevékenység tiltása:
  - a repülőtér azon területein, ahol tüzelőanyagot vagy más tűzveszélyes anyagot tárolnak;
  - a repülőtér mozgási területén vagy más műveleti területein, kivéve, ha erre a repülőtér-üzemeltető engedélyt ad.

A Hévíz-Balaton Airport eljárásokat dolgozott ki és meghatározza a felelőségeket a dohányzás vagy az esetlegesen tűzveszélyt okozó tevékenységek ellenőrzése terén. Továbbá ezen eljárásoknak elő kell irányozniuk a csökkentő intézkedések foganatosítását és alkalmazását, amikor az esetlegesen tűzveszélyt okozó szükséges tevékenységeket (például karbantartás stb.) kell engedélyezni. Az ilyen engedélyezett tevékenységek nem foglalhatják magukban a dohányzást a mozgási területen, a repülőtér egyéb műveleti területein, vagy a repülőtér olyan területein, ahol üzemanyag vagy más gyúlékony anyag tárolása történik.

A dokumentum nyomtatás/letöltés esetén nem ellenőrzött,  
felhasználás előtt meg kell győződni az érvényességéről.

**E**

Revízió dátuma  
2024.06.12.  
Kiadás/Revízió K01/R10

**REPÜLŐTÉR-ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK,  
REPÜLŐTÉRI FELSZERELÉS ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI  
INTÉZKEDÉSEK**

---

A tűz elleni védekezésről, a műszaki mentésről és a tűzoltóságról szóló 1996. évi XXXI. tv., valamint a Tűzvédelmi Szabályzat készítéséről szóló 30/1996.(XII.6.) BM. rendelet, 54/2014 (XII. 5.) BM rendelet alapján a munkahely tűzvédelemmel összefüggő feladatokat a HBA Tűzvédelmi Szabályzata tartalmazza.

# E

## 30 – A Repülőtéri Kézikönyv függelékei

Sorszám	Megnevezés	Azonosító
1. függelék	Repülőtéri Kézikönyv módosításra tett javaslatok	2018_09_28_v1_AM_change
2. függelék	Repülőtéri Körlevél	2018_09_28_v1_aerodrome_circular
3. függelék	Önkéntes repülésbiztonsági bejelentés	2018_09_28_v1_safety_report
4. függelék	Audit jelentés	2018_09_28_v1_audit_report
5. függelék	Értékelési kérdéslista	2018_09_28_v1_audit_checklist
6. függelék	Audit feljegyzések	2018_09_28_v1_audit_notes
7. függelék	Auditorok listája	2018_09_28_v1_auditor_list
8. függelék	Vezetői felülvizsgálati lap	2018_09_28_v1_review_meeting
9. függelék	Audit státusz lista	2018_09_28_v1_audit_status
10. függelék	Javító intézkedési lista	2018_09_28_v1_CAP_status
11. függelék	Repülésbiztonsági politika	2018_09_30_v1_safety_policy
12. függelék	Tevékenység irányítási utasítás	2018_10_28_v1_action_control_instruction
13. függelék	Megismerési nyilatkozat	2018_10_28_v1_declaration_of_acknowledgement
14. függelék	I. típusú ellenőrzőlista	2018_10_31_v1_inspection_checklist_type_I
15. függelék	II. típusú ellenőrzőlista	2018_10_31_v1_inspection_checklist_type_II
16. függelék	Munkaterület átadás átvétel	2018_10_28_v1_adr_work_spot_transition_paper
17. függelék	Wildlife Strike Reporting Form	2020_01_30_v1_birdstrike_report
18. függelék	Összevont veszélynapló	2021_03_31_v1_hazard_log
19. függelék	CNS változásokhoz kapcsolódó repülésbiztonsági értékelés	2021_03_31_v1_CNS_safety_assessment
20. függelék	Kockázatértékelés CNS szolgáltatások változása esetén	2021_03_31_v1_CNS_risk_assessment
21. függelék	A Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzéteendő adatok köre	2023_01_30_v2_AIP_data