



# REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV

Felügyelet			
Tevékenység	Név	Beosztás	Dátum
Jóváhagyta	Györke Ernő	ügyvezető	2026.01.30.

Módosítások					
Változat	Érvényesség		Közzététel időpontja	Módosította	Megjegyzés
	Kezdetre	Vége			
K01R00	2018.06.01.	2020.02.28.	2018.04.23.	-	-
K01R01	-	-	2018.06.29.	-	teljes felülvizsgálat
K01R02	-	-	2018.09.30.	-	teljes felülvizsgálat
K01R03	-	-	2018.10.31.	-	teljes felülvizsgálat
K01R04	2020.02.29.	2020.12.31.	2020.02.26.	-	teljes felülvizsgálat
3	2021.01.01.	2021.02.05.	2020.12.01.	Gulyás Péter; Irsai Nóra Király Tamás Rend Attila Vincze Tamás	teljes felülvizsgálat
4	2021.02.06.	2021.04.29.	2021.01.07.	Király Tamás	1;18;25
5	2021.04.30.	2022.02.20.	2021.03.31.	Király Tamás Fodor Péter Nyitrai József	11;16;17;26;27; 28;48;58;59;85; 86;88;92
6	2022.02.21.	2022.10.09.	2022.01.20.	Király Tamás	26
7	2022.10.10.	2023.01.19.	2022.09.12.	Király Tamás	teljes felülvizsgálat

Módosítások					
Változat	Érvényesség		Közzététel időpontja	Módosította	Megjegyzés
	Kezdetre	Vége			
8	2023.01.20.	2023.07.18.	2022.12.20.	Király Tamás	13; 16; 18; 19; 21; 22; 23; 29; 31; 33; 35; 37; 38; 43; 44; 48; 49; 50; 51; 52; 55; 63; 83; 85; 100
9	2023.07.19.	2023.09.08.	2023.07.04.	Fodor Péter Irsai Nóra Leitner Patrik	3; 20; 23; 25; 28-31; 36-37; 44; 46; 52-53; 56; 58-60; 63- 69; 71-74; 79- 82; 89; 93; 95
10	2023.09.09.	2024.06.30.	2023.08.25.	Leitner Patrik	3; 9; 33; 49; 52- 53; 56-57; 60; 63; 69; 105-107
11	2024.07.01	2024.12.03.	2024.06.15.	Irsai Nóra Leitner Patrik	Teljes felülvizsgálat
12	2024.12.04.	2025.05.25.	2024.11.29.	Irsai Nóra	13; 29; 30.
13	2025.05.26.	2026.01.31.	2025.05.20.	Vincze Tamás Dr. Selymes Péter	16; 19-26; 28- 31; 34; 38; 48- 49; 53; 57-61; 63; 66-70; 73; 78; 83; 85; 96- 99; 108; 111- 124
14	2026.02.01.		2026.01.30	Dr. Selymes Péter Vincze Tamás Pálszabó Júlia	Teljes felülvizsgálat



**Debrecen**  
International  
Airport

## REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV

138-1/2026

változat: 14

oldal: 4 / 168

**SZÁNDÉKOSAN ÜRESEN HAGYVA**

## Tartalomjegyzék

0	A Repülőtéri Kézikönyv vezetése és felügyelete .....	13
0.1	Bevezetés.....	13
0.1.1	Felelős vezető nyilatkozata a Repülőtéri Kézikönyv megfelelőségéről .....	13
0.1.2	Felelős vezető nyilatkozata a Repülőtéri Kézikönyvben foglalt üzemeltetési eljárásokról .....	13
0.1.3	A Repülőtéri Kézikönyv tartalma és alkalmazhatósága.....	14
0.1.4	Meghatározások és rövidítések.....	15
0.2	Módosítások és felülvizsgálatok rendszere .....	19
0.2.1	A módosításért és felülvizsgálatért felelős személy(ek) adatai .....	19
0.2.2	Módosítások és revíziók jegyzéke.....	25
0.2.3	Kézzel írott módosítások tilalma, repülésbiztonsági célból bevezetendő azonnali módosítások.....	25
0.2.4	Megjegyzések rendszere .....	26
0.2.5	Érvényes oldalak jegyzéke.....	26
0.2.6	Változások jelölése .....	26
0.2.7	Ideiglenes módosítás .....	26
0.2.8	Elosztás és közzététel.....	27
1	Általános információk .....	29
1.1	A Repülőtéri Kézikönyv célja és hatálya.....	29
1.2	A DIA Kft. engedélyeire és a Repülőtéri Kézikönyvre vonatkozó jogszabályi követelmények .....	29
1.3	A repülőtér igénybevételére vonatkozó feltételek .....	31
1.4	A repülőtér-üzemeltető kötelezettségei .....	31
2	Irányítási rendszer .....	34
2.1	A repülőtér-üzemeltető szervezeti felépítése.....	34
2.1.1	Ügyvezető .....	35
2.1.2	Forgalmi és földi kiszolgálási igazgató .....	36
2.1.3	Infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató .....	36
2.1.4	Repülésbiztonsági és compliance igazgató.....	38
2.1.5	HR és képzési vezető.....	40
2.1.6	Védelmi tiszt.....	41
2.1.7	Gazdasági igazgató .....	42
2.1.8	Repülőtéri biztonsági bizottságok.....	43

2.2	A repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS).....	43
2.2.1	Hatáskör.....	43
2.2.2	Repülésbiztonsági politika, célkitűzések, programok .....	44
2.2.3	A repülésbiztonsági kulcs személyek repülésbiztonsági felelősségei .....	44
2.2.4	Dokumentum-kontroll és nyilvántartás-vezetés.....	44
2.2.5	A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata.....	44
2.2.6	A repülésbiztonsági kockázatsökkentési intézkedések nyomon követése ...	44
2.2.7	A repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követése .....	44
2.2.8	Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás.....	44
2.2.9	Kényszerhelyzeti tervezés.....	44
2.2.10	Változáskezelés .....	44
2.2.11	A repülésbiztonság promóciója .....	44
2.2.12	A repülésbiztonság-irányítási rendszer kimenetei .....	44
2.3	A megfelelés nyomon követése.....	44
2.4	Légiforgalmi adatok minőségirányítási rendszere.....	45
2.5	Balesetek, súlyos repülőesemények, események kezelése és jelentési rendszere	47
2.6	Alkohol, pszichoaktív anyagok és gyógyszerek használata .....	47
2.6.1	Eljárás hatálya.....	47
2.6.2	Alkohol fogyasztására vonatkozó részletszabályok .....	48
2.6.3	Pszichoaktív anyagok és gyógyszerek használatára vonatkozó részletszabályok .....	48
2.6.4	Ellenőrzési eljárás .....	48
2.6.5	Következmények.....	50
2.7	Repülésbiztonsági irányelvek, ajánlások .....	51
2.7.1	Repülésbiztonsági ajánlásoknak, irányelvek való megfelelés .....	51
2.7.2	Repülésbiztonsági irányelvek, ajánlások feldolgozásának folyamata .....	51
2.7.3	Balesetvizsgáló szervezetek által kiadott repülésbiztonsági ajánlások kezelése .....	51
2.8	A légi jármű mozgások nyilvántartása .....	51
2.8.1	Statisztikák elkészítése és értékelése .....	52
2.8.2	Napi jelentés .....	52
2.8.3	Havi és féléves jelentés.....	53
2.8.4	Forgalom előrejelzése .....	53
3	Repülőtéri személyzet képesítési és képzési követelményei .....	55

3.1	Képzési program .....	55
3.1.1	Általános követelmények.....	55
3.1.2	Eljárások .....	55
3.1.3	Képzésekkel kapcsolatos dokumentumok tárolása és megőrzési ideje .....	55
3.2	Jártassági vizsga-program .....	55
3.2.1	Ellenőrzési módszerek és eljárások .....	55
3.2.2	A vonatkozó követelmények nem teljesítése esetén alkalmazandó eljárások	56
3.2.3	A programra vonatkozó validációs eljárás.....	56
3.2.4	A jártassági vizsga-programmal kapcsolatos dokumentumok tárolása és megőrzési ideje .....	56
4	A repülőtér területe .....	58
4.1	A repülőtér lakott területhez viszonyított távolsága.....	58
4.2	A repülőtérre vonatkozó térképek.....	58
4.3	A repülőtéren kívül eső repülőtéri létesítmények és berendezések.....	58
4.4	A repülőtér fizikai jellemzői .....	59
4.5	Mentességek és eltérések.....	59
4.6	A repülőtéren végezhető műveletek .....	60
5	Repülőtéri szolgáltatások, repülőtér általános adatai, közzétételi eljárások .....	62
5.1	A repülőtér neve .....	62
5.2	A repülőtér elhelyezkedése .....	62
5.3	A repülőtér ARP koordinátái .....	62
5.4	A repülőtér tengerszint feletti magassága .....	62
5.5	Futópálya jellemző pontjainak tengerszint feletti magassága és geoid-unduláció .	62
5.6	A repülőtér vonatkozási hőmérséklet.....	62
5.7	A repülőtéri jeladó.....	62
5.8	A repülőtér- üzemeltető neve és elérhetősége .....	63
5.9	Nyitvatartásra vonatkozó információk.....	63
5.10	Létesítmények utasok számára .....	64
5.11	Hóeltakarítási és síkosságmentesítési képesség .....	64
5.12	Földi kiszolgálási szolgáltatások és létesítmények .....	65
5.13	Meteorológiai információk nyújtása .....	65
5.14	Leszállás-irány jelző és szélesség mérő berendezés .....	66
5.15	Légtérinformációk .....	66
5.16	ATS kommunikációs létesítmények.....	67

5.17	Helyi repülőtéri szabályok.....	68
5.18	Zajcsökkentő eljárások .....	68
5.18.1	Leszállás .....	68
5.18.2	Felszállás .....	69
5.18.3	Egyéb zajcsökkentő repülési eljárások.....	69
5.18.4	Műszaki berepülésekre, gyakorló- és kalibráló repülésekre vonatkozó szabályok .....	69
5.18.5	A fedélzeti segédhajtómű (APU) használatára vonatkozó korlátozások .....	69
5.19	Repülési eljárásokat kiegészítő információk.....	70
5.19.1	Általános szabályok .....	70
5.19.2	Az AFIS üzemideje alatt követendő eljárások .....	70
5.20	Kiegészítő információk .....	71
5.20.1	Földi kiszolgáló szervezetek.....	71
5.20.2	A repülőtér felügyelete .....	71
5.20.3	Madárrajok és költözés .....	71
5.20.4	Mozgási területek teherbírási adataira vonatkozó értékek formátuma .....	72
6	A repülőtér méreteire vonatkozó információk .....	74
6.1	Futópálya fizikai jellemzői.....	74
6.2	Futópályasáv, futópálya végbiztonsági területek, gurulótak és előterek fizikai jellemzői .....	75
6.2.1	Futópályasáv.....	75
6.2.2	Futópálya végbiztonsági területek.....	75
6.2.3	Felszállási biztonsági területek és megállási területek .....	75
6.2.4	Gurulótak.....	75
6.2.5	Forgalmi előtér és légi jármű állóhelyek .....	76
6.2.6	Műszaki előtér .....	77
6.3	Vizuális navigációs berendezések és tartalék energiaellátás .....	77
6.3.1	Futópálya fénytechnika .....	77
6.3.2	Futópálya jelölések .....	78
6.3.3	Gurulót fénytechnika és jelző tárgyak .....	79
6.3.4	Gurulót jelölések .....	79
6.3.5	Forgalmi előtér fénytechnika és jelző tárgyak .....	79
6.3.6	Forgalmi előtér jelölések .....	79
6.3.7	Vizuális beállítást segítő rendszer .....	79

6.3.8	Fénytechnikai elemek tartalék energia ellátási rendszere .....	79
6.4	VOR ellenőrzőpontok .....	80
6.5	Szabvány gurulási útvonalak .....	80
6.6	Küszöbök és állóhelyek koordinátái.....	80
6.7	Akadályok adatai .....	81
6.8	Burkolt felületek típusa és teherbíró képessége .....	81
6.9	Magasságmérő ellenőrző hely és tengerszint feletti magassága.....	81
6.10	Deklarált távolságok .....	81
6.11	Mozgásképtelen légi jármű eltávolítására vonatkozó adatok, elérhetőségek .....	82
6.12	A repülőtér tűzoltás-mentési kategóriája, oltóanyagok mennyisége és típusa .....	82
6.13	Követelményektől való eltérések (ELoS, SC, DAAD) és korlátozások .....	83
6.13.1	Futópálya szélesség – LHDC-DAAD-1-DSN.B.045 .....	83
6.13.2	Futópálya keresztesés – LHDC-DAAD-1-DSN.B.080 .....	83
6.13.3	Futópálya sávban található objektumok – LHDC-DAAD-4-DSN.B.165 .....	84
6.13.4	Futópálya sáv keresztesése – LHDC-DAAD-6-DSN.B.185.....	84
6.13.5	Futópálya sáv teherbírása – LHDC-DAAD-2-DSN.B.190.....	85
6.13.6	Futópálya végbiztonsági terület teherbírása – LHDC-DAAD-2-DSN.C.235 ...	85
6.13.7	Gurulóút padkák – LHDC-DAAD-3-DSN.D.305.....	86
6.13.8	Bevezető fényoszlop rendszerek – LHDC-DAAD-3-DSN.M.625 .....	
6.13.9	Cat. I. precíziós bevezető fényoszlop rendszerek– LHDC-DAAD-3-DSN.M.630.....	
7	Változásbejelentési rendszer.....	88
7.1	AIP módosításának, NOTAM kiadás kezdeményezésének és a légiközlekedési hatóság értesítésének rendje .....	88
7.1.1	AIP módosítás.....	88
	a dinamikus légiforgalmi adatok kezelése .....	89
7.1.2	NOTAM/SNOWTAM kiadás kezdeményezése, a dinamikus légiforgalmi adatok kezelése.....	89
7.1.3	Légiforgalmi adatok ellenőrzésének rendje és gyakorisága .....	91
8	Mozgási területre való belépés szabályai .....	92
8.1	Védelmi szolgálatok közreműködése .....	92
8.1.1	Repülőtéri Védelmi Bizottság .....	92
8.2	Személyek és gépjárművek belépésére vonatkozó szabályok .....	93
9	Mozgási terület ellenőrzése .....	94
9.1	AFIS-sal történő kommunikáció rendje .....	96

9.2	Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások .....	96
9.3	Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere .....	97
10	Elektromos rendszerek, látás szerinti és nem látás szerinti navigációs eszközök ellenőrzése .....	98
10.1	Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások .....	99
10.2	Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere .....	100
11	Repülőtéri felszerelések ellenőrzése és karbantartása .....	101
12	Mozgási terület karbantartása .....	102
12.1	Burkolt és burkolatlan felületek, vízelvezető rendszer .....	102
12.2	Túlterheléses műveletek (overload operations) .....	102
13	Repülőtéri munkálatok .....	104
13.1	Építési és karbantartási munkálatok megtervezése, koordinálása és kivitelezése 104	
13.2	AFIS-sal történő kommunikáció rendje .....	105
14	Előtér-menedzsment .....	106
14.1	Légijárművek átadása az AFIS és az előtér-menedzsment között .....	106
14.2	Állóhely kiosztás .....	106
14.3	Hajtómű indítás és hátratólás .....	107
14.4	Légijármű beállítás és felvezetés .....	108
15	Előtéren alkalmazandó repülésbiztonsági előírások .....	110
15.1	Megfúvásos balesetek elleni védelem .....	110
15.2	Üzemanyagfeltöltés biztonsági szabályai .....	111
15.3	FOD kezelése .....	112
15.4	Az alkalmazandó repülésbiztonsági előírások betartásának ellenőrzése .....	113
15.5	Utások mozgására vonatkozó szabályok .....	113
16	A repülőtér közlekedési rendjének szabályai .....	115
17	A vadon élő állatok jelentette veszély kezelése .....	117
18	Repülőtér környezetének védelme .....	120
18.1	Légiforgalmi akadályok kezelése és ellenőrzése .....	120
18.2	A repülőtéren és annak környezetében folytatott emberi tevékenységgel és területhasználattal összefüggő kockázatok figyelemmel kísérése és csökkentése .....	121
19	Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv .....	123
19.1	Kényszerhelyzetek kezelése .....	123
19.2	Kényszerhelyzetek esetén használt létesítmények, berendezések, eszközök ellenőrzése .....	123

19.3	Kényszerhelyzeti gyakorlatok rendje .....	123
20	Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság .....	124
21	Mozgásképtelen légi jármű eltávolítása .....	125
22	Üzemanyag és más veszélyes áruk kezelése és tárolása .....	126
22.1	Üzemanyag és veszélyes áruk tárolása és kezelése .....	126
22.2	Légi jármű üzemanyag minősége .....	127
23	Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek .....	129
24	Téli időjárási viszonyok között végzett műveletek .....	130
25	Kedvezőtlen időjárási viszonyok között végzett műveletek .....	131
26	Éjszakai műveletek .....	133
27	Radar és egyéb navigációs eszközök védelme .....	134
28	A repülőtér magasabb kódbetűvel rendelkező légi járművek általi használata .....	135
28.1	Az eljárás célja .....	135
28.2	Az eljárás felelőse .....	135
28.3	A repülőtéri infrastruktúra alapadatai .....	135
28.4	A vizsgált légi jármű alapadatai .....	135
28.5	A végrehajtandó eljárás .....	136
28.6	Dokumentáció és nyilvántartás .....	137
28.7	B767-300F típusú légi jármű fogadása .....	137
28.8	B757-200F típusú légi jármű fogadása .....	138
28.9	A300-600F típusú légi jármű fogadása .....	138
29	Tűzvédelmi intézkedések .....	139
30	Földi személyzet rádiókommunikációs eljárásai .....	140
31	Légi járművek vontatása .....	141
32	Tevékenységek, információk átadása-átvétele .....	142
33	Mellékletek .....	144

## **„A” RÉSZ – ÁLTALÁNOS**

## 0 A Repülőtéri Kézikönyv vezetése és felügyelete

### 0.1 Bevezetés

#### 0.1.1 Felelős vezető nyilatkozata a Repülőtéri Kézikönyv megfelelőségéről

A Debreceen Nemzetközi Repülőtér üzemeltető Debreceen International Airport Kft. felelős vezetőjeként nyilatkozom, hogy a jelen Repülőtéri Kézikönyv megfelel valamennyi alkalmazandó követelményeknek és a repülőtér-üzemeltetői engedélyben foglalt feltételeknek.



.....

Györke Ernő  
Debreceen International Airport Kft.  
felelős vezető / ügyvezető

#### 0.1.2 Felelős vezető nyilatkozata a Repülőtéri Kézikönyvben foglalt üzemeltetési eljárásokról

A Debreceen Nemzetközi Repülőtér üzemeltető Debreceen International Airport Kft. felelős vezetőjeként nyilatkozom, hogy a jelen Repülőtéri Kézikönyvben foglalt üzemeltetési eljárások az érintett személyek által megismerésre és betartásra, illetve a repülőtér-üzemeltető által betartatásra kerülnek.



.....

Györke Ernő  
Debreceen International Airport Kft.  
felelős vezető / ügyvezető

### 0.1.3 A Repülőtéri Kézikönyv tartalma és alkalmazhatósága

A Repülőtéri Kézikönyv öt fő részből épül fel, melyek fejezetekre és alfejezetekre tagolódnak. A Repülőtéri Kézikönyv részei az alábbiak:

- **„A” RÉSZ — ÁLTALÁNOS**
  - A Repülőtéri Kézikönyv adminisztrálása és ellenőrzése;
  - Általános információk.
- **„B” RÉSZ — REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÁSI RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK**
  - Az irányítási rendszer ismertetése;
  - A repülőtéri személyzet képesítési és képzési követelményei.
- **„C” RÉSZ — A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ SAJÁTOSÁGOK**
  - A repülőtéri helyszín ismertetése.
- **„D” RÉSZ — A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT SZÁMÁRA BEJELENTENDŐ REPÜLŐTÉRI ADATOK**
  - Repülőtéri szolgáltatások, repülőtér általános adatai, közzétételi eljárások;
  - A repülőtér méreteire vonatkozó információk.
- **„E” RÉSZ — A REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSAIRA, BERENDEZÉSEIRE ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI ELŐÍRÁSAIRA VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK**

A Repülőtéri Kézikönyv valamennyi fejezete egységes hatályossággal rendelkezik, mindegyik fejezet érvényessége megegyezik a kézikönyv hatálybalépésének dátumával.

A Repülőtéri Kézikönyv elválaszthatatlan részét képezik a 1. táblázatban szereplő dokumentumok.

Dokumentum neve	Rövid leírás, alkalmazhatóság	Hatálybalépés időpontja	Verzió száma
Képzési Kézikönyv	A képzéssel és vizsgáztatással kapcsolatos követelményeket és eljárásokat tartalmazó dokumentum	2026.02.01.	V2
Compliance Monitoring Kézikönyv	A megfelelőség igazolásával kapcsolatos követelményeket és eljárásokat tartalmazó dokumentum	2026.02.01.	V6
Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv	A repülésbiztonsági irányítási rendszer működésének leírását, a kockázatok	2026.02.01.	V8

 <b>Debrecen</b> International Airport	<b>REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV</b>	138-1/2026 változat: 14
		oldal: 15 / 168

Dokumentum neve	Rövid leírás, alkalmazhatóság	Hatálybalépés időpontja	Verzió száma
	értékelését és a változások kezelését tartalmazó dokumentum		

1. táblázat

Az egyes fejezetek és alfejezetek tartalma a tartalomjegyzékben kerül részletezésre.

A Repülőtéri Kézikönyv - részleteit tekintve - az üzemelés összetettségének és a repülőtér típusának megfelelően került kidolgozásra, tartalmi felépítése megfelel a 139/2014/EU Rendelet AMC3 ADR.OR.E.005 pontjában foglalt követelményeknek. A Repülőtéri Kézikönyv felépítése és tartalma biztosítja, hogy a repülőtér-üzemeltetésével, a léginavigációs szolgáltatások nyújtásával, valamint a földi kiszolgálással kapcsolatos tevékenységet ellátó személyzet könnyen hozzáférhessen a tevékenységüket meghatározó és leíró kötelezettségekhez és felelőségekhez.

A Repülőtéri Kézikönyv magában foglalja más ellenőrzött dokumentumok egyes részeit, illetve számos esetben hivatkozik azokra. A Repülőtéri Kézikönyvben hivatkozott dokumentumok vagy a dokumentumok egyes részei a Kézikönyv elválaszthatatlan, szerves részét képezik, azonban azok mindegyike egyedi érvényességi azonosítókkal rendelkezik.

A jelen Repülőtéri Kézikönyvben nem szabályozott, a Debrecen International Airport Kft., mint léginavigációs szolgáltatóra vonatkozó információkat a CNS Kézikönyv, a Debrecen International Airport Kft., mint földi kiszolgáló szervezetre vonatkozó egyéb információkat a Földi kiszolgálási és utaskezelési Kézikönyv tartalmazza.

Az érvényes dokumentumok jegyzékét a dinamikusan vezetett „00\_controlled documents” elnevezésű táblázat tartalmazza. A táblázat naprakész változatának tárolása digitálisan történik a Debrecen International Airport Kft. OneDrive felületének „01\_controlled documents” és belső hálózatának PUBLIC\00\_CONTROLLED DOCUMENTS könyvtáraiban egyaránt.

A Repülőtéri Kézikönyv magyar és angol nyelven kerül kiadásra.

#### 0.1.4 Meghatározások és rövidítések

Definíció	Jelentés
akadály	Minden olyan rögzített, vagy mozgó (ideiglenes vagy állandó) tárgy, vagy annak része, amely a légi jármű mozgásra kijelölt felszíni területeken található, vagy a repülés közben levő légi jármű védelmére meghatározott területen túlnyúlik.
compliance monitoring	A megfelelés figyelemmel kísérésére vonatkozó eljárások összessége.

Definíció	Jelentés
forgalmi 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.
földi kiszolgálás	A földi ellenőrzés, a repülésüzemi szolgálatok, a terhelésellenőrzés, az utasok kezelése, a poggyász kezelése, az áru- és a postai küldemények kezelése, a légi járművek előtéri kiszolgálása, a légi járművek kiszolgálása, a tüzelőanyag- és a kenőanyag-kezelés és a fedélzeti ellátás berakodása területén a repülőtereken nyújtott, biztonsági vonatkozású tevékenységekből álló szolgáltatások bármelyike.
futópálya	Egy szárazföldi repülőtéren meghatározott derékszögű terület, amelyet a légi jármű le- és felszállására alakítottak ki.
gurulóút	A repülőtéren a légi járművek gurulására kialakított út, amelynek feladata a repülőtér egyes részei közötti összeköttetés biztosítása.
Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (AIP)	Légiforgalmi tájékoztató kiadvány, amely a légiközlekedés számára alapvető fontosságú és tartósan hatályban lévő állandó légiforgalmi adatokat és tájékoztatásokat tartalmazza.
légi jármű állóhely	Légi járművek parkolására kijelölt és használható terület.
léginavigációs adat	A léginavigációs tények, fogalmak, vagy utasítások megjelenítése olyan formátumban, amely megfelel a kommunikáció, a kiértékelés, vagy feldolgozás követelményeinek.
léginavigációs szolgáltató	Olyan szervezet, amely az általános légi forgalomra vonatkozó léginavigációs szolgálatot lát el.
munkaterület	A repülőtéren a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része a forgalmi előterek kivételével.
mozgási terület	A repülőtéren a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, amely a munkaterületet és a forgalmi előteret foglalja magába.

Definíció	Jelentés
repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat	A repülőtéren a repülőtéri forgalom részére biztosított repüléstájékoztató és riasztószolgálat.
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.
repülőtér-üzemeltetői engedély	Az illetékes hatóság részéről az adott repülőtér üzemeltetésére vonatkozó előírások alapján kiadott jogosítvány.
repülőtér-üzemeltető	A Debrecen International Airport Kft., mint a 139/2014/EU rendelet szerinti repülőtér-üzemeltetői tevékenységet és előtér-irányítói szolgáltatást, a 2017/373/EU rendelet szerinti léginavigációs szolgáltatási tevékenységet, valamint a 7/2002. KöViM rendelet szerinti földi kiszolgálói tevékenységet ellátó szervezet.

2. táblázat

Rövidítés	Jelentés
AIS	Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat ( <i>Aeronautical Information Service</i> )
AIP	Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány ( <i>Aeronautical Information Publication</i> )
AFIS	Repülőtéri Repüléstájékoztató Szolgálat ( <i>Aerodrome Flight Information Service</i> )
AM	Repülőtéri Kézikönyv ( <i>Aerodrome Manual</i> )
AIRAC	Légiforgalmi Tájékoztató Közlemények Szabályozott Kiadási Rendszere ( <i>Aeronautical Information Regulation And Control</i> )
CMM	Compliance Monitoring Kézikönyv
CNS	Kommunikációs, navigációs és felderítő rendszerek ( <i>Communication, Navigation and Surveillance</i> )

Rövidítés	Jelentés
DAAD	A közzétett légialkalmassági előírásoktól való eltérés elfogadásáról szóló intézkedési dokumentum ( <i>Deviation Acceptance and Action Document</i> )
DME	Távolságmérő berendezés ( <i>Distance Measuring Equipment</i> )
DIA Kft.	Debrecen International Airport Kft.
EASA	Európai Repülésbiztonsági Ügynökség ( <i>European Union Aviation Safety Agency</i> )
ELoS	Megegyező szintű repülésbiztonság ( <i>Equivalent Level of Safety</i> )
FOD	Repülésbiztonságra Veszélyes Idegen Tárgyak ( <i>Foreign Object Debris</i> ) A mozgási területen belül található olyan tárgy, amelynek nincs operatív vagy légiforgalmi funkciója, és amely veszélyt jelenthet a légi járművek működésére.
HC	HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.
HC AIS	HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet ( <i>International Civil Aviation Organization</i> )
IFR	Műszer szerinti repülési szabályok ( <i>Instrument Flight Rules</i> )
ILS	Műszeres leszállító rendszer ( <i>Instrument Landing System</i> )
LHDC	Debrecen Nemzetközi Repülőtér ICAO kódja
LVP	Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek ( <i>Low-visibility procedures</i> )
NDB	körsugárzó rádió-irányadó (Non- directional Beacon)
NOTAM	Légiforgalmi tájékoztatás a repülésben érintett személyzet számára. (Notice to Airmen)

Rövidítés	Jelentés
PAPI	Precíziós optikai siklópálya jelzőfény ( <i>Precision Approach Path Indicator</i> )
RVR	Futópálya-menti látástávolság ( <i>Runway Visual Range</i> )
RWY	Futópálya ( <i>Runway</i> )
SC	Különleges feltételek ( <i>Special conditons</i> )
SMS	Repülésbiztonság-irányítási rendszer ( <i>Safety Management System</i> )
SMM	Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyv ( <i>Safety Management Manual</i> )
SNOWTAM	A mozgási területen levő hó, jég, latyak, vagy hóval, latyakkal és jéggel kapcsolatos állóvíz által okozott veszélyes állapotokról és megszüntetésükről tájékoztató, meghatározott formában kiadott NOTAM sorozat.
TWY	Gurulóút ( <i>Taxiway</i> )
VFR	Látvarepülési szabályok ( <i>Visual Flight Rules</i> )
VOR	URH körsugárzó rádió irányadó berendezés ( <i>VHF Omnidirectional radio range</i> )

3.táblázat

## 0.2 Módosítások és felülvizsgálatok rendszere

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

A Repülőtéri Kézikönyvben leírt információk és utasítások naprakészége a módosítások és revíziók rendszerével biztosított. Annak érdekében, hogy a Repülőtéri Kézikönyv tartalma mindig naprakész, érvényben levő információkat tartsa magában, a repülőtér-üzemeltető azt évente legalább egyszer, legkésőbb december 15. napjáig felülvizsgálja és amennyiben szükséges, módosításokat hajt végre. A Repülőtéri Kézikönyv részét képező, hivatkozott dokumentumok felülvizsgálatára és módosítására vonatkozó szabályokat az érintett dokumentumok tartalmazzák.

A Repülőtéri Kézikönyv egyes részeinek felülvizsgálatáért és módosításáért felelős személyeket a 4.táblázat tartalmazza.

Repülőtéri Kézikönyv fejezet megnevezése	Felelős	Név / E-mail
<b>A RÉSZ - ÁLTALÁNOS</b>		
0 A Repülőtéri Kézikönyv vezetése és felügyelete	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
1 Általános információk		
<b>B RÉSZ - REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÁSI RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK</b>		
2 Irányítási rendszer	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
2.1 A repülőtér-üzemeltető szervezeti felépítése	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
2.2 A repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS)	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
2.3 A megfelelés nyomon követése	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
2.4 Légiforgalmi adatok minőségirányítási rendszere	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
2.5 Balesetek, súlyos repülőesemények, események kezelése és jelentési rendszere	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
2.6 Alkohol, pszichoaktív anyagok és gyógyszerek használata	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
2.7 Repülésbiztonsági irányelvek, ajánlások	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
2.8 A légi jármű mozgások nyilvántartása	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debrecenairport.com

Repülőtéri Kézikönyv fejezet megnevezése	Felelős	Név / E-mail
3 Repülőtéri személyzet képesítési és képzési követelményei	HR és képzési vezető	Sándor Judit judit.sandor@debrecenairport.com
<b>C RÉSZ - A REPÜLŐTÉR TERÜLETÉT JELLEMZŐ SAJÁTOS SÁGOK</b>		
4 A repülőtér területe	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
<b>D RÉSZ - A LÉGFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT SZÁMÁRA BEJELENTENDŐ REPÜLŐTÉRI ADATOK</b>		
5 Repülőtéri szolgáltatások, repülőtér általános adatai, közzétételi eljárások	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
6 A repülőtér méretei és a vonatkozó információk	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
<b>E RÉSZ - A REPÜLŐTÉR ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSAIRA, BERENDEZÉSEIRE ÉS REPÜLÉSBIZTONSÁGI ELŐÍRÁSAIRA VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK</b>		
7 Változásbejelentési rendszer	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
7.1 AIP módosításának, NOTAM kiadás kezdeményezésének és a légiközlekedési hatóság értesítésének rendje	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
7.1.1 AIP módosítás	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
7.1.2 NOTAM/SNOWTAM kiadás kezdeményezése	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debrecenairport.com
7.2 Légitforgalmi adatok ellenőrzésének rendje és gyakorisága	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecenairport.com
8 Mozgási területre való belépés szabályai	védelmi tiszt	Dr. Rabócz Tamás

Repülőtéri Kézikönyv fejezet megnevezése	Felelős	Név / E-mail
		tamas.rabocz@debreceen airport.com

9 Mozgási terület ellenőrzése	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debreceen airport.com
10 Elektromos rendszerek, látás szerinti, nem látás szerinti eszközök ellenőrzése	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	Vásárhelyi Tibor tiber.vasarhelyi@debrece naairport.com
11 Repülőtéri felszerelések ellenőrzése és karbantartása	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	Vásárhelyi Tibor tiber.vasarhelyi@debrece naairport.com
12 Mozgási terület karbantartása	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	Vásárhelyi Tibor tiber.vasarhelyi@debrece naairport.com
13 Repülőtéri munkálatok	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	Vásárhelyi Tibor tiber.vasarhelyi@debrece naairport.com
14 Előtér-menedzsment	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debreceen airport.com
15 Forgalmi előtéren alkalmazandó repülésbiztonsági előírások	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debreceen airport.com
16 Repülőtér közlekedési rendjének szabályai (RE-KRESZ)	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debreceen airport.com
17 A vadon élő állatok jelentette veszély kezelése	vad-és akadályvédelmi koordinátor	Minya Dániel daniel.minya@debreceenai rport.com
18 Repülőtér környezetének védelme	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	Vásárhelyi Tibor tiber.vasarhelyi@debrece naairport.com
19 Repülőtéri kényszerhelyzeti terv	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	Vásárhelyi Tibor tiber.vasarhelyi@debrece naairport.com
20 Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	Vásárhelyi Tibor tiber.vasarhelyi@debrece naairport.com

21 Mozgásképtelen légi jármű eltávolítása	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debrecen airport.com
22 Üzemanyag és más veszélyes áruk kezelése és tárolása	üzemanyag kiszolgálási csoportvezető	Szilágyi Márk mark.szilagyi@debrecena airport.com
23 Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debrecen airport.com
24 Téli időjárási viszonyok között végzett műveletek	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debrecen airport.com
25 Kedvezőtlen időjárási viszonyok között végzett műveletek	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debrecen airport.com
26 Éjszakai műveletek	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debrecen airport.com
27 Radar és egyéb navigációs eszközök védelme	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	Vásárhelyi Tibor tiber.vasarhelyi@debrece naairport.com
28 Repülőtér magasabb kódbetűvel rendelkező légi járművek általi használata	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecen airport.com
29 Tűzvédelmi intézkedések	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	Vásárhelyi Tibor tiber.vasarhelyi@debrece naairport.com
30 Földi személyzet rádiókommunikációs eljárásai	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter peter.selymes@debrecen airport.com
31 Légi járművek vontatása	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debrecen airport.com
32 Tevékenységek, információk átadása-átvétele	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk mark.tassonyi@debrecen airport.com

#### 4. táblázat

Az éves felülvizsgálat során a Repülőtéri Kézikönyvbe beépítésre kerülnek legalább a következő információk:

- a légiközlekedési hatósági auditok során feltárt eltérések/javaslatok alapján szükséges módosítások;
- a repülőtér-üzemeltető belső auditjai során feltárt eltérések és észrevételek alapján szükséges módosítások;
- a Tevékenységek, információk átadása-átvétele c. dokumentumban meghatározottak szerint kiadott „Eljárási utasítások”.

A Repülőtéri Kézikönyvben végrehajtott módosítások egységes szerkezetbe foglalásáért a repülésbiztonsági és compliance igazgató felel.

A Repülőtéri Kézikönyvet és annak módosításait a repülőtér-üzemeltető szervezetén belül az ügyvezető hagyja jóvá.

A repülésbiztonsági és compliance igazgató köteles a Repülőtéri Kézikönyv ügyvezető által jóváhagyott változatát, annak hatálybalépését megelőzően legalább 60 nappal a légiközlekedési hatóság részére előzetes jóváhagyásra benyújtani vagy annak módosulását bejelenteni, attól függően, hogy a Repülőtéri Kézikönyvnek mely tartalmi eleme változott és a megváltozott tartalmi elemre milyen típusú változáskezelési eljárás lefolytatása került előírásra az SMM vonatkozó részeiben.

#### 0.2.2 Módosítások és revíziók jegyzéke

A Repülőtéri Kézikönyv fejlécében az összes oldalon jelölve van a Repülőtéri Kézikönyv verziószáma.

A Repülőtéri Kézikönyv fedőlapján elhelyezkedő táblázatban szintén megtalálható a Repülőtéri Kézikönyv verziószáma, továbbá megtalálható az érvényesség kezdete, illetve adott esetben vége, a Repülőtéri Kézikönyv közzétételének időpontja, a dokumentumot módosító személy neve, a jóváhagyó személy, neve, beosztás aláírása és a jóváhagyás időpontja.

A Repülőtéri Kézikönyv kizárólag a dokumentum fedőlapján elhelyezett aláírómező ügyvezetői ellenjegyzése esetén, az „Érvényesség Kezdeté – Vége” időpontok között érvényes.

A Repülőtéri Kézikönyv felülvizsgálatainak és az eszközölt módosítások jegyzékét a dokumentum elején található „Módosítások” elnevezésű táblázat tartalmazza.

#### 0.2.3 Kézzel írott módosítások tilalma, repülésbiztonsági célból bevezetendő azonnali módosítások

A Repülőtéri Kézikönyv kézírással való kiegészítése és/vagy módosítása TILOS.

Abban az esetben, ha a repülésbiztonság elfogadható szintjének fenntartása érdekében a Repülőtéri Kézikönyv azonnali módosítása válik szükségessé, az azonnali módosítást a 4. táblázat szerinti módosításért felelős vezető a Repülőtéri Kézikönyvben végrehajtja, majd azt felülvizsgálatra megküldi a repülésbiztonsági és compliance igazgatónak, aki a módosítás repülésbiztonsági indokoltsága esetén a módosított Repülőtéri Kézikönyvet az ügyvezetőnek jóváhagyásra felterjeszti.

Az itt rögzített, repülésbiztonsági célból bevezetendő azonnali módosítási folyamat alkalmazandó a Repülőtéri Kézikönyv részét képező dokumentumok repülésbiztonsági célú azonnali módosítása esetén is.

Az ilyen, repülésbiztonsági célból bevezetett azonnali módosítások végrehajtásával egyidejűleg a hatósági jóváhagyási folyamatot a repülésbiztonsági és compliance igazgató azonnal megindítja, a vonatkozó ADR.OR.E.005 (f) pont előírásai szerint.

#### **0.2.4 Az oldalak és bekezdések azonosítás, megjegyzések.**

A kézikönyv és a hozzá kapcsolódó dokumentumok folyamatos oldalszámozással vannak ellátva, amely a dokumentumok jobb felső sarkában található, feltüntetve az összes oldal számát is. A bekezdéseket a fejezetcímekkel, illetve sortörésekkel jelöljük.

Az egyes szövegrészekhez, bekezdésekhez kapcsolódó magyarázó szövegeket, megjegyzéseket közvetlenül a magyarázandó rész alatt kell elhelyezni az alábbi formátum szerint. Több megjegyzés esetén az egyes megjegyzések növekvő sorrendben számozandók.

Megjegyzés: Minta magyarázó szöveg.

A kézikönyv valamennyi fejezete egységes hatályossággal rendelkezik, mindegyik fejezet érvényessége megegyezik a kézikönyv hatálybalépésének dátumával. Az 1. táblázatban feltüntetésre kerül a kézikönyv elválaszthatatlan részét képező dokumentumok hatályossága.

#### **0.2.5 Érvényes oldalak jegyzéke**

Nem alkalmazandó.

#### **0.2.6 Változások jelölése**

A kézikönyv felülvizsgálatát a dokumentum szerkesztő programban található „Változások követése” funkció bekapcsolása mellett kell elvégezni úgy, hogy a módosított részek, a módosítással érintett szakaszok bal oldalán elhelyezkedő fekete színű függőleges vonallal, továbbá az új információk piros betűszínnel kerüljenek megjelölésre.

A szövegek, táblázatok, ábrák formázásában végrehajtott változásokat nem kell nyomon követni.

A módosítások végrehajtását megelőzően a kézikönyv korábbi változatának szerkeszthető változatában megtett módosításokat elfogadni szükséges, a módosítások megtétele kizárólag ezt követően lehetséges.

A módosításokkal érintett oldalak sorszámát a kézikönyv jóváhagyását megelőzően fel kell vezetni az előlapon található „Megjegyzések” rovatba.

A kézikönyv módosítását követően annak minden korábban érvényes változatát szükséges megőrizni az Iratkezelési szabályzatban rögzítettek szerint.

#### **0.2.7 Ideiglenes módosítás**

Amennyiben a repülésbiztonság megfelelő szintjének fenntartása érdekében a Repülőtéri Kézikönyv ideiglenes módosítása válik szükségessé, úgy a módosítást „Eljárási utasítás”-ként kell kiadni. A Repülőtéri Kézikönyv kézzel írott kiegészítése vagy módosítása tilos.

Az ideiglenes módosítás a 0.2.3 fejezetben meghatározott azonnali módosítási eljárás szerint hajtható végre. Az ilyen, repülésbiztonsági célból bevezetett azonnali módosítást a 4. táblázat szerinti módosításért felelős vezető végrehajtja, majd azt haladéktalanul felülvizsgálatra megküldi a repülésbiztonsági és compliance igazgatónak. Az eljárási utasítást a repülésbiztonsági és compliance igazgató hagyja jóvá.

A repülésbiztonsági és compliance igazgató a módosítás indokoltsága esetén a módosított Repülőtéri Kézikönyvet az ügyvezető részére jóváhagyásra felterjeszti.

Az eljárási utasítás érvényességi ideje nem haladhatja meg a kiadásától számított 3 hónapot. Amennyiben a módosítás fenntartása továbbra is indokolt, úgy a módosítást a Repülőtéri Kézikönyv következő felülvizsgált verziójába be kell építeni.

Az ideiglenes módosítás végrehajtásával egyidejűleg meg kell indítani a hatósági jóváhagyási folyamatot az ADR.OR.E.005 (f) pont előírásai szerint.

Az ideiglenes módosítást tartalmazó eljárási utasítás elosztására és közzétételére a 0.2.8 fejezet eljárásai alkalmazandók.

## 0.2.8 Elosztás és közzététel

A Repülőtéri Kézikönyvközzététele kizárólag elektronikus, .pdf formátumban történik. A Repülőtéri Kézikönyv érvényes változata elektronikus formában a repülőtér-üzemeltető belső hálózatának PUBLIC könyvtárában minden érintett munkavállaló rendelkezésére áll.

A Repülőtéri Kézikönyv érvényes változata a repülőtér-üzemeltető honlapján is közzétételre kerül, angol és magyar nyelven egyaránt, ahol a légiközlekedési hatóság és valamennyi külső érintett fér bármikor hozzáfér.

A Repülőtéri Kézikönyv közzétételéért a repülésbiztonsági és compliance igazgató felel, aki a Repülőtéri Kézikönyv módosított változatát, annak hatályba lépését megelőző 5 nappal a repülőtér-üzemeltető belső hálózatának PUBLIC könyvtárában, a hatályba lépés napján pedig a repülőtér-üzemeltető honlapján közzéteszi. A kézikönyv minden változatának PUBLIC könyvtárban való közzétételéről a repülésbiztonsági és compliance igazgató a közzététel napján köteles elektronikus levélben tájékoztatni a repülőtér-üzemeltető szervezeti egységeinek vezetőit, akik a szervezeti egységükben tevékenységet végző munkavállalók és az érintett harmadik felek munkavállalóinak tájékoztatásáról, valamint a Repülőtéri Kézikönyv érintett munkavállalókkal történő megismertetéséről gondoskodni kötelesek.

A Repülőtéri Kézikönyvben hivatkozott és annak részét képező egyéb dokumentumokhoz a repülőtér-üzemeltető a repülőtér területén működő vagy ott szolgáltatást nyújtó szervezetek részére a felek között lévő szerződésben foglaltak, vagy egyéb igény szerint hozzáférést biztosít. A hozzáférési igényt az igénylés pontos indokának megjelölésével a repülésbiztonsági és compliance igazgató részére címzett [peter.selymes@debrecenairport.com](mailto:peter.selymes@debrecenairport.com) e-mail címre megküldött elektronikus levélben szükséges jelezni. Az igényt a repülésbiztonsági és compliance igazgató megvizsgálja és relevancia esetén az igényelt dokumentum hatályos verziójának publikus részeit az igénylő szervezet részére megküldi.

Sorszám	Értesítendő szervezet	Értesítés időpontja
1.	Legiközlekedési hatóság	Változás bevezetését megelőző: <ul style="list-style-type: none"><li>○ Azonnali változást követően haladéktalanul</li><li>○ Előzetes jóváhagyást igénylő változtatás esetén minimum 60 nap.</li><li>○ Jóváhagyásra nem kötelezett változások minimum 60 nap</li></ul>
2.	tűzoltósági feladatokat ellátó külsős szervezet	Változás bevezetését megelőző 10 nap.
3.	karbantartási feladatokat ellátó külsős szervezet	Változás bevezetését megelőző 10 nap.
4.	CNS feladatokat ellátó külsős szervezet	Változás bevezetését megelőző 10 nap.

*5. táblázat*

## 1 Általános információk

### 1.1 A Repülőtéri Kézikönyv célja és hatálya

A Repülőtéri Kézikönyv célja a DIA Kft. légitársasággal kapcsolatos tevékenységeinek és működésének a szervezet egészére kiterjedő egységes szabályozása. Ennek megfelelően tartalmazza a szervezet irányítási rendszerének leírását, ismerteti a repülőtéri infrastruktúrát, szolgáltatásokat, létesítményeket és működési eljárásokat, valamint a repülőtér működésére vonatkozó korlátozásokat.

A Repülőtéri Kézikönyv tárgyi hatálya kiterjed

- a repülőtér-üzemeltetői engedély, ill. az ahhoz szorosan kapcsolódó repülőtéri engedély;
- a léginnavigációs szolgáltatói (CNS) tanúsítvány;
- a földi kiszolgálási engedély

hatálya alatt végzett összes tevékenységre és az azokhoz kapcsolódó szervezetiirányítási folyamatokra.

A Repülőtéri Kézikönyv személyi hatálya a DIA Kft. valamennyi munkavállalójára kiterjed. A munkavállalókon felül, a Repülőtéri Kézikönyv releváns részei alkalmazandó szabályrendszerként szolgálnak a repülőtér területén működő vagy ott szolgáltatást nyújtó szervezetek számára, amelyeknek tevékenységük ellátása során összhangban kell működniük a Repülőtéri Kézikönyvben foglaltakkal.

### 1.2 A DIA Kft. engedélyeire és a Repülőtéri Kézikönyvre vonatkozó jogszabályi követelmények

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér az infrastruktúrájára vonatkozóan repülőtéri engedéllyel rendelkezik.

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér üzemeltető DIA Kft. repülőtér-üzemeltetői engedéllyel, léginnavigációs szolgáltatói tanúsítvánnyal (CNS), valamint földi kiszolgálási engedéllyel rendelkezik. Az engedélyeket a légiközlekedési hatóság adja ki.

A repülőtér-üzemeltetőnek be kell tartania a repülőtér üzemeltetői 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 az engedély bevonásra kerül vagy a DIA Kft. lemond róla, úgy az engedélyt haladéktalanul visszaszolgáltatja a légiközlekedési hatóságnak.

Amennyiben a DIA Kft. a repülőtér üzemeltetését meg kíváná szüntetni, úgy:

- erről mielőbb értesíti a légiközlekedési hatóságot;
- szándékáról tájékoztatja a megfelelő légiforgalmi tájékoztató szolgálatot;
- az üzemeltetés megszüntetésének napján átadja az engedélyét a légiközlekedési hatóságnak;
- biztosítja, hogy megfelelő intézkedésekkel megakadályozza a repülőtér légi járművek általi nem tervezett használatát kivéve, ha a légiközlekedési hatóság jóváhagyta a repülőtér más célokra történő igénybe vételét.

Amennyiben a Debrecen Nemzetközi Repülőtér üzemeltetőjében változás állna be, úgy a DIA Kft. köteles haladéktalanul értesíteni a légiközlekedési hatóságot az átállás időpontjáról. Az új repülőtér-üzemeltetőnek, amelyre a repülőtér üzemeltetésének feladata átruházásra kerül, az átállás időpontja előtt engedélyért kell folyamodnia a légiközlekedési hatósághoz.

A légiközlekedési hatóság és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) értesítését annyi idővel előre kell megtenni, hogy időben közzé lehessen tenni a változtatásokat és azok bejelentését az AIRAC rendszerben, a vonatkozó határidőn belül.

A földi kiszolgálási engedélyre vonatkozó követelményeket a Földi kiszolgálási és utaskezelési Kézikönyv, a léginavigációs szolgáltatói tanúsítványra vonatkozó követelményeket a CNS Kézikönyv vonatkozó fejezete tartalmazza.

Debrecen Nemzetközi Repülőtér üzemeltetője légiközlekedési szakmai szempontok alapján működésére a következő jogszabályokat alkalmazza:

- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) 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;
- 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 /Part-ADR.OR, Part-ADR.OPS;
- A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról (a továbbiakban SERA rendelet);
- 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;

- 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;
- Az Európai Parlament és a Tanács 996/2010/EU rendelete ( 2010. október 20. ) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről;
- A Bizottság (EU) 2015/1018 végrehajtási rendelete (2015. június 29.) a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján kötelezően jelentendő polgári légiközlekedési események besorolását meghatározó jegyzék megállapításáról;
- A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról;
- A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény;
- A földi kiszolgálás feltételeiről és engedélyezésének rendjéről szóló 7/2002. (I.28.) KöViM rendelet;
- a létesítményi tűzoltóságokra vonatkozó részletes szabályokról szóló 273/2024. (IX.19.) Korm. rendelet.

### 1.3 A repülőtér igénybevételére vonatkozó feltételek

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren biztosított infrastrukturális feltételek és nyújtott szolgáltatások a Repülőtéri Kézikönyv 4., 5. és a 6. fejezeteiben kerültek rögzítésre.

A nyitvatartási idő alatt a repülőtér minden személy és légitársaság számára egyenlő feltételek mellett használható.

A nyitvatartási időn kívül a Debrecen Nemzetközi Repülőtér zárva tart, légitársaságok fogadása és indítása nem lehetséges, a repülőtér semmilyen szolgáltatást nem tud biztosítani.

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér igénybevétele során a repülőtér területén működő vagy ott szolgáltatást nyújtó szervezetek tevékenységük ellátása során kötelesek a Kézikönyvben foglalt releváns szabályokat betartani és azokkal összhangban működni.

A repülőtéri szolgáltatások igénybevételének díjszabását a következő kiadvány tartalmazza:  
<https://www.debrecenairport.com/documents/private-jet-debrecen-international-airport.pdf>

### 1.4 A repülőtér-üzemeltető kötelezettségei

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér üzemeltetője felelős a repülőtér alábbiakkal összhangban történő biztonságos üzemeltetéséért és karbantartásáért:

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

A repülőtér-üzemeltető - közvetlenül, vagy szükség szerint az e szolgáltatásokat nyújtó felelős szervezetekkel megállapodások alapján - biztosítja a következő szolgáltatásokat:

- a repülőtéri forgalom szintjének és az üzemeltetési körülményeknek megfelelő léginavigációs szolgáltatások nyújtását;
- a repülési eljárások alkalmazandó követelményeknek megfelelő kialakítását és fenntartását.

A repülőtér-üzemeltető a honlapján közzéteszi a Repülőtéri Kézikönyvet, amely tartalmazza a következő információkat is:

- az alkalmazandó követelmények alóli megítélt mentességeket és eltéréseket;
- bármely olyan rendelkezést, amelyet a légiközlekedési hatóság az engedélyezés alapjának részeként megegyező szintű repülésbiztonságot nyújtóként elfogadott;
- a repülőtér használatával kapcsolatos különleges feltételeket és korlátozásokat.

Amennyiben a repülőtéren a repülésbiztonságot veszélyeztető körülmény merül fel, a repülőtér-üzemeltető haladéktalanul meghoz minden szükséges intézkedést, amellyel biztosítja, hogy a repülőtér repülésbiztonságot veszélyeztetőként meghatározott részeit, adott esetben a légi járművek ne használják.

A légiközlekedési hatóság jogosult az engedélyben foglalt feltételeknek való megfelelés folyamatos ellenőrzésére. E jogosultság biztosítása érdekében a DIA Kft. 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, feladatok elvégzése vagy megtekintése céljából.

A légiközlekedési hatóság auditjaihoz és ellenőrzéseihez kapcsolódó egyéb hatósági jogosultságokat a CMM 3.11.1.2 fejezete tartalmazza.

# **„B” RÉSZ – REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÁSI RENDSZER, KÉPESÍTÉSI ÉS KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK**

## 2 Irányítási rendszer

A repülőtér-üzemeltető egy repülésbiztonság-irányítási rendszert is magában foglaló irányítási rendszert alakított ki és működtet, amely irányítási rendszer arányos a szervezet méretével és tevékenységeivel. Az irányítási rendszer eljárásait a Repülőtéri Kézikönyv szerves részét képező, az 1. táblázatban meghivatkozott Repülésbiztonság-Irányítási Kézikönyv tartalmazza.

### 2.1 A repülőtér-üzemeltető szervezeti felépítése

A DIA Kft. szervezeti felépítését az **Hiba! A hivatkozási forrás nem található..** melléklet szemlélteti. A 139/2014/EU és 2017/373/EU rendeletek alapján előírt funkciókat ellátó munkavállalók nevét és munkakörének megnevezését, valamint az egyes munkakörök jogszabályban meghatározott funkcióknak való megfeleltetését a 6.6.táblázat tartalmazza.

Funkció (magyarul)	Funkció (angolul)	Munkakör	Név
felelős vezető	accountable manager	ügyvezető	Györke Ernő
repülőtéri üzemi szolgálatok vezetője	manager of operational services	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	Tassonyi Márk
karbantartási vezető	maintenance manager	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	Vásárhelyi Tibor
repülésbiztonsági irányítási rendszer vezetője	safety manager	repülésbiztonsági és compliance igazgató	Dr. Selymes Péter
megfelelőség felügyeletének vezetője	compliance monitoring manager		
HR és képzési vezető	training manager	HR és képzési vezető	Sándor Judit
védelmi tiszt	security officer	védelmi tiszt	dr. Rabócz Tamás
pénzügyi vezető	finance manager	gazdasági igazgató	Rác Zsolt

6.táblázat

A 139/2014/EU és 2017/373/EU rendeletek alapján előírt funkciókat ellátó munkavállalók feladatai, felelősségi és hatáskörei a 2.1.1 – 2.1.7 pontokban kerülnek bemutatásra.

## 2.1.1 Ügyvezető

Az ügyvezető ellátja a Társaság operatív irányításával, munkaszervezetének kialakításával kapcsolatos feladatokat. Az ügyvezető gondoskodik arról, hogy a Társaság munkaszervezete a vonatkozó szabályoknak megfelelően működjön a Társaság stratégiájának végrehajtása érdekében.

Az ügyvezető feladatai:

- a) irányítja és ellenőrzi a Társaság operatív munkáját és a Társaság üzleti tevékenységét, e körben egyedi döntést hoz, vagy a döntési jogkört átruházza;
- b) irányítja és felügyeli a Társaság munkaszervezetét, gyakorolja a munkáltatói jogokat a Társaság munkavállalói felett;
- c) gondoskodik a Társaság képviseléről harmadik felekkel szemben, a bíróságok és más hatóságok előtt;
- d) elkészíteti a Társaság döntéshozatalra jogosult szerveinek (taggyűlés, felügyelőbizottság) döntéséhez szükséges dokumentumokat;
- e) jóváhagyóként rész vesz az üzleti tervezés folyamatában;
- f) képviseli a Társaságot annak taggyűlésén;
- g) meghatározza a Repülőtér és a Társaság stratégiai jövőképét és célkitűzéseit;
- h) jóváhagyja a Repülőtér és a Társaság fejlesztési stratégiáját
- i) kidolgozza, bevezeti és kihirdeti a Repülésbiztonsági Politikát.

Az ügyvezető felelősségi és hatásköre:

- a) a Repülőtér vonatkozó követelményeknek és a Repülőtéri Kézikönyvnek megfelelő működéséhez szükséges források biztosításáért;
- b) a Repülőtér műveleti szintjének csökkentéséért, amennyiben a források szintje csökken, vagy rendellenes feltételek merülnek fel, amelyek befolyásolhatják a biztonságot;
- c) a Társaság Vállalati Stratégiájának megalkotásáért;
- d) a Társaság hatékony irányítási rendszerének kialakításáért és fenntartásáért;
- e) a megfelelőség biztosításáért a releváns alkalmazandó követelményekkel, a tanúsítványokkal és a szervezet repülésbiztonsági- valamint a minőségirányítási rendszerével a légiforgalmi adatok és légiforgalmi tájékoztatási tevékenységek tekintetében;
- f) a repülésbiztonsági testületek működésének biztosításáért;
- g) a Repülésbiztonsági Politika általános megvalósulásáért, azokért a stratégiai döntésekért, melyek a Repülésbiztonsági Politika megvalósulására hatással vannak, a repülésbiztonsági megelőző intézkedések fogantatásáért.

A felelősség delegálása:

- a) a felelős vezető delegálja a felelősségét a képzés területén a képzési vezető részére, amelynek a feladata a képzési programok kidolgozása, koordinálása, megvalósítása, és a személyzet képzéséről a releváns nyilvántartás vezetése, valamint a jártassági vizsgák programjainak teljesítése;
- b) minden esetben a végső felelősség a felelős vezetőt terheli.

## 2.1.2 Forgalmi és földi kiszolgálási igazgató

A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató feladatai:

- a) a felügyelete alá tartozó szervezeti egységek stratégiai és operatív irányításának, vezetésének, felügyeletének ellátása;
- b) a Társaság forgalmi és földi kiszolgálási tevékenységét irányító belső szabályzatok kidolgozása, fejlesztése, adminisztrációja és karbantartása;
- c) az igazgatósághoz tartozó csoportok működési feltételeinek meghatározása, és azok biztosításának kezdeményezése és a rendelkezésre álló anyagi erőforrások elosztása;
- d) a légi járművek fogadásával és indításával, valamint a földi mozgásuk koordinációjával, továbbá az utasok kezelésével és a légi járművek földi kiszolgálásával összefüggő tevékenységek összehangolásról történő gondoskodás.
- e) a Társaság hóeltakarítási és síkosságmentesítési tevékenységét szabályozó belső eljárások kidolgozásában, fejlesztésében, adminisztrációjában és karbantartásában való részvétel.

A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató felelőssége és hatásköre:

- a) a szervezeti egység stratégiai és operatív feladatainak ellátásáért;
- b) a tevékenységéhez kapcsolódó nemzetközi és nemzeti jogszabályok, előírások, ajánlások, a belső szabályzatok figyelemmel kíséréséért és alkalmazásáért, illetve az azoknak való megfelelésért;
- c) a munkavállalók releváns képzéseinek biztosításáért, a személyi állomány ismereteinek frissítéséért, az előírásoknak megfelelő képzések igénybevételeért;
- d) a szervezeti egység zöldterület karbantartási feladatainak megszervezéséért, irányításáért és elvégzéséért, a tevékenység elvégzéséhez szükséges munkavédelmi előírások betartásáért és betartatásáért, valamint a tevékenység elvégzéséhez kapcsolódó adminisztratív feladatok ellátásáért;
- e) a zöldterület karbantartási tevékenység ellátása során, a szervezeti egység által használt eszközök műszaki állapotának megóvásáért;
- f) a szervezeti egység hóeltakarítási és síkosságmentesítési feladatainak megszervezéséért, irányításáért és elvégzéséért, a tevékenység elvégzéséhez szükséges munkavédelmi előírások betartásáért és betartatásáért, valamint a tevékenység elvégzéséhez kapcsolódó adminisztratív feladatok ellátásáért;
- g) a hóeltakarítási és síkosságmentesítési tevékenység ellátása során, a szervezeti egység által használt eszközök műszaki állapotának megóvásáért.

## 2.1.3 Infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató

Az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató feladatai:

- a) a felügyelete alá tartozó szervezeti egységek stratégiai és operatív irányításának, vezetésének, felügyeletének ellátása;

- b) az ügyvezetővel, a repülőtér tulajdonosával, a Társaság tagjaival, valamint az e körben érintett felekkel együttműködve, a nemzeti és nemzetközi stratégiai célkitűzésekhez illeszkedve:
- ba) a repülőtér és a Társaság stratégiai jövőképeinek és célkitűzéseinek meghatározásában való közreműködés;
  - bb) a célkitűzések alapján a repülőtér és a Társaság fejlesztési stratégiájának kidolgozása és kezelése;
- c) a Társaság fejlesztési stratégiájának kidolgozása és kezelése, a repülőtér Master Plan-jének kidolgozása, kezelése, ezek változó igényekhez való folyamatos adaptálása, valamint a repülőtér Master Plan-jével, valamint fejlesztési elemeivel kapcsolatos információk kezelése.
- d) a fejlesztési elemekkel kapcsolatos szervezeten belüli projektterv kidolgozása, kezelése és karbantartása, összehangolása.
- e) a projektek, fejlesztési elemek stratégiai műszaki teljes körű felülvizsgálata és értékelése.
- f) harmadik fél beruházásaként megvalósuló, a repülőtér fejlesztési stratégiáját érintő fejlesztési elemek esetén előkészítési, tervezési, hatósági jóváhagyási és kivitelezési folyamatok szervezésében, koordinálásában és felügyeletében, jóváhagyásában való részvétel;
- g) folyamatos kapcsolattartás a Társaság többi szervezeti egységével, a külső érdekelt felekkel és hatóságokkal, a Társaság szervezetében a repülőtér-fejlesztési tevékenységgel kapcsolatos információ áramlásának elősegítése.
- h) az ügyvezetővel és a gazdasági Igazgatósággal együttműködik a fejlesztési elemek megvalósíthatósági értékeléseinek elkészítésében és finanszírozási folyamataiban, az üzleti terv elkészítésében;
- i) az igazgatóság működési feltételeinek meghatározása, és azok biztosításának kezdeményezése és a rendelkezésre álló anyagi erőforrások elosztása;
- j) a beszerzési folyamat kialakítása, a Társaság beszerzési feladatainak tervezése, ellenőrzése, koordinációja;
- k) felügyeli vagy vezetési kivitelezés esetén a gép, berendezés, létesítmény műszaki átvételét, részt vesz a próbaüzemen, felügyeli a garanciális javítások ellenőrzését.
- l) Adatszolgáltatás, együttműködés a Társaság többi szervezeti egysége irányában.

Az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató felelőssége és hatásköre:

- a) a Társaság beruházásai során és a repülőtérrel érintő fejlesztési projektek vonatkozásában a program menedzsment feladatok ellátásáért;
- b) a Társaság műszaki, karbantartási, valamint léginavigációs (CNS) szolgáltatói tevékenységét irányító belső szabályzatok kidolgozásáért, fejlesztéséért, adminisztrációjáért és karbantartásáért;
- c) a repülőtér területén lévő létesítmények funkcionális működéséért, azok gépészeti és egyéb kiszolgáló, infrastrukturális egységeinek karbantartásáért, ezek kapcsán a szükséges fejlesztési igények jelzéséért;
- d) a karbantartási ütemterv elkészítéséért, és koordinációjáért, a terv megvalósulásáért;

- e) a kényszerhelyzeti vezető által a Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság feladatainak jogszabályoknak, nemzetközi szabályoknak megfelelő ellátásáért,
- f) a Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság által használt gépjárművek rendelkezésre állásáért, valamint a kényszerhelyzeti tervben foglalt feladatok végrehajtásáért;
- g) a GSE eszközök karbantartásáért;
- h) a Társaság beszerzési, közbeszerzési tevékenységéért;
- i) az üzemfenntartással és az energiagazdálkodással kapcsolatos műszaki, technológiai, ügyviteli és bizonylati előírások betartásáért;
- j) a tevékenységéhez kapcsolódó nemzetközi és nemzeti jogszabályok, előírások, ajánlások, belső szabályzatok figyelemmel kíséréséért és alkalmazásáért, illetve az azoknak való megfeleléséért;
- k) a munkavállalók releváns képzéseinek biztosításáért, a személyi állomány ismereteinek frissítéséért, az előírásoknak megfelelő képzések igénybevételéért;
- l) a Társaság CNS tanúsítványának hatálya alá tartozó léginavigációs eszközök, rádiókommunikációs berendezések és fénytechnikai berendezések hazai, illetve nemzetközi előírásoknak megfelelő üzemeltetéséért és karbantartásáért;
- m) a zöldterület karbantartási feladatainak megszervezéséért, elvégzéséért, a tevékenység elvégzéséhez kapcsolódó adminisztratív feladatok ellátásáért,
- n) a tevékenységek elvégzéséhez szükséges munkavédelmi előírások betartásáért és betartatásáért, valamint a szervezeti egység által használt eszközök műszaki állapotának megóvásáért;
- o) a Társaság tűz- és munkavédelmi, illetve sugárvédelmi tevékenységéért;
- p) az infrastruktúra változások kezeléséhez kapcsolódó dokumentumok kidolgozásáért, módosításáért, valamint kidolgozásuk és módosításuk légiközlekedési hatósági engedélyeztetéséért.

#### 2.1.4 Repülésbiztonsági és compliance igazgató

A repülésbiztonsági és compliance igazgató a szervezeten belüli más vezetőktől függetlenül jár el, közvetlen hozzáféréssel rendelkezik a ügyvezetőhöz és a repülésbiztonsági kérdésekkel foglalkozó megfelelő vezetőségi tagokhoz, és ügyvezetőnek tartozik felelőséggel. A repülésbiztonsági és compliance igazgató áll a hatékony repülésbiztonság-menedzsment rendszer fókuszpontjában, és ő a felelős annak fejlesztéséért, adminisztrációjáért és karbantartásáért.

A repülésbiztonsági és compliance igazgató feladatai

- a) az igazgatóság működési feltételeinek biztosítása, a rendelkezésre álló anyagi és humán erőforrások elosztása;
- b) a veszélyazonosítás, a kockázatelemzés és kockázatkezelés előmozdítása;
- c) repülésbiztonság irányítási rendszer (és ennek részeként a szükséges repülésbiztonsági intézkedések) megvalósításának és működésének figyelemmel kísérése;
- d) a Társaság megfelelés figyelemmel kísérése, compliance monitoring rendszerének és repülésbiztonsági irányítási rendszerének kidolgozása, irányítása, működtetése, fejlesztése, adminisztrációja és a repülőtéri kézikönyvek és eljárások karbantartásának koordinálása;



- e) a Repülésbiztonsági Politika és a repülésbiztonság-irányítási rendszer fenntartása, fejlesztése és annak felülvizsgálata;
- f) a repülésbiztonsági jelentési rendszer működtetése, valamint a kötelező jelentések a Közlekedésbiztonsági Szervezet felé történő továbbítása;
- g) a repülésbiztonsági események kivizsgálásában és elemzésében való közreműködés;
- h) a repülésbiztonsági teljesítmény figyelemmel kísérése és rendszeres értékelése;
- i) a repülésbiztonsági dokumentációk karbantartásának biztosítása
- j) a statikus légiforgalmi adatok felügyelete, publikálása, naprakészen tartása;
- k) a repülőtér-üzemeltető hozzájárulását igénylő, tervezett UAV műveletek és igényelt eseti légterek repülésbiztonsági szempontú elbírálása és a hozzájárulási kérelem kiállítása;
- l) repülésbiztonsági kérdésekben az illetékes hatósággal és a szerződéses partnerekkel való kapcsolattartás;
- m) a Társaság minőségirányítási rendszerének naprakészen tartása, működtetése és folyamatos fejlesztése, a minőségirányítási rendszer dokumentációjának kezelése, a minőségirányítási belső auditok lefolytatása, továbbá a Társaság felkészítése és képviselése a minőségirányítási rendszer külső fél általi auditjain;
- n) megfelelőségi kérdésekben feladata az illetékes hatósággal és a szerződéses partnerekkel való kapcsolattartás;
- o) a hatósági vizsgálatok és engedélyeztetési folyamatok figyelemmel kísérése;
- p) a döntéshozatali folyamatok megfelelőségi szempontból történő támogatása, valamint a Társaság repülőtér-üzemeltetői, léginavigációs szolgáltatói (CNS) és földi kiszolgálási tevékenységeit szabályozó dokumentumok tervezeteinek előzetes megfelelőségi vizsgálata;
- q) a munkavállalók és a kiszervezett tevékenységet ellátó partnerek munkavállalóinak compliance monitoringgal kapcsolatos képzésének biztosítása, a személyi állomány ismereteinek frissítése, a megfelelőséggel kapcsolatos tudatosság fejlesztése;
- r) a szervezet valamennyi munkavállalójának, továbbá azon szervezetek munkavállalóinak, akik a repülőtér mozgási vagy egyéb működési területén munkát végeznek, vagy ott szolgáltatást nyújtanak, a repülésbiztonsággal kapcsolatos képzések, illetve az időszakos repülésbiztonsági szinten tartó képzések biztosítása.

## A repülésbiztonsági és compliance igazgató felelőssége és hatásköre:

- a) a repülésbiztonság-irányítási rendszer fejlesztéséért, fenntartásáért és mindennapi irányításáért;
- b) a 139/2014/EU és a 2017/373/EU végrehajtási rendeletekben szabályozott tevékenységekkel, valamint a földi kiszolgálási tevékenységgel kapcsolatos, Compliance Monitoring Program szerinti belső és külső auditok és ellenőrzések tervezéséért és lefolytatásáért, valamint az auditok és ellenőrzések megállapításainak kezelésére szolgáló javító intézkedések végrehajtásának és azok hatékonyságának nyomon követéséért;
- c) a tevékenységéhez kapcsolódó nemzetközi és nemzeti légiközlekedési tárgyú jogszabályok, előírások, ajánlások figyelemmel kíséréseért és alkalmazásáért, illetve az azoknak való megfelelésért;

- d) a Társaság zajvédelemmel kapcsolatos feladatainak kezeléséért, a zajvédelemmel kapcsolatos időszakos jelentések elkészítéséért, a Zajvédelmi Program karbantartásáért.

## 2.1.5 HR és képzési vezető

A HR és képzési vezető feladatai:

- a) részt vesz a Társaság stratégiai tervéhez kapcsolódó humánpolitika kialakításában, a Társaság stratégiáját támogató humánpolitikai gyakorlatot alakít ki és valósít meg;
- b) részt vesz az üzleti tervezésben és a bérigazgatásban;
- c) a munkaügyi kapcsolatokat érintő együttműködési megállapodások előkészítése;
- d) figyelemmel kíséri a Társaság létszám helyzetét, és az indokolt igények kielégítése érdekében – az érintett vezetőkkel egyeztetve - javaslatot tesz;
- e) koordinálja a vezetői és szakember utánpótlással, valamint annak tervezésével kapcsolatos feladatokat, és ellátja a munkaerő megfelelő biztosításával kapcsolatos operatív és adminisztratív tevékenységeket;
- f) összeállítja és karban tartja a Társaság vonatkozásában aktuális Képzési Kézikönyvet a szervezeti egységek vezetőinek közreműködésével;
- g) a munkabérről, a pótlékról, illetve ezek változásáról, módosításáról kapcsolatos intézkedések előkészítése;
- h) a munkaviszony létesítésével és megszüntetésével, valamint a munkaviszonnyal, illetve azok módosításával összefüggő okiratok előkészítésével kapcsolatos tevékenységek ellátása;
- i) az informatikai szakterülettel együttműködésben gondoskodik a munkavállalók adatait kezelő informatikai rendszerek kialakításáról, fejlesztéséről és karbantartásáról;
- j) ellátja a Társaság munkavállalói személyi anyagának és a vonatkozó nyilvántartások összeállításával, kezelésével és karbantartásával kapcsolatos feladatokat a személyes adatok védelmét rögzítő jogszabályok (GDPR stb.) rendelkezéseinek betartásával;
- k) a Társaság vezetői részére támogatást nyújt HR kérdésekben;
- l) kialakítja a munkavállalók teljesítményértékelésével kapcsolatos rendszert és szakmai támogatást biztosít ezen feladat végrehajtása során;
- m) Meghatározza a szabadságok tervezésével és nyilvántartásával kapcsolatos teendőket, és ellátja azok ellenőrzésének feladatát.

A HR és képzési vezető felelősségi és hatásköre:

- a) a humán erőforrás gazdálkodással kapcsolatos belső szabályok/szabályzatok kialakításáért és azok karbantartásáért;
- b) a tevékenységéhez kapcsolódó nemzetközi és nemzeti jogszabályok, előírások, ajánlások, a belső szabályzatok figyelemmel kíséréseért és alkalmazásáért, illetve az azoknak való megfelelésért;
- c) a szakmai képzések, a munkahelyi gyakorlati képzések megszervezéséért, nyomon követéséért, valamint az ezzel összefüggő vizsgaszervezési és az oktatási dokumentáció nyilvántartásáért a nemzetközi és nemzeti jogszabályi követelmények figyelembevételével megalkotott Képzési Kézikönyv alapján;

- d) a bérelszámolással és a bérszámfejtéssel kapcsolatos feladatok ellátásáért, és ennek teljesítése érdekében kapcsolatot tart a megbízott külső szolgáltatóval. E körben felelős a dokumentációk teljeskörűségéért, formai megfelelőségéért, ideértve a dokumentumok aláírását is.
- e) a Társaság munkavállalói részére a foglalkozás-egészségügyi feltételek, követelmények biztosításáért.

## 2.1.6 Védelmi tiszt

A védelmi tiszt feladatai:

- a) a Nemzeti Polgári Légiközlekedés Védelmi Programmal összhangban elkészíti és módosítás bevezetése előtt jóváhagyásra benyújtja a légiközlekedési hatóságnak a Repülőtéri Védelmi Tervet, a belső Védelmi Minőségbiztosítási Programot, a Védelmi Képzési Programot, a légiközlekedési esemény felszámolására szolgáló programot, valamint azok módosítását, továbbá gondoskodik az azokban foglaltak végrehajtásáról;
- b) a repülőtéren lévő együttműködő hatóságok bevonásával évente legalább egyszer végrehajtja a Repülőtéri Védelmi Tervben foglalt feladatok gyakoroltatását, önellenőrző eljárásokat folytat le, értékeli az eredményeket, annak alapján végrehajtja a szükséges módosításokat;
- c) adminisztratív és technikai eszközökkel segíti a Repülőtéri Védelmi Bizottság munkáját.
- d) a Repülőtéri Védelmi Tervben foglaltak szerint, a kényszerhelyzeti vezetővel, valamint a Repülőtéri Létesítményi Tűzoltósággal közösen kialakítja és működteti az állandó objektumú Repülőtéri Kényszerhelyzeti Központot, illetve részt vesz annak munkájában;
- e) a feladatai ellátása során keletkező, a légiközlekedés védelmi rendszer hiányosságaival összefüggő információkról soron kívül tájékoztatja a légiközlekedési hatóságot, a rendőrséget, az Alkotmányvédelmi Hivatalt, és a vámhatóságot, amennyiben érintett;
- f) a Repülőtéri Védelmi Tervbe foglalt szabályokat betartja és betartatja;
- g) figyelemmel kíséri a Repülőtéri Védelmi Terv (és ennek részeként a szükséges repülésvédelmi intézkedések) implementálását, működését, hatékonyságát és amennyiben ezzel összefüggésben hiányosságokat észlel, intézkedik azok megszüntetéséről;
- h) a bevezetett repülésvédelmi eljárásokkal összhangban szemléket, ellenőrzéseket, teszteseteket és kivizsgálásokat vezet;
- i) a vonatkozó auditálási eljárások során a javító intézkedésekkel összefüggésben koordinálja a tevékenységeket és az információáramlást az illetékes hatóságok észrevételeivel kapcsolatban;
- j) az illetékes hatóságok által felvetett nem megfelelőség esetén javító intézkedési tervet juttat el az illetékes hatósághoz;
- k) a feladatai ellátása során keletkező, a Repülőtéri Védelmi Terv hiányosságaival összefüggő információkról soron kívül tájékoztatja az ügyvezetőt;

- l) repülésvédelmi események esetén kezdeményezi azok kivizsgálását, a vizsgálatban maga is részt vesz;
- m) felügyeli a repülőtér repülésvédelmi szakmai feladatainak végrehajtását, e körben a védelmi átvizsgálási tevékenységet és a fegyveres biztonsági őrség tevékenységét.
- n) Rendelkezik a szervezetnél légitörvény védelmi feladatot végrehajtó munkavállalók tekintetében intézkedési jogkörrel;
- o) haladéktalanul, de legkésőbb 24 órán belül értesíti a légitörvény hatóságot és a közlekedésbiztonsági szervezetet a légitörvény esemény bekövetkezéséről;
- p) a jogszabályi előírásra tekintettel - akadályoztatása esetére – gondoskodik a védelmi tiszt alkalmazási feltételeinek megfelelő helyettesítéséről.
- q)

A védelmi tiszt felelőssége és hatásköre:

- a) a tevékenységéhez kapcsolódó nemzetközi és nemzeti jogszabályok, előírások, ajánlások, a belső szabályzatok figyelemmel kíséréséért és alkalmazásáért, illetve az azoknak való megfelelésért, különösen a 2015/1198 EU végrehajtási rendelet, a 300/2008 EK rendelet, az Lt., valamint a 169/2010. Korm. rendelet rendelkezéseinek betartásáért;
- b) azért, hogy a szervezet naprakész légitörvény védelmi információkkal rendelkezzen és a légitörvény védelmi szabályokat betartsák;
- c) a szervezet védelmi tervének aktualizálásáért, amelyet rendszeresen, de legalább ötévente felülvizsgál;
- d) a légitörvény védelmében együttműködő hatóságokkal való folyamatos kapcsolattartásért.

## 2.1.7 Gazdasági igazgató

A gazdasági igazgató feladatai:

- a) allátja a szervezeti egység stratégiai és operatív irányítását, felügyeletét;
- b) kidolgozza a befektetési és hitelpolitikát, a megvalósulását figyelemmel kíséri;
- c) a számviteli politika, számlarend, bizonylati rend kidolgozása, annak betartásának ellenőrzése;
- d) a Társaság belső gazdasági szabályzatainak elkészítése, folyamatos karbantartása;
- e) hosszú- és középtávú gazdálkodási terv készítése;
- f) a számviteli törvény előírásainak megfelelő könyvvizelési és bizonylatolási feladatok ellátása;
- g) éves beszámoló készítése, valamint koordinálja annak készítését;
- h) elkészíti és beadja az előírt adóbevallásokat;
- i) az éves üzleti terv és a havi kontrolling beszámoló elkészítése;
- j) gazdasági nyilvántartások vezetése, adatok szolgáltatása;
- k) gazdasági-pénzügyi területen gondoskodik a tagok és az ügyvezető naprakész tájékoztatásáról;
- l) részt vesz a szerződéskötési folyamatokban;
- m) kapcsolatot tart a Társaság könyvvizsgálójával;

- n) részt vesz a Társaság által indított közbeszerzési eljárások előkészítésében, közreműködik azok lebonyolításában a pénzügyi szakértelen biztosítása tekintetében.

A gazdasági igazgató felelőssége és hatásköre:

- a) a tevékenységéhez kapcsolódó nemzetközi és nemzeti jogszabályok, előírások, ajánlások a belső szabályzatok figyelemmel kíséréseért és alkalmazásáért, illetve a feladatok között felsorolt tevékenységek jogszabályoknak való megfelelésért;
- b) a leányvállalatok gazdálkodásáért.

## 2.1.8 Repülőtéri biztonsági bizottságok

A DIA Kft. a repülésbiztonság szintjének folyamatos javítása érdekében az alábbi repülésbiztonsági bizottságokat működteti:

- Repülésbiztonsági Felülvizsgálati Bizottság (továbbiakban: SRB), mely a DIA Kft. által a stratégiai repülésbiztonsági kérdések vizsgálata és a repülésbiztonsági folyamatok magas szintű felügyelete céljából létrehozott konzultációs testület;
- Helyi Futópálya-biztonsági Csoport (továbbiakban: LRST), mely a DIA Kft. által, a futópálya biztonságával összefüggő potenciális kérdések megfelelő kezelésére irányuló, tanácsadásra létrehozott konzultációs testület;
- Helyi Repülőtér-biztonsági Tanács (továbbiakban: LASC), mely a DIA Kft. által, a mozgási területet – a futópálya kivételével – érintő operációval összefüggő potenciális repülésbiztonsági kérdések kezelésére irányuló tanácsadás- és a repülőeseményekkel, súlyos repülőeseményekkel és balesetekkel kapcsolatos kockázatcsökkentést célzó ajánlások megtétele céljából létrehozott konzultációs testület; továbbá
- Repülésbiztonsági Akciócsoport (továbbiakban: SAG), mely az SRB munkájának támogatására és a repülőtéri üzemelés során felmerülő repülésbiztonsági kérdések kezelése céljából létrehozott munkacsoport.

A DIA Kft. által működtetett repülésbiztonsági bizottságokhoz kapcsolódó felelőségek és feladatok részletes meghatározását, továbbá működésük szabályait az egyes bizottságok ügyrendjei tartalmazzák.

## 2.2 A repülésbiztonság-irányítási rendszer (SMS)

A DIA Kft. a repülőtér biztonságos üzemeltetésének szisztematikus megközelítése és biztosítása érdekében repülésbiztonság-irányítási rendszert (SMS) vezetett be. A szervezet SMS-ének szabályozó dokumentuma a Repülésbiztonság Irányítási Kézikönyv (továbbiakban: SMM), amely jelen Repülőtéri Kézikönyv szerves része, és tartalmazza a rendszer teljes leírását.

### 2.2.1 Hatáskör

Jelen pont leírását az SMM 1.2 Hatály című fejezete tartalmazza.

## 2.2.2 Repülésbiztonsági politika, célkitűzések, programok

Jelen pont leírását az SMM 2 Repülésbiztonsági politika, célkitűzések és programok című fejezete tartalmazza.

## 2.2.3 A repülésbiztonsági kulcs személyek repülésbiztonsági felelősségei

Jelen pont leírását az SMM 3 A repülésbiztonsági kulcsszemélyek repülésbiztonsági felelősségei című fejezete tartalmazza.

## 2.2.4 Dokumentum-kontroll és nyilvántartás-vezetés

Jelen pont leírását az SMM 1.3 A kézikönyv felügyelete és 4 Dokumentációs eljárások című fejezetei tartalmazza.

## 2.2.5 A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata

Jelen pont leírását az SMM 5 A repülésbiztonsági kockázatok kezelésének folyamata című fejezete tartalmazza.

## 2.2.6 A repülésbiztonsági kockázatcsökkentési intézkedések nyomon követése

Jelen pont leírását az SMM 5.5 Kockázatcsökkentő intézkedések nyomonkövetése pontja tartalmazza.

## 2.2.7 A repülésbiztonsági teljesítmény nyomon követése

Jelen pont leírását az SMM 6 A repülésbiztonsági teljesítmény nyomonkövetése című fejezete tartalmazza.

## 2.2.8 Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás

Jelen pont leírását az SMM 7 Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás című fejezete tartalmazza.

## 2.2.9 Kényszerhelyzeti tervezés

Debrecen Nemzetközi Repülőtér kényszerhelyzeti eljárásait a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott Kényszerhelyzeti Terv tartalmazza. A kényszerhelyzet tervezés összehangolása más szervezetek kényszerhelyzeti tervével az SMM 8 fejezete szerint történik.

## 2.2.10 Változáskezelés

Jelen pont leírását az SMM 9 Változáskezelés című fejezete tartalmazza.

## 2.2.11 A repülésbiztonság promóciója

Jelen pont leírását az SMM 10 A repülésbiztonság promóciója című fejezete tartalmazza.

## 2.2.12 A repülésbiztonság-irányítási rendszer kimenetei

Jelen pont leírását az SMM 11 A repülésbiztonság-irányítási rendszer kimenetei című fejezete tartalmazza.

## 2.3 A megfelelés nyomon követése

A DIA Kft. az alkalmazandó jogszabályoknak, valamint saját belső eljárásainak való megfelelésének folyamatos nyomonkövetése érdekében compliance monitoring rendszert

üzemeltet. A compliance monitoring rendszer működtetéséért a repülésbiztonsági és compliance igazgató felel. A compliance monitoring rendszer részletes leírását és a kapcsolódó alkalmazott eljárásokat a Compliance Monitoring Kézikönyv (továbbiakban: CMM) tartalmazza, amely jelen Repülőtéri Kézikönyv szerves részét képezi.

## 2.4 Légiforgalmi adatok minőségirányítási rendszere

- a) A repülőtér-üzemeltető annak érdekében, hogy biztosítsa a 73/2010/EU rendeletben, a 139/2014/EU rendelet ADP.OR, ADP.OPS mellékleteiben, valamint az ICAO Annex 15-ben foglalt légiforgalmi adatokra vonatkozó követelményeknek való megfelelést, irányítási rendszerének részeként légiforgalmi adatokra és tájékoztatásokra vonatkozó irányítási rendszert vezetett be és működtet. Az irányítási rendszer működtetésében és az adatszolgáltatásban részt vevők:
- a Repülésbiztonsági és Compliance Igazgatóság munkavállalói a statikus adatok szolgáltatása tekintetében,
  - a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság munkavállalói a dinamikus forgalmi adatok és tájékoztatások tekintetében, illetve
  - az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság adatbiztonsági tevékenységet ellátó munkavállalói az információbiztonság irányítási, valamint az ellátási lánc biztonságtechnikai irányítási rendszerek kialakítása és üzemeltetése és karbantartása tekintetében.
- b) A repülőtér üzemeltető biztosítja, hogy a statikus és dinamikus adatokat kezelő személyek megfelelő kompetenciákkal rendelkezzenek. A légiforgalmi adatokhoz kapcsolódó képzésekért a HR és képzési vezető felel, a statikus légiforgalmi adatok vonatkozásában a repülésbiztonsági és compliance igazgatóval, a dinamikus légiforgalmi adatok vonatkozásában a forgalmi és földi kiszolgálási igazgatóval egyeztet a szükséges képzésekről. Az adatkezelésre jogosult személyekről a HR és képzési vezető nyilvántartást vezet.
- c) A repülőtér-üzemeltető az alábbi szolgáltatások nyújtására szerződéses partnereket, harmadik feleket von be a légiforgalmi adatok cseréjének céljából:
- léginavigációs szolgáltatók;
  - felmérési adatok előállításához és biztosításához nyújtott szolgáltatások;
  - eljárás tervezési szolgáltatás;
  - elektronikus terepadatok szolgáltatása; és
  - elektronikus akadályadatok szolgáltatása.
- d) A szerződéskötést követően a CMM 4.1.2 folyamata alapján nyomon követi a szerződésben foglalt követelményeknek való megfelelés teljesülését, ezzel biztosítva a követelményeknek megfelelő adatszolgáltatást.
- e) Az egyes légiforgalmi adatok pontosságát és integritását az ICAO Annex 15 3. fejezetében, valamint az ICAO Doc 10066 (PANS-AIM) Appendix 1 fejezetében meghatározottak szerint biztosítja a repülőtér üzemeltető.
- f) Az egyes légiforgalmi adatok felbontását az ICAO Annex 15 3. fejezetében, valamint az ICAO Doc 10066 (PANS-AIM) Appendix 1 fejezetében meghatározottak szerint biztosítja a repülőtér üzemeltető.
- g) A Repülésbiztonsági és Compliance Igazgatóság feljegyzi minden adatelem eredetét azok létrehozásakor a repülőtér-üzemeltető fájl szerverén található „AIP data register”

táblázat „Adat eredete” oszlopába, valamint a rajtuk elvégzett módosításokat, a módosítások időpontját és a módosításokat végző személy nevét a módosítások megtörténteke az „Elvégzett módosítások”, „Módosítás dátuma” és „Módosító személy” oszlopokba rögzíti.

- h) A dinamikus légiforgalmi adatok (NOTAM, SNOWTAM) olyan, távközlési eszközök segítségével terjesztett tájékoztatások, mely bármely légiforgalmi berendezés, szolgálat, eljárás, vagy veszély létesítéséről, keletkezéséről, állapotáról és változásáról olyan információkat tartalmaznak, melyek kellő időben történő ismerete alapvető fontosságú a repülésben érintett személyzet számára.
- i) A repülőtér-üzemeltető ATN céljából a föld/föld távközlési tevékenysége során a légi iparágban bevett nemzetközi adatkommunikációs SITA hálózati rendszert használja, melyet a SITA SC Global által vesz igénybe.
- j) A dinamikus adatok szolgáltatásáért, a NOTAM/SNOWTAM kiadásáért, naprakésztségéért, valamint a SITA üzenetek küldéséért és fogadásáért a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport felelős.
- k) A repülőtér-üzemeltető a teljesítmény mérésére és az adatszolgáltatás folyamatos fejlesztése érdekében teljesítmény monitoring folyamatot vezetett be. A KPI-k a veszélyekből adódó kívánt, illetve nem kívánt események bekövetkezését követik nyomon. A meghatározott KPI-k nyomon követéséért, így a kapcsolódó adatok regisztrálásáért
  - statikus adatok esetén a repülésbiztonsági és compliance igazgató;
  - dinamikus adatok esetén a forgalmi és földi kiszolgálási igazgatófelel.
- l) A Légiforgalmi adatok minőségirányítási rendszerének részletes eljárásait a Légiforgalmi adatok minőségirányítási rendszere kézikönyv tartalmazza.

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

- a) A kötelező eseményjelentési rendszerhez kapcsolódó fogalmak leírását az SMM 1.6 Definíciók és rövidítések című fejezete, valamint és az SMM 2. számú melléklete, a kötelező jelentésekhez kapcsolódó felelőségek leírását az SMM 7 Repülésbiztonsági jelentés és kivizsgálás című fejezete tartalmazzák.
- b) A kötelező jelentések megételéhez kapcsolódó eljárások leírását az SMM 7.2 Kötelező repülésbiztonsági jelentési rendszer című fejezete tartalmazza.
- c) A bizonyítékok megőrzésére vonatkozó eljárásokat az SMM 7.3.5 A jelentések nyilvántartása és tárolása, a kapcsolódó bizonyítékok kezelése című fejezete tartalmazza.

## 2.6 Alkohol, pszichoaktív anyagok és gyógyszerek használata

A DIA Kft. valamennyi munkavállalója, valamint a repülőtér területén működő vagy ott szolgáltatást nyújtó szervezetek munkavállalói kötelesek munkavégzésük helyén munkára alkalmas állapotban megjelenni, ezzel biztosítva, hogy a feladataik ellátása során megfeleljenek a repülésbiztonsági és munkavédelmi követelményeknek, illetve feladataikat a lehető legmagasabb színvonalon legyenek képesek elvégezni.

A munkáltató az alkohol és a pszichoaktív anyagok általi befolyásoltság ellenőrzése során ellenőrzési jogát úgy köteles gyakorolni, hogy azzal nem él vissza, valamint az ellenőrzés alatt nem sérti az ellenőrzés alá vont személy emberi méltóságát.

Az ellenőrzést ennek érdekében a repülőtér-üzemeltető egy elkülönített helységben végzi, az ellenőrzés alatt kizárólag az ellenőrzés alá vont személy, az ellenőrzést végző személy, valamint az eljárás megfelelését biztosító tanúk vannak jelen. Az ellenőrzés lefolytatásáról minden esetben jegyzőkönyv készül.

### 2.6.1 Eljárás hatálya

Jelen eljárás személyi hatálya kiterjed a DIA Kft. valamennyi munkavállalójára, valamint a repülőtér területén működő vagy ott szolgáltatást nyújtó szervezetek munkavállalóira, különös tekintettel a repülőtér mozgási területén vagy egyéb üzemi területein kiséret nélküli közlekedésre jogosult személyekre és a repülésbiztonság szempontjából kritikus munkakörben tevékenységet végzőkre.

Repülésbiztonság szempontjából kritikus munkakörnek tekintünk minden olyan munkakört, amely esetben a munkavégző a tevékenysége végzése során közvetlen kapcsolatba kerül a repülőtér mozgási területével, a repülőtéren alkalmazott, a repülésbiztonság szempontjából kritikus eszközökkel, berendezésekkel, az utasokkal, valamint a felsorolt munkakörökben tevékenykedő személyek munkavégzésének körülményeit döntéseivel közvetlen módon befolyásolni képes.

Jelen eljárás területi hatálya kiterjed a Debrecen Nemzetközi Repülőtér teljes területére, a munkavállalók kiküldetése vagy távoli munkavégzése esetén a kiküldetés vagy távoli munkavégzés helyére.

## 2.6.2 Alkohol fogyasztására vonatkozó részletszabályok

Az alkohol fogyasztására a következő szabályok vonatkoznak:

- a munkavégzés időtartama alatt alkohol fogyasztása tilos;
- a repülésbiztonság szempontjából kritikus munkakörben tevékenységet végzők esetén a munkavégzést megelőző 12 órában alkohol fogyasztása tilos;
- a munkavégzés megkezdése tilos, amennyiben az alkoholos befolyásoltság fennáll;

Egy személy akkor tekinthető alkoholos befolyásoltságtól mentesnek, ha a hitelesített mérőeszköz használatával elvégzett mérés során a szervezetében mért véralkohol szint 0,0 ‰.

## 2.6.3 Pszichoaktív anyagok és gyógyszerek használatára vonatkozó részletszabályok

A pszichoaktív anyagok és gyógyszerek használatára a következő szabályok vonatkoznak:

- a munkavégzés időtartama alatt pszichoaktív anyagok használata tilos;
- a munkavégzés megkezdése tilos, ameddig a pszichoaktív anyagoktól való befolyásoltság fennáll;
- a munkavállalók kötelesek tartózkodni a pszichoaktív anyagok munkaidőn kívüli használatától;
- a repülésbiztonság szempontjából kritikus munkakörben tevékenységet végző munkavállalók esetén az orvosi javallatra alkalmazott gyógyszerek eseti vagy tartós alkalmazása akkor és csak akkor lehetséges, ha az alkalmazott gyógyszer törzskönyvben meghatározott, dokumentált mellékhatásai, vagy az adott munkavállaló esetében kiváltott egyéb hatása nem veszélyeztetik a repülésbiztonságot;
- a repülésbiztonság szempontjából kritikus munkakörben tevékenységet végző munkavállalók esetén tartós gyógyszeres kezelés fennállásakor a gyógyszer alkalmazását elrendelő orvos írásbeli igazolása szükséges arról, hogy az adott gyógyszer, valamint annak adagolása nincs olyan hatással a munkavállalóra, mely veszélyeztetheti a repülésbiztonságot. Írásos igazolás hiányában a munkáltató rendkívüli orvosi alkalmassági vizsgálatot rendel el, melynek lefolytatásáig, valamint annak eredményének kézhez vételéig a munkavállalót a repülésbiztonság szempontjából kritikus munkakörben végzett tevékenysége alól fel kell menteni, és a felmentés alatt más, a repülésbiztonság szempontjából nem kritikus munkakörben kell foglalkoztatni, amennyiben erre egészségi állapota, képzettsége vagy egyéb körülményei alkalmassá teszik;
- a repülésbiztonság szempontjából kritikus munkakörben tevékenységet végző munkavállalók kötelesek a gyógyszeres kezelés tényét, az azzal kapcsolatos releváns információkat felettesük részére jelenteni. Az így a munkahelyi vezető tudomására jutott adatok és információk az Adatvédelmi Szabályzatban, valamint a vonatkozó jogszabályokban foglaltaknak megfelelően kezelendők.

## 2.6.4 Ellenőrzési eljárás

A DIA Kft. az alkohol fogyasztásának tilalmára, illetve a pszichoaktív szerek vagy gyógyszerek problémás használatára vonatkozó előírások betartását ellenőrizni jogosult.

Az alkoholos és pszichoaktív szerektől vagy gyógyszerektől való befolyásoltság ellenőrzését a következő munkakörökben tevékenykedő munkavállalók végezhetik:

- ügyvezető;
- repülésbiztonsági és compliance igazgató;
- kényszerhelyzeti vezető;
- védelmi tiszt;
- FBŐ őrségparancsnok;
- FBŐ őrpáncsnok;
- FBŐ őr/járőr;
- forgalmi és földi kiszolgálási igazgató; és
- infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató

### 2.6.4.1 Alkoholos befolyásoltság ellenőrzése

Alkoholos befolyásoltság ellenőrzését a következő esetekben kell elvégezni:

- a 2.6.4.1.1 pont szerinti alapos gyanú felmerülése;
- follow-up ellenőrzés;
- súlyos repülőesemény, baleset vagy munkahelyi baleset bekövetkezése.

Az ellenőrzés eszköze:

- hitelesített alkoholszonda

Az ellenőrzés eszközének felvételi módja:

- „A” épület, porta;
- az eszköz felvételéről a portán szolgálatot teljesítő személy naprakész nyilvántartást vezet.

Az ellenőrzés elvégzéséről az azt elvégző személynek minden esetben fel kell venni az 2. melléklet szerinti jegyzőkönyvet, melynek eredeti példányát a lehető legrövidebb időn belül, papír alapon el kell juttatnia a Titkárságra iratkezelés céljából.

Az ellenőrzés kizárólag két tanú jelenlétében végezhető el, az ellenőrzés eszközéhez kapcsolódó gépjármű utasítás szigorú betartása mellett.

#### 2.6.4.1.1 Alapos gyanú felmerülése

Alkoholos befolyásoltság alapos gyanúja akkor állapítható meg, ha egy személy vonatkozásában a következők észlelhetők:

- mentális tompaság;
- mozgáskoordinációs nehézségek;
- alkoholszagú lehelet;
- munkamorál nagyfokú romlása;
- csökkent reakcióképesség; és
- zavaros, összefolyó beszéd.

Amennyiben a fent felsoroltak közül bármely tünet észlelhető, az észlelő köteles azt a munkahelyi vezetője felé jelenteni, aki köteles azonnal intézkedni az alkoholos befolyásoltság ellenőrzésének elvégzéséről.

## 2.6.4.1.2 Follow-up ellenőrzés

Amennyiben egy korábbi alkoholszondás ellenőrzésen egy szervezeti egység munkavállalói körében alkoholos befolyásoltság került megállapításra, a szervezeti egység vezetője follow-up ellenőrzést köteles végezni, melynek célja az adott szervezeti egység munkavállalóinak monitorozása.

A follow-up ellenőrzés során a pozitív ellenőrzési eredmény rögzítését követő 2 hónap alatt legalább 8 ellenőrző mérést szükséges végezni, amely ellenőrző mérések között nem telhet el 7 napnál több.

## 2.6.4.1.3 Súlyos repülőesemény, baleset vagy munkahelyi baleset bekövetkezése

A Repülésbiztonság-irányítási Kézikönyvben rögzített súlyos repülőesemény, baleset vagy munkahelyi baleset bekövetkezése esetén a bekövetkezést követő legrövidebb időn belül el kell végezni az adott eset bekövetkezésében érintettek körében az alkoholos befolyásoltság ellenőrzését a 2.6.4.1 pontban foglaltaknak megfelelően.

Az ellenőrzésre a fent leírt részletszabályok vonatkoznak.

## 2.6.4.2 Pszichoaktív szerek vagy gyógyszerek

Pszichoaktív szerektől vagy gyógyszerektől való befolyásoltság ellenőrzését a következő esetekben kell elvégezni:

- súlyos repülőesemény, baleset vagy munkahelyi baleset bekövetkezése;

A pszichoaktív szerektől vagy gyógyszerektől való befolyásoltság ellenőrzésének szükségessége esetén a szondáztatásra jogosultak kötelesek az ellenőrzés szükségességéről a Rendőrséget értesíteni, akik az értesítést követően az erre a célra rendszeresített eszközök segítségével elvégzik az ellenőrzést.

## 2.6.5 Következmények

Minden olyan esetben, amikor az ellenőrzést az érintett megtagadja, vagy az ellenőrzés során olyan megerősített pozitív eredmény születik, mely alapján a repülésbiztonság veszélyeztetése megvalósulhatott, az érintett személy repülőtéri azonosító kártyáját az ellenőrzést végző személy vagy az ellenőrzés alá vont személy szervezeti vezetője haladéktalanul elveszi, és azt eljuttatja a Repülésvédelmi Igazgatóságra.

Amennyiben az érintett személy nem rendelkezik repülőtéri azonosító kártyával, abban az esetben ideiglenes belépési engedélye azonnal hatályát veszti és az ellenőrzést végző személy, vagy az ellenőrzés alá vont személy szervezeti vezetője köteles őt a repülőtér területéről kikísérni, illetve intézkedni annak érdekében, hogy az érintett személy az eljárás lefolytatása alatt, valamint a felelősség megállapítása esetén a munkajogi következmények fennállása alatt a repülőtér területére munkavégzési céllal belépni ne tudjon.

Az ellenőrzés megtagadása, vagy bármilyen pozitív megerősített eredmény esetén a munkajogi következmények vonatkozásában a repülőtér-üzemeltető munkavállalója esetében az ügyvezető dönt.

Az ellenőrzés megtagadása, vagy bármilyen pozitív megerősített eredmény esetén a repülőtér területén működő vagy ott szolgáltatást nyújtó szervezetek munkavállalója

vonatkozásában az adott szervezet vezetője jogosult a munkaügyi következmények megállapítására.

## 2.7 Repülésbiztonsági irányelvek, ajánlások

### 2.7.1 Repülésbiztonsági ajánlásoknak, irányelvek való megfelelés

A repülésbiztonsági ajánlásoknak, irányelveknek való megfeleléshez kapcsolódó eljárásokat az SMM 12 Repülésbiztonsági irányelvek, ajánlások című fejezete tartalmazza.

### 2.7.2 Repülésbiztonsági irányelvek, ajánlások feldolgozásának folyamata

A repülésbiztonsági ajánlások, irányelvek feldolgozásának folyamatát az SMM 12 Repülésbiztonsági irányelvek, ajánlások című fejezete tartalmazza.

### 2.7.3 Balesetvizsgáló szervezetek által kiadott repülésbiztonsági ajánlások kezelése

Az Építési és Közlekedési Minisztérium Közlekedésbiztonsági Szervezete által kiadott repülésbiztonsági ajánlások kezelésére vonatkozó eljárást az SMM 12 Repülésbiztonsági irányelvek, ajánlások című fejezete tartalmazza.

## 2.8 A légi jármű mozgások nyilvántartása

A repülőtér-üzemeltető a légi járművek repülőtéri forgalmának nyilvántartására szolgáló rendszert alkalmaz.

Ezen nyilvántartási rendszerben a repülőtér-üzemeltető a következő adatokat gyűjti minden légi jármű mozgás esetén:

- forgalom paritása (érkező/induló);
- légi jármű üzemeltetőjének neve;
- járatszám;
- tervezett indulási/érkezési időpont;
- valós indulási/érkezési időpont;
- indulási/célállomás megnevezése;
- régió (schengen/non-schengen/belföld);
- lajstromjel;
- légi jármű típusa;
- légi jármű kapacitása (utas és/vagy áru);
- forgalom típusa;
- tranzit utasok száma;
- utazás megkezdő/befejező utasok száma;
- összes utasszám;
- csecsemők száma (2 éven alatti utasok)
- személyzet létszáma;
- töltöttségi arány;
- feladott poggyászok száma;
- számlázási periódus;
- késési időtartam;
- késési kód;

- alkalmazandó futópályairány;
- alkalmazott futópályairány;
- használt légi jármű állóhely azonosítója;
- igénybevett check-in pult száma;
- check-in nyitási időpont;
- check-in zárási időpont;
- beszállító kapu nyitási időpont;
- beszállító kapu zárási időpont;
- szállított légitelheráru mennyisége;
- szállított légitelheráru típusa és adatai; és
- megjegyzés.

## 2.8.1 Statisztikák elkészítése és értékelése

A Debreceen Nemzetközi Repülőtér légi jármű forgalmára vonatkozó statisztikai adatainak gyűjtését a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport végzi.

A forgalmi statisztika tárolása digitálisan történik, helye az OPS fájlserveren található Forgalmi Statisztika elnevezésű, dinamikusan vezetett táblázat. A statisztika megőrzési ideje folyamatos, annak lejáratási periódusa nincs.

## 2.8.2 Napi jelentés

A nyilvántartott statisztikai adatok felhasználásával a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport minden nap, az utolsó légi jármű mozgást követően az adott naptári napra vonatkozó jelentést készít, melyet minden nap megküld

- az ügyvezetőnek;
- a kijelölt vezetőknek,
- a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport által vezetett értesítési listán megjelölt egyéb munkavállalóknak és
- amennyiben releváns, úgy a repülőtér területén működő vagy ott szolgáltatást nyújtó szervezetek részére.

A napi jelentés a következő adatokat tartalmazza:

- forgalom paritása (érkező/induló);
- légi jármű üzemeltetőjének neve;
- járatszám;
- tervezett indulási/érkezési időpont;
- valós indulási/érkezési időpont;
- indulási/célállomás megnevezése;
- lajstromjel;
- légi jármű típusa;
- összes utasszám;
- személyzet létszáma;
- szállított légi teheráru mennyisége.

### 2.8.3 Havi és féléves jelentés

A nyilvántartott statisztikai adatok felhasználásával a forgalmi és járatkiszolgálási csoportvezető minden tárgyhót követő hónap 5. napjáig az adott tárgyhóra vonatkozó jelentést készít, melyet megküld

- az ügyvezető;
- a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató;
- a repülésbiztonsági és compliance igazgató;
- a légiközlekedési hatóság;
- a Központi Statisztikai Hivatal; valamint
- a Hajdú-Bihar Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Főosztály részére.

A havonta elkészített jelentés a következő adatokat tartalmazza:

- forgalom paritása (érkező/induló);
- légi jármű műveletek száma;
- összes utasszám;
- szállított légi teheráru mennyisége.

A forgalmi és járatkiszolgálási csoportvezető a repülőtér féléves forgalmáról a légiközlekedési hatóság honlapján erre a célra közzétett dokumentum felhasználásával nyilvántartást készít, mely nyilvántartás havi bontásban tartalmazza:

- a légi jármű lajstrom jelét vagy azonosító jelzését;
- a leszállás időpontját (LT);
- a felszállás időpontját (LT).

A féléves forgalmi nyilvántartást a forgalmi és járatkiszolgálási csoportvezető minden tárgyi félévet követő hónap utolsó napjáig megküldi a légiközlekedési hatóságnak.

### 2.8.4 Forgalom előrejelzése

A következő évre vonatkozó forgalmi statisztika becslése és a forgalmi előrejelzés elkészítése a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató feladata. A forgalmi előrejelzés során a légitársaságok által nyújtott menetrendi információk alapján havi szintű kimutatás készül a tárgyévet követő év egészére vonatkozóan a légitársasági menetrendekben meghatározott úticélonként figyelembe vett járatgyakoriságok és a tárgyévben jellemző átlagos utastöltöttségi adatok, valamint légi jármű ülés kapacitások függvényében.

Az előrejelzés elkészítésének határideje a tárgyév november 15. napja. Az elkészített előrejelzést a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató elektronikus levélben elküldi az ügyvezetőnek, a gazdasági igazgatónak, az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgatónak, a repülésbiztonsági és compliance igazgatónak, a védelmi tisztnek, a repülőtér tűzoltó parancsnokának, valamint a repülőtéren szolgálatot teljesítő hatóságok vezetőinek tárgyév november 30. napjáig.

Az elkészített elemzés alapján a repülőtér tűzoltó parancsnoka a Tűzoltó Szolgálatok Kézikönyvében meghatározottak szerint megvizsgálja, hogy a repülőtéren nyújtandó

tűzoltás- mentési kategória megfelel-e a repülőtér tűzoltás- mentési kategóriájának, ill. a kategóriát érintő változtatásokra szükség van-e.

Amennyiben a forgalmi előrejelzés alapján a következő 12 hónapra vonatkozóan előrelátható tervezett forgalomnövekedés vagy a forgalom struktúrájában bekövetkező változás tapasztalható, a forgalmi előrejelzés újraértékelése, valamint az alábbi tényezők felülvizsgálata szükséges:

- személyi és eszköz erőforrás rendelkezésre állása minden területen;
- várható légi jármű kategóriának megfelelő, elegendő állóhely biztosítása;
- terminálkapacitás kihasználtsága;
- biztosított tűzoltás- mentési kategória; és
- a tevékenységhez kötődő szolgáltatások elvégzésére esetlegesen alvállalkozók bevonása.

## 3 Repülőtéri személyzet képesítési és képzési követelményei

A DIA Kft. képzési és jártasság ellenőrzési programjának részletes leírását, rendszerét a Képzési Kézikönyv tartalmazza.

### 3.1 Képzési program

#### 3.1.1 Általános követelmények

A képzési program végrehajtásához kapcsolódó felelősségeket a Képzési Kézikönyv 1.5 fejezete tartalmazza.

A képzések gyakoriságára vonatkozó követelményeket a Képzési Kézikönyv 3.3 fejezete tartalmazza.

A képzések tematikájának összeállítására, az egyes képzések időtartamára vonatkozó követelményeket a Képzési Kézikönyv 5. fejezete tartalmazza.

A képzések nyújtásának módozatait a Képzési Kézikönyv 5.1.3.1 fejezete tartalmazza.

A képzések során alkalmazott kompetencia-ellenőrzések módját, illetve a kompetencia-ellenőrzéseken elfogadható minimális teljesítményszintet a Képzési kézikönyv 6. fejezete tartalmazza.

Az egyes munkakörökhöz rendelt képzési szükségletek meghatározásának módszerét a Képzési Kézikönyv 3. fejezete tartalmazza.

#### 3.1.2 Eljárások

##### 3.1.2.1 A gyakornokok képzése és kompetencia-értékelése

A gyakornokok képzésére és kompetencia-értékelésére vonatkozó eljárásokat a Képzési Kézikönyv 3.3.1 fejezete tartalmazza.

##### 3.1.2.2 Képzési követelmények nem teljesítése esetén alkalmazandó eljárások

Amennyiben a személyzet bármely tagja nem teljesítette sikeresen a képzési követelményeket, úgy a Képzési Kézikönyv 6.1.2 fejezetében foglalt eljárás alkalmazandó.

##### 3.1.3 Képzésekkel kapcsolatos dokumentumok tárolása és megőrzési ideje

A képzésekkel kapcsolatos dokumentumok tárolására vonatkozó szabályokat a Képzési kézikönyv 8. fejezete, a megőrzési időket az Iratkezelési Szabályzat 8. mellékletének „Megőrzendő irat” című táblázata tartalmazza.

### 3.2 Jártassági vizsga-program

A DIA Kft. jártassági vizsga-programjához kapcsolódó felelősségek leírását a Képzési Kézikönyv 4.1 fejezete tartalmazza.

A jártassági vizsgák gyakoriságát a Képzési Kézikönyv 4.1.2 fejezete tartalmazza.

#### 3.2.1 Ellenőrzési módszerek és eljárások

A jártassági vizsgákhoz kapcsolódó ellenőrzési módszereket és eljárásokat a Képzési Kézikönyv 4.1; 4.1.1.1; 4.1.3; 4.1.4.1; 4.1.4.2 fejezetei tartalmazzák.

### **3.2.2 A vonatkozó követelmények nem teljesítése esetén alkalmazandó eljárások**

A jártassági vizsgákhoz kapcsolódó követelmények nem teljesítése esetén a Képzési Kézikönyv 4.1.4.3 fejezetében meghatározott eljárások alkalmazandók.

### **3.2.3 A programra vonatkozó validációs eljárás**

A jártassági vizsga-program hatékonyságának mérésére szolgáló validációs eljárás leírását a Képzési Kézikönyv 7.2 fejezete tartalmazza.

### **3.2.4 A jártassági vizsga-programmal kapcsolatos dokumentumok tárolása és megőrzési ideje**

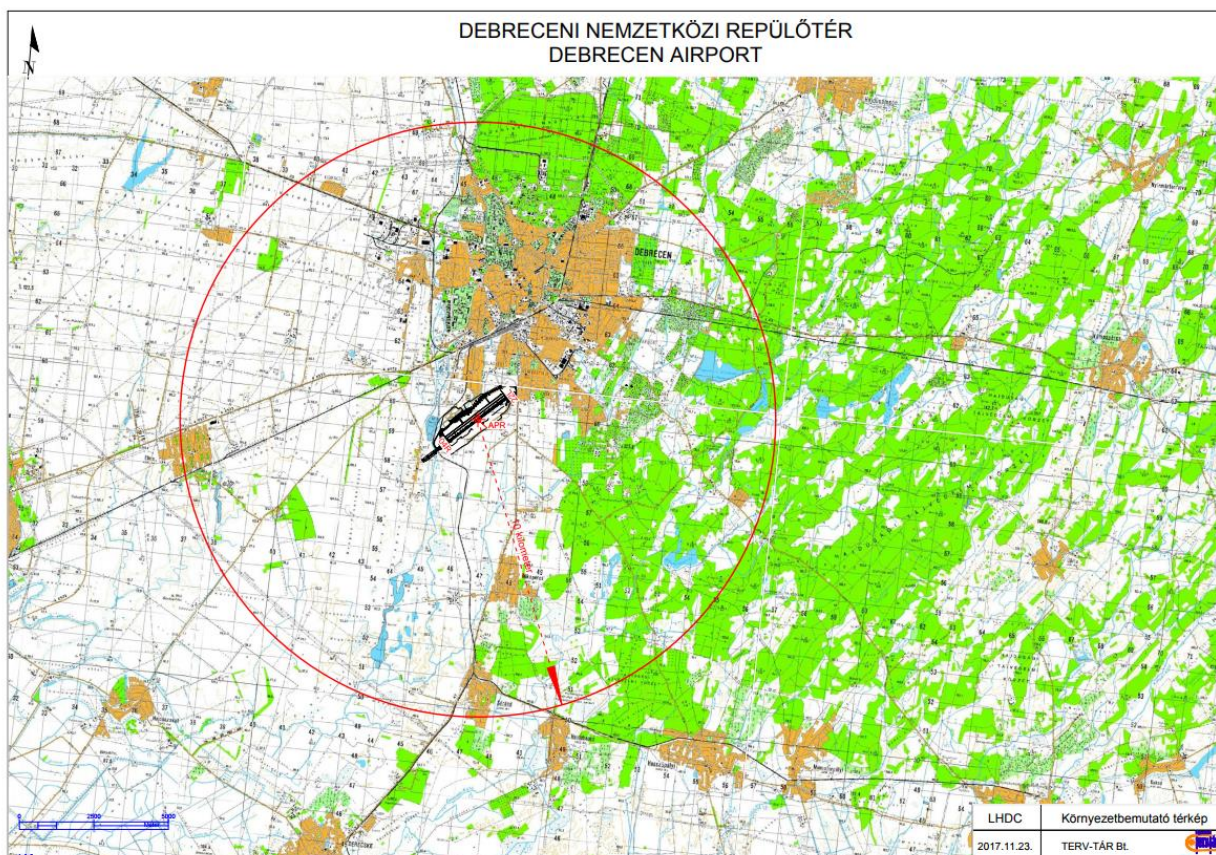
A jártassági vizsgákkal kapcsolatos dokumentumok tárolására vonatkozó szabályokat a Képzési Kézikönyv 4.1.5 fejezete, a megőrzési időkre vonatkozó szabályokat az Iratkezelési Szabályzat 8. mellékletének „Megőrzendő irat” című táblázata tartalmazza.

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

## 4 A repülőtér területe

### 4.1 A repülőtér lakott területhez viszonyított távolsága

A Debreceen Nemzetközi Repülőtér 5 kilométerre fekszik Debreceen Megyei Jogú Város belvárosától (dél – délnyugati irányban).



1. ábra

### 4.2 A repülőtérre vonatkozó térképek

A Debreceen Nemzetközi Repülőtérre vonatkozó általános átnézeti térkép a 3. mellékletben található.

### 4.3 A repülőtéren kívül eső repülőtéri létesítmények és berendezések

A repülőtér területén kívül három NDB és egy ILS marker adó berendezés, továbbá a bevezető fényosz 420 m hosszú szakasza, amely 14 darab barrette fénytechnikai elemet tartalmaz.

A repülőtér területén kívül található rádió navigációs berendezések és bevezető fényosz elemek fizikai elhelyezkedését a 2. ábra mutatja be.



2. ábra

#### 4.4 A repülőtér fizikai jellemzői

A repülőtér fizikai jellemzőinek, jellemző magasságainak, látás szerinti navigációs berendezéseinek a leírását, valamint a repülőtér referenciahőmérsékletére, a burkolt felületek teherbírására, a mentési és tűzoltási védelmi szintre, a földi berendezésekre és a főbb akadályokra vonatkozó információkat a 6. fejezet tartalmazza.

A telepített rádió navigációs berendezéseket a 7. 7.táblázat mutatja be.

Berendezés típusa	Azonosító	Frekvencia	Működési idő	Állomás koordinátái	Megjegyzés
NDB	EN	383 KHZ	H24	N47 31 59.7 E021 41 16.9	NIL



Berendezés típusa	Azonosító	Frekvencia	Működési idő	Állomás koordinátái	Megjegyzés
NDB	C	326 KHZ	H24	N47 28 31.1 E021 35 35.2	NIL
NDB	DC	295 KHZ	H24	N47 27 24.3 E021 33 47.0	NIL
ILS LLZ 04R (CAT I)	DCN	110.1 MHZ	H24	N47 29 53.5 E021 37 49.6	NIL
ILS GP 04R (CAT I)		334.4 MHZ	H24	N47 29 02.6 E021 36 18.6	GP szög: 3°
PDME 04R (CAT I)	DCN	CH 38X	H24	N47 29 02.6 E021 36 18.6	THR 04R küszöb-DME DME eltolás: 320 m (0.17 NM)
MM 04R (CAT I)	Dashes	75 MHZ	H24	N47 28 31.1 E021 35 35.2	NIL

7.táblázat

## 4.5 Mentességek és eltérések

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren üzemeltetéssel kapcsolatban nem kerül alkalmazásra DAAD (Deviation Accepted as an Alternative Means) (ELoS) vagy különleges feltétel (SC).

## 4.6 A repülőtéren végezhető műveletek

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren IFR / VFR / NVFR repülés engedélyezett.

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér légi forgalmának biztonságos lebonyolítására AFIS-t biztosít szerződéses partner által. A repüléseket az 56/2016 NFM rendeleteknek megfelelően lehet kezdeményezni, végrehajtani.

A Debrecen TIZ légterek légi járművek általi használata transzponder-használati, rádióhasználati és repülési terv feladására vonatkozó kötelezettséghez kötött.

A légimentő szolgálat a repülőtér nyitvatartási idején kívül az egészségügyi mentőrepüléshez előírt jogszabályok, jogosítások alapján önállóan is üzemelhet. Az egészségügyi mentőrepülések végrehajtása esetén repülési terv leadása nem kötelező.

# **„D” RÉSZ – A LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT SZÁMÁRA BEJELENTENDŐ REPÜLŐTÉRI ADATOK**

## 5 Repülőtéri szolgáltatások, repülőtér általános adatai, közzétételi eljárások

A Debrecen Nemzetközi Repülőtérre vonatkozó statikus és dinamikus légiforgalmi adatok és tájékoztatások kezelésére a repülőtér-üzemeltető minőségirányítási rendszert vezetett be, amely kiterjed a repülőtéren elérhető szolgáltatások és általános adatok közzétételi eljárásaira. A légiforgalmi adatokra és tájékoztatásokra vonatkozó minőségirányítási rendszert jelen Kézikönyv 2.4 Légiforgalmi adatok minőségirányítási rendszere fejezete írja le.

### 5.1 A repülőtér neve

A repülőtér neve: Debrecen Nemzetközi Repülőtér

A repülőtér ICAO kódja: LHDC

A repülőtér IATA kódja: DEB

### 5.2 A repülőtér elhelyezkedése

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér 5 kilométerre fekszik Debrecen Megyei Jogú Város belvárosától (dél – délnyugati irányban).

### 5.3 A repülőtér ARP koordinátái

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér ARP pontja a RWY 04R - 22L futópálya geometriai középpontjában található. A repülőtér vonatkoztatási pontjának földrajzi koordinátái, a World Geodetic System - 1984 (WGS-84) referenciaadat alapján meghatározva:

- Szélesség: N47°29'20"
- Hosszúság: E21°36'55"

### 5.4 A repülőtér tengerszint feletti magassága

Tengerszint feletti magasság a repülőtér vonatkoztatási pontján: 110 méter

Geoid-unduláció a repülőtér vonatkoztatási pontján: 41 m

### 5.5 Futópálya jellemző pontjainak tengerszint feletti magassága és geoid-unduláció

A futópálya jellemző pontjaira vonatkozó információkat a 6.1 fejezet tartalmazza.

### 5.6 A repülőtér vonatkozási hőmérséklet

A repülőtér referenciahőmérséklete: 29,6 °C (2016-2020.)

### 5.7 A repülőtéri jeladó

Nincs repülőtér helyjeladó telepítve, nem alkalmazandó.

## 5.8 A repülőtér-üzemeltető neve és elérhetősége

A repülőtér-üzemeltető neve	Debrecen International Airport Kft.
A repülőtér-üzemeltető címe	H-4030 Debrecen, Repülőtéri út 12.
Telefonszám	(+36) 52-500-547 (AFIS) (+36) 30-418-9725 (OPS)
AFS	LHDCZTZX LHDCZPZX
SITA	DEBAPXH
E-mail	ops@debrecenairport.com
URL	<a href="http://www.debrecenairport.com">www.debrecenairport.com</a>

8.táblázat

## 5.9 Nyitvatartásra vonatkozó információk

A repülőtér nyitvatartási ideje (UTC)	Hétfő: 06:00 – 22:00 (05:00 – 21:00) Kedd: 06:30 – 20:00 (05:30 – 19:00) Szerda: 06:30 – 20:00 (05:30 – 19:00) Csütörtök: 06:00 – 22:00 (05:30 – 21:00) Péntek: 06:30 – 20:00 (05:30 – 19:00) Szombat: 08:00 – 20:00 (06:00 – 19:00) Vasárnap: 09:00 – 22:00 (08:00 – 21:00) Továbbá igény szerint, az üzemeltetővel előre egyeztetett időpontban
Vám - és határrendészet	Nyitvatartási idő szerint
Egészségügyi és fertőtlenítési lehetőségek	Igény szerint
AIS iroda	Nyitvatartási idő szerint
ATS iroda	Nyitvatartási idő szerint

MET iroda	Nyitvatartási idő szerint
ATS	AFIS: Nyitvatartási idő szerint
Üzemanyag kiszolgálás	Nyitvatartási idő szerint
Légijármű kiszolgálás	Nyitvatartási idő szerint
Védelmi átvizsgálás	H24
Jégtelenítés	Igény szerint 10.27 és 04.30 között
Megjegyzés	NIL

9.táblázat

### 5.10 Létesítmények utasok számára

Hotelek	Repülőtéren és Debrecen városban
Éttermek	Repülőtéren és Debrecen városban
Közlekedés	menetrend szerinti buszjárat: AIRPORT1, repülőtéri transzforszolgáltatás, taxi, autóbérlési lehetőség
Egészségügy létesítmények	Elsősegély nyújtás a repülőtéren, kórházak Debrecen városban
Bank és postahivatal	Debrecen városában, 5km-es körzeten belül
Turisztikai iroda	Debrecen városban
Megjegyzés	Kézpénzkiadó és pénzváltó automata a terminál épületében

10.táblázat

### 5.11 Hóeltakarítási és síkosságmentesítési képesség

Hóeltakarító és síkosságmentesítő eszközök	3 db hóseprő-fúvó-toló járműszerelvény; 2 db hótoló jármű, 1 db hómaró jármű
Hóeltakarítási és síkosságmentesítési prioritási rend	RWY – TWY A – APRON – TWY B
Speciálisan előkészített futópálya	N/A
Felületeken használat jegesedés gátló és jégoldó anyagok típusai	Urea

 <b>Debrecen</b> International Airport	<b>REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV</b>	138-1/2026 változat: 14
		oldal: 65 / 168

Megjegyzés	NIL
------------	-----

11. táblázat

## 5.12 Földi kiszolgálási szolgáltatások és létesítmények

Cargo kiszolgálási létesítmények:	Eszközök és infrastruktúra rendelkezésre áll, átmeneti megőrzési létesítmény a Cargo2 csarnok
Üzemanyag/kenőolaj típus	JET A-1
Üzemanyag kiszolgálási létesítmények/kapacitás	2 JET A1 tanker / 40 000 liter/ 1 JET A1 üzemanyag kút / 50 000 liter
Jégtelenítő létesítmények	Igény szerint, a légi jármű állóhelyeken
Igénybe vehető légi jármű hangár	NIL
Légi jármű karbantartás	NIL
Megjegyzés	Készpénzes fizetés nem lehetséges

12. táblázat

## 5.13 Meteorológiai információk nyújtása

Illetékes MET iroda	HungaroMet Magyar Meteorológiai Szolgáltató Nonprofit Zrt. (HungaroMet Zrt.), Repülésmeteorológiai Osztály
Szolgáltatás nyújtási idő	H24
TAF elkészítéséért felelős iroda, TAF időbelisége	HungaroMet Magyar Meteorológiai Szolgáltató Nonprofit Zrt. (HungaroMet Zrt.), Repülésmeteorológiai Osztály; Érvényességi időperiódus: 9 óra; 3 óránként kiadva a repülőtér nyitvatartási idejében
TREND előrejelzés és időbelisége	TAF CODE; fél óránként kiadva a repülőtér nyitvatartási idejében
Felkészülés/konzultáció	Írásos felkészülés: <a href="https://aviation.met.hu">https://aviation.met.hu</a>

	Konzultáció telefonon: (+36)-90-603-421 Konzultáció e-mailben: <a href="mailto:rho@met.hu">rho@met.hu</a> (HMS) Lásd: GEN 3.5
Járatdokumentáció	Térképek, rövidített, egyszerű szövegezés
Használt nyelv	Magyar, angol
Térképek és más elérhető információk	Térképek, repülőtérre érvényes jelentések és előrejelzések az EUR régióban, területi előrejelzések, MET megfigyelések és figyelmeztetések a Budapest FIR-re vonatkozóan
Az információnyújtás kiegészítő eszközei	Telefon; önálló felkészülés az aviation.met.hu oldalon
Információt szolgáltató ATS egység	Budapest FIC (igény szerint), AFIS
Kiegészítő információk	NIL

13.táblázat

### 5.14 Leszállás-irány jelző és szélesebbesség mérő berendezés

Leszállás-irány jelző elhelyezkedése és kapcsolódó fénytechnika	N/A
Szélesebbesség mérő berendezés elhelyezkedése és kapcsolódó fénytechnika	Akadályvilágítással ellátott szélesebbesség mérő berendezések a TDZ 04R és TDZ 22L pontok környezetében
Megjegyzések	NIL

14.táblázat

### 5.15 Légtérinformációk

Horizontális határok	DEBRECEN TIZ1: 473908N 0214744E – 473338N 0215503E – 471843N 0213038E – 472433N 0212252E – 473908N 0214744E DEBRECEN TIZ2: 474127N 0215009E – 473102N 0220059E – 471020N 0214329E – 471154N
----------------------	---

	0212611E – 472402N 0211743E – 473243N 0213243E – 474127N 0215009E DEBRECEN TIZ3: 474718N 0213722E – 474127N 0215009E – 473243N 0213243E – 474559N 0213339E – 474718N 0213722E
Vertikális határok	DEBRECEN TIZ1: 2 000 FT ALT / GND DEBRECEN TIZ2: 9 500 FT ALT / 2 000 FT ALT DEBRECEN TIZ3: 9 500 FT ALT / 5 000 FT ALT
Légtér osztályok	DEBRECEN TIZ1, DEBRECEN TIZ2 és DEBRECEN TIZ3: G osztály
ATS egység hívójele Nyelv(ek)	Debrecen Info Angol, magyar
Átváltási magasság	10 000 FT ALT
Üzemidő	Nyitvatartási idő szerint
Megjegyzések	AFIS (TIZ1 + TIZ2 + TIZ3) Lásd: AD 2-LHDC AD-2.3 Légiforgalmi Tanácsadó Szolgálat nem elérhető a DEBRECEN TIZ1, TIZ2 and TIZ3 G osztályú légtérekben. Az RMZ és TMZ légtérekre vonatkozó információkat lásd: ENR 2.2

15.táblázat

## 5.16ATS kommunikációs létesítmények

Szolgálat megnevezése	AFIS
Szolgálat hívójele	Debrecen Info
Kommunikációs csatorna	125.910 CH Tartalék frekvencia: 132.965 CH

SATVOICE szám	NIL
Bejelentkezési cím	NIL
Üzemi idő	Nyitvatartási idő szerint
Megjegyzések	NIL

16.táblázat

## 5.17 Helyi repülőtéri szabályok

A kiképző/gyakorló repüléseket a repülőtér-üzemeltető Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoporttal, illetve az AFIS szolgálattal történő egyeztetést követően lehet megkezdeni.

A kereskedelmi vagy üzleti célú repüléseket a kiképző/gyakorló repülések semmilyen módon nem akadályozhatják.

Kiképző/gyakorló repülést tilos végrehajtani kalibráló repülésekkel egyidőben.

Az indulási vagy érkezési művelet végrehajtási szándékát jelző légi jármű vezetőjének tilos keresztezni a futópálya várópontot vagy a futópálya küszöbét mindaddig, amíg az összes előtte a futópályán tartózkodó légi- vagy földi jármű nem hagyta el a futópályát, azaz még nem hajtotta végre a felszállást vagy gurulási művelet végrehajtása során még nem hagyta el a futópálya elhagyását jelző információs táblákat és az AFIS nem adott az indulási vagy érkezési művelet végrehajtási szándékát jelző légi jármű részére „FUTÓPÁLYA SZABAD” tájékoztatást.

Alacsony áthúzás nem hajtható végre foglalt futópálya felett.

Az APRON forgalmi előtér bármely állóhelyét egy időben egyszerre csak egy légi jármű veheti igénybe parkolás céljából.

A gurulás sebessége a gurulóutakon és a forgalmi előtéren maximum 55 km/h (30 kts), amelyet mérsékelni kell, ha a megállást bármilyen fékhatást csökkentő tényező befolyásolja. Éjszakai üzem esetén, a forgalmi előtéren a megengedett sebességet 28 km/h (15 kts) értékre kell csökkenteni

## 5.18 Zajcsökkentő eljárások

### 5.18.1 Leszállás

Figyelembe véve az uralkodó időjárási viszonyokat, leszálláshoz a 04R futópálya használandó, amennyiben a futópálya irányában a hátszél nem nagyobb 5 csomónál. Amennyiben a 04R pályairányból a szélviszonyok nem teszik lehetővé a megközelítést, abban az esetben a 22L futópálya használandó, amely áthelyezett küszöbvel rendelkezik, zajcsökkentés céljából.

## 5.18.2 Felszállás

Zajvédelmi okokból felszálláshoz a 22L pályairány használandó, kivéve, ha ezt a repülőtéri légiforgalmi tájékoztató szolgálat előrelátható okok (meteorológiai vagy repülésbiztonsági) miatt nem javasolja.

A 04R pályairányból történő felszállás esetén, bal forduló megtétele tilos a földfelszín feletti 2000 láb magasság eléréséig.

## 5.18.3 Egyéb zajcsökkentő repülési eljárások

Debrecen felett tilos a 2000 láb földfelszín feletti magasság alatti repülés, kivéve, ha a légi jármű fel- vagy leszállási eljárást hajt végre.

## 5.18.4 Műszaki berepülésekre, gyakorló- és kalibráló repülésekre vonatkozó szabályok

A műszaki berepülések, gyakorló- és kalibráló repülések csak az alábbi időszakokra tervezhetők és hajthatók végre:

- munkanapokon: 8:00 – 18:00 között (LT), kivéve a látás szerinti és a nem látás szerinti navigációs eszközök kalibrálását és ellenőrzését célzó repülések, melyek 22:00-ig (LT) végrehajthatók;
- szabad – és munkaszüneti napokon: 10:00 – 16:00 között (LT);
- NVFR gyakorló repülések kizárólag a februári és novemberi hónapokban, 20:00-ig (LT).

A gyakorló repülésekre, valamint a műszaki berepülések végrehajtására vonatkozó igényt legalább 48 órával a tervezett repülés előtt kell benyújtani a Debrecen International Airport Kft. Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoportjának, az alábbi elérhetőségre:

E-mail: [ops@debrecenairport.com](mailto:ops@debrecenairport.com)

Az igényben meg kell jelölni az alábbi adatokat:

- a gyakorló repülés/műszaki berepülés tervezett időpontja és időtartama;
- a légi jármű típusa;
- a légi jármű lajstromjele;
- a légi jármű hívójele.

A légi jármű üzemeltetőjét a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport tájékoztatja a repülés engedélyezéséről vagy annak tilalmáról.

## 5.18.5 A fedélzeti segédhajtómű (APU) használatára vonatkozó korlátozások

A földi zajok által keltett zajterhelés csökkentése érdekében az APU használatára vonatkozóan az alábbi előírások alkalmazandók:

- az APU indítása legkorábban a járatindulást megelőzően 30 perccel lehetséges, valamint
- az APU-t le kell állítani az állóhelyre történő megérkezést követően legkésőbb 10 perccel, valamint
- az APU használatát a légi jármű karbantartások során minimális időtartamra kell korlátozni.

## 5.19 Repülési eljárásokat kiegészítő információk

### 5.19.1 Általános szabályok

A 04R/22L futópálya észak-nyugati szektorában tilos a C és D sebességekategóriájú légi járművek számára a vizuális repülés.

#### 5.19.1.1 VFR repülésekhez kapcsolódó eljárások

Forgalmi irány:

- bal kéz felőli forgalmi irány a RWY 22L futópálya irány esetén;
- jobb kéz felőli forgalmi irány a RWY 04R futópálya irány esetén

#### 5.19.1.2 Kijelölt VFR jelentőpontok

JOZA – 473533N 213326E (Józsa központja)

HOPI – 472333N 214359E (Hosszúpályi központja)

EBES – 472839N 0212916E (Ebestől északra)

A nem ellenőrzött légtérből a LHDC TIZ légterekbe belépő VFR légi járműveknek a kijelölt jelentőpontokon kell belépni, hacsak nem kapnak más tájékoztatást az AFIS-től.

Az AFIS tájékoztatása szerinti várakoztatási eljárást a kijelölt jelentőpontok felett, vagy más, a légi jármű vezetője által jól azonosítható pontok felett kell végrehajtani.

### 5.19.2 Az AFIS üzemideje alatt követendő eljárások

#### 5.19.2.1 IFR repülések

##### Induló légi járművek

Az indulást követően ellenőrzött légtérbe belépő IFR légi járműveknek az indulást megelőzően be kell szerezniük a szükséges engedélyeket. Sztenderd körülmények között a szükséges engedély beszerzése az AFIS-on keresztül történik és a légi jármű még az állóhelyen, hajtómű indítást követően megkapja azt. Az indulást megelőzően beszerzett engedély szerinti eljárásokat az induló légi járművek kötelesek követni.

##### Sztenderd műszeres indulási eljárások (SID-ek)

A SID-ek az

- AD\_2-LHDC-SID-04R ([melléklet](#)); és
- AD\_2-LHDC-SID-22L ([melléklet](#))

térképeken kerültek publikálásra.

Az alkalmazott indulási eljárások az ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168, OPS/611 (PANS OPS)) dokumentumban foglaltakon alapulnak.

## Műszeres megközelítési eljárások

A műszeres megközelítési eljárások az

- AD\_2-LHDC-STAR-04R22L (melléklet);
- AD\_2-LHDC-ILS-LOC-04R (melléklet);
- AD\_2-LHDC-NDB-22L (melléklet);
- AD\_2-LHDC-RNP-04R (melléklet); és
- AD\_2-LHDC-RNP-22L (melléklet)

térképeken kerültek publikálásra.

### 5.19.2.2 VFR repülések

#### Érkezési eljárások

A körzethatár elérését megelőzően a kapcsolatot fel kell venni az AFIS-sal.

Az AFIS információt szolgáltat a helyi forgalomról, az elérhető forgalmi körről, illetve a megközelítés és földetérés körülményeiről.

Amennyiben IFR megközelítés van folyamatban, minden a TIZ1; TIZ2 és TIZ3 légterekben tartózkodó VFR légi jármű részére javasolt a leszállás, vagy a TIZ1; TIZ2 és TIZ3 légterek elhagyása.

## 5.20 Kiegészítő információk

### 5.20.1 Földi kiszolgáló szervezetek

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren szolgáltatást nyújtó földi kiszolgáló szervezet(ek):

DEBRECEN INTERNATIONAL AIRPORT Kft.

E-mail: [ops@debrecenairport.com](mailto:ops@debrecenairport.com)

Tel:(+36) 20-223-2399

### 5.20.2 A repülőtér felügyelete

A futópálya állapotára vonatkozó és az egyéb, az operációt közvetlenül befolyásoló információkat a repülőtér-üzemeltető NOTAM vagy szükség szerint SNOWTAM formájában közli az érintettekkel.

### 5.20.3 Madárrajok és költözés

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér környezetében előforduló madárrajok sűrűsége és egyedtípusai évszakonként változnak. A madárjelenlét valamelyest megnő a fészkelési időszak során június és augusztus hónapok között. A madarak költözése az időjárás függvényében február és március, illetve november és december hónapok közé esik.

- Március és október között az időjárási körülmények függvényében néhány száz egyedből álló sirály-raj;
- November és február hónapok közötti időszakban pedig néhány száz egyedből álló varjú-raj

repül keresztül a DEBRECEN TIZ légtéren és pihen meg ideiglenes jelleggel a repülőtér területén.

### 5.20.3.1 Vadon élő állatok megfigyelése és riasztása

A DEBRECEN INTERNATIONAL AIRPORT Kft. folyamatos vad- és madár megfigyelő és riasztó szolgálatot üzemeltet, amely riasztásra alkalmas járművel és eszközökkel rendelkezik.

A Debrecen Nemzetközi Repülőtérrel használó légi jármű üzemeltetőknek a szolgálat működésével kapcsolatos észrevételeiket a következő címre van lehetőségük megküldeni:

DEBRECEN INTERNATIONAL AIRPORT Kft.

Postacím: H-4030 Debrecen, Repülőtéri út 12.

Tel:(+36) 52-500-547

E-mail: [birdstrike@debrecenairport.com](mailto:birdstrike@debrecenairport.com)

### 5.20.3.2 Vadon élő állattal történt ütközés jelentése

A Debrecen Nemzetközi Repülőtérrel használó légi jármű üzemeltetőknek madárral ütközés esetén a standardizált ICAO "BIRD STRIKE REPORTING FORM" (BSRF) nyomtatványt kell használniuk az esemény rögzítése céljából. A nyomtatvány beszerezhető és kitölthető a Vad- és Madárriasztási Csoportnál.

Amennyiben a felszállást követően madárral ütközés következik be, azonban a légi jármű személyzete nem tartja szükségesnek a repülés megszakítását, az esetben az AFIS-t rádión értesítenie kell a személyzetnek, a célrepülőtéren pedig ki kell tölteni a BSRF nyomtatványt, melyet el kell küldeni a következő címre:

DEBRECEN INTERNATIONAL AIRPORT Kft.

Postacím: H-4030 Debrecen, Repülőtéri út 12.

Tel:(+36) 52-500-547

E-mail: [birdstrike@debrecenairport.com](mailto:birdstrike@debrecenairport.com)

### 5.20.4 Mozgási területek teherbírásai adataira vonatkozó értékek formátuma

A 6. fejezetben feltüntetett mozgási területek teherbírásai adataira vonatkozó értékek tekintetében az RMT.0719 azonosítóval ellátott Rulemaking procedure befejezését megelőzően a hivatkozott fejezetben szereplő PCN értékek, azt követően pedig a jelen alfejezetben szerepeltetett PCR értékek alkalmazandók. A 17. táblázat tartalmazza az RMT.0719 azonosítóval ellátott Rulemaking procedure befejezését követően alkalmazandó PCR értékeket.



<b>RWY 04R</b>	<b>RWY 22L</b>	<b>TWY A</b>	<b>TWY B</b>	<b>APRON</b>
790 R/B/W/T (PCR)	790 R/B/W/T (PCR)	730 R/B/W/T (PCR) Aszfalt filletek: 749 F/C/W/T (PCR)	730 R/B/W/T (PCR) Aszfalt filletek: 689 F/B/W/T (PCR)	770 R/B/W/T (PCR)

17.táblázat

## 6 A repülőtér méreteire vonatkozó információk

### 6.1 Futópálya fizikai jellemzői

	RWY 04R	RWY 22L	RWY 04L	RWY 22R
Földrajzi irányszög	47,93°	227,93°	NIL – ÉPÍTÉS ALATT ÁLLÓ FUTÓPÁLYA	NIL – ÉPÍTÉS ALATT ÁLLÓ FUTÓPÁLYA
Futópálya hossza	2500 méter	2500 méter		
Futópálya szélessége	40 méter	40 méter		
Futópálya teherbírása	53 R/B/W/T (PCN)	53 R/B/W/T (PCN)		
Futópálya felülete	beton	beton		
Küszöb koordinátái	N47°28'52,99" E21°36'10,79"	N47°29'40,74" E21°37'28,85"		
Futópályavég koordinátái	N47°29'47,22" E21°37'39,45"	N47°28'52,99" E21°36'10,79"		
Futópálya vég magasság	109,9 méter	108,2 méter		
Geoid-unduláció	41 méter	41 méter		
Küszöb magasság	108,2 méter	109,8 méter		
TDZ magasság	108,5 méter	nem alkalmazandó		
Áthelyezett küszöb	nem alkalmazandó	300 méter		
Hosszanti lejtés	+0,078 %	-0,078 %		
Futópálya típusa	CAT I precíziós megközelítésű futópálya	műszeres megközelítésű futópálya		
Akadálymentes zóna (OFZ)	alkalmazandó	nem alkalmazandó		

18. táblázat

Mágneses elhajlás és évenkénti változása: 6°04' K (6,01° K), változás 0°7' K / év (0,1° K / év)

## 6.2 Futópályasáv, futópálya végbiztonsági területek, gurulóutak és előterek fizikai jellemzői

### 6.2.1 Futópályasáv

A futópályához tartozó futópályasáv csökkenti a futópályáról kitorló légijármű károsodásának veszélyét, védi a felette átrepülő legijárműveket a le- és felszállás során, valamint lehetővé teszi a tűzoltó- mentő gépjárművek biztonságos közlekedését.

A RWY 04R/22L futópályához tartozó futópályasáv a futópálya burkolatának végei előtt 60 m távolságra kezdődik, teljes hossza:  $60\text{ m} + 2\ 500\text{ m} + 60\text{ m} = 2\ 620\text{ m}$ .

A RWY 04R/22L 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  $300\text{ m}$ .

A futópályasávra vonatkozó térkép a 3. mellékletben található.

### 6.2.2 Futópálya végbiztonsági területek

A futópályához tartozó futópálya végbiztonsági területek (RESA) megtisztított és egyengetett területek, melyek a futópályán túlfutó, vagy a futópálya előtt földet érő légijárművek számára lettek kialakítva.

	RWY 04R	RWY 22L	RWY 04L	RWY 22R
RESA hossza	240 méter	240 méter	NIL – ÉPÍTÉS ALATT ÁLLÓ FUTÓPÁLYA	NIL – ÉPÍTÉS ALATT ÁLLÓ FUTÓPÁLYA
RESA szélessége	90 méter	120 méter		

19. táblázat

A futópályához tartozó futópálya végbiztonsági területekre vonatkozó térkép a 3. mellékletben található.

### 6.2.3 Felszállási biztonsági területek és megállási területek

Nem alkalmazandó.

### 6.2.4 Gurulóutak

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren 2 db gurulóút található:

- a TWY A jelű gurulóút és
- a TWY B jelű gurulóút

TWY A gurulóút burkolata: beton

TWY A gurulóút burkolatának teherbírasi mutatója (PCN): 42 R/B/W/T

TWY A hossza: 852 méter

TWY B gurulóút burkolata: beton

TWY B gurulót burkolatának teherbírasi mutatója (PCN): 60 R/B/W/T.

TWY B hossza: 1871 méter

A TWY A és B gurulóutak a RWY 04R/22L futópályát és az APRON forgalmi előteret kötik össze.

A gurulóutak szélessége egyaránt 18 méter.

A gurulóutakra vonatkozó térkép a 3. mellékletben található.

Az üzemelő gurulóutakat gurulóúti sáv foglalja magában, melynek a gurulóút középvonalától mért szélessége egyaránt 26-26 méter, így a teljes sáv szélessége 52 méter.

### 6.2.5 Forgalmi előtér és légi jármű állóhelyek

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren az APRON azonosítóval rendelkező forgalmi előtéren történik az utasok, az áru és a postai küldemények biztonságos kezelése, valamint a légi járművek kiszolgálása.

A forgalmi előtér burkolata: beton

A forgalmi előtér burkolatának teherbírasi mutatója (PCN): 44 R/B/W/T

Az APRON forgalmi előtéren 9 db légi jármű állóhely került kialakításra.

Állóhely azonosító	Légi jármű ICAO kategória	Állóhely koordináták	Szárnyfesztáv korlátozás
1	C	47 29 26.2N 021 36 31.3E	NIL
2	C	47 29 24.4N 021 36 27.7E	NIL
3	C	47 29 22.6N 021 36 23.8E	NIL
4	C	47 29 20.4N 021 36 20.5E	NIL
5	C	47 29 18.2N 021 36 17.6E	NIL
6	B	47 29 16.1N 021 36 15.1E	max. 21 m
7	A	47 29 15.7N 021 36 14.0E	NIL
8	B	47 29 15.0N 021 36 13.3E	NIL
9	A	47 29 14.6N 021 36 12.6E	max. 12 m

20. táblázat

A forgalmi előtérre vonatkozó térkép a 3. mellékletben található.

### 6.2.6 Műszaki előtér

A Debreceen Nemzetközi Repülőtéren a SERVICE APRON azonosítóval rendelkező műszaki előtéren történik a légi járművek karbantartása, illetve hosszabb távú tárolása.  
A műszaki előtér burkolata: aszfalt.

A SERVICE APRON műszaki előtéren 4 db légi jármű állóhely került kialakításra.

A SERVICE APRON műszaki előtéren található 4 db légi jármű állóhelyen pushback eljárás alkalmazandó „B”, vagy annál magasabb kódjelű légi járművek esetén.

## 6.3 Vizuális navigációs berendezések és tartalék energiaellátás

### 6.3.1 Futópálya fénytechnika

	<b>RWY 04R</b>	<b>RWY 22L</b>
Bevezető fény sor	THOR EL-AT CAT I. precíziós bevezető fény sor Barrette 900 méter (30 méteres osztásközzel) fehér szín	nem alkalmazandó
PAPI	ADB PPL 400/1 – a futópálya bal oldalán telepítve siklopálya szöge 3° vörös/fehér szín	ATG AIRPORTS ZA737 – a futópálya bal oldalán telepítve siklopálya szöge 3° vörös/fehér szín
Küszöbfény	THORN INL-RN/RET zöld szín	THORN INL-RN zöld szín
Küszöb azonosító fény	nem alkalmazandó	ADB UDC 60/60

	<b>RWY 04R</b>	<b>RWY 22L</b>
Szegélyfény	THORN EL-EAH 2500 méter (60 méteres osztásközzel) 0 – 1840 m fehér szín 1900 – 2500 m sárga szín (utolsó 600 m)	THORN EL-EAH 2500 méter (60 méteres osztásközzel) 0 – 300 m vörös szín (áthelyezett küszöbig) 360 – 1840 m fehér szín 1900 – 2500 m sárga szín (utolsó 600 m)
Futópálya-vég fény	THORN INL-RET vörös szín	THORN INL-RN vörös szín

*21. táblázat*

A repülőtér-üzemeltető által üzemeltetett fénytechnika vezérlő rendszer az AFIS szolgálati helyiségben van elhelyezve, és közvetlenül az AFIS személyzete kezeli. Egymástól függetlenül szabályozható a bevezető fényoszlop fényereje, a PAPI-k fényereje, és a futópálya szegélyfények fényereje. Az AFIS szolgálati helyiségből történő vezérlés hibája esetén a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport a távoli vezérlést átállítja kézi vezérlésre és kézi vezérlést alkalmazva kezeli a fénytechnikát.

A fénytechnikai berendezések alkalmazása a Debrecen Nemzetközi Repülőtéren:

- napnyugta és napkelte között;
- amennyiben a légiforgalom személyzete ezt külön kéri;
- IMC meteorológiai körülmények esetén;
- a PAPI-t megközelítési művelet végrehajtása során folyamatosan üzemeltetni kell.

### 6.3.2 Futópálya jelölések

A RWY 04R/22L futópályán a következő jelölések orientálják a légiforgalom vezetőket:

- futópálya küszöb jelölések;
- futópálya azonosító jelölések;
- futópálya középvonal jelölések;
- futópálya szegély jelölések;
- földterületi zóna jelölések;
- célpont jelölések;
- áthelyezett küszöb jelölés (RWY 22L futópálya irányból); és
- gurulóút középvonal jelölések (futópálya kijáratoknál a TWY A és B gurulóutak irányába).

### 6.3.3 Gurulóút fénytechnika és jelző tárgyak

A TWY A és B gurulóutakon nem található aktív fénytechnikai elemek, azok szegélyét kizárólag kék színű, passzív, retroreflektív jelző tárgyak jelzik jobb és bal oldalon egyaránt.

### 6.3.4 Gurulóút jelölések

A TWY A és TWY B gurulóutakon a következő jelölések orientálják a légi jármű vezetőket:

- gurulóút közép vonal jelölések a futópálya küszöbektől a légi jármű állóhelyekig;
- kiemelt gurulóút közép vonal jelölések;
- jelző táblák a gurulóutak és a futópálya kereszteződéseinél, valamint a futópálya várópontoknál;
- futópálya várópont jelölések; és
- teherbíró felület határa jelölések.

### 6.3.5 Forgalmi előtér fénytechnika és jelző tárgyak

Az APRON forgalmi előtér teljes területén biztosított a fényvető oszlopok általi megvilágítás. Egyéb aktív fénytechnikai elemek nem található az APRON forgalmi előtéren, azonban az előtéri gurulási nyomvonal burkolatlan felülethez kapcsolódó szegélyét kék színű, passzív, retroreflektív jelző tárgyak jelzik.

Az APRON forgalmi előtér reflektoros világítása LED fényforrás alkalmazásával történik.

### 6.3.6 Forgalmi előtér jelölések

Az APRON forgalmi előtéren a következő jelölések orientálják a légi jármű vezetőket:

- a TWY A és TWY B gurulóutakat előtéri gurulási nyomvonal köti össze;
- állóhely gurulási nyomvonal jelölések;
- légi jármű állóhely azonosító jelölések az előtéri gurulási nyomvonal mentén felfestve;
- orrfutómű megállítási vonal jelölések;
- teherbíró felület határa jelölések; és
- előtéri biztonsági vonal jelölések.

### 6.3.7 Vizuális beállítást segítő rendszer

Az APRON forgalmi előtéren vizuális beállítást segítő rendszer nem alkalmazott.

### 6.3.8 Fénytechnikai elemek tartalék energia ellátási rendszere

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér két irányú független 11kV-os betáplálással rendelkezik, amelyeken kettő darab 11kV/0,4kV-os transzformátor található (492, 493). A két irányú hálózati betápláláson kívül a repülésbiztonságot érintő rendszerek és épületek (ILS, fénytechnika, rádió távbeszélő rendszer, AFIS) külön aggregátoros betáplálással is rendelkeznek. Hálózati kimaradás esetén az CS ADR.DSN.S.880 követelmény pontban meghatározott P.A CAT I.-hez tartozó 1 másodperces időintervallumon belül automata hálózatfigyelő rendszer végzi az átkapcsolásokat, így biztosítva a folyamatos betáplálást.

Mindkét független betáplálási vonalon bekövetkező áramszünet esetén a nem látás szerinti és az aktív világítással rendelkező látás szerinti navigációs berendezések, az épületek – beleértve az AFIS szolgálati helyiségét is – energiaellátását aggregátok és szünetmentes tápegységek veszik át automatikusan.

## 6.4 VOR ellenőrzőpontok

Nincs VOR állomás telepítve – nem alkalmazandó.

## 6.5 Szabvány gurulási útvonalak

A gurulótakat le- és felszállásra használni TILOS!

A következő sztenderd gurulási útvonalak használandók a repülőtéren:

RWY04R → TWY B → APRON

APRON → TWY B → RWY 22L

RWY 22L → TWY A → APRON

APRON → TWY A → RWY 04R

## 6.6 Küszöbök és állóhelyek koordinátái

Futópálya küszöbök koordinátái: lásd 6.1 fejezet

Állóhelyek koordinátái: lásd 6.2.5 fejezet

Gurulótakat íveinek és egyenes szakaszainak jellemző koordinátái:

- **TWY A**  
47 28 53.85N 021 36 10.70E;  
47 28 53.97N 021 36 10.21E;  
47 28 54.34N 021 36 09.51E;  
47 29 02.21N 021 35 59.14E;  
47 29 03.06N 021 35 58.71E;  
47 29 03.79N 021 35 59.18E;  
47 29 13.73N 021 36 13.14E
- **TWY B**  
47 29 26.27N 021 36 33.89E;  
47 29 31.30N 021 36 43.91E;  
47 29 31.40N 021 36 44.08E;  
47 29 31.52N 021 36 44.24E;  
47 29 46.35N 021 37 01.32E;  
47 29 46.50N 021 37 01.53E;  
47 29 46.62N 021 37 01.76E;  
47 29 56.44N 021 37 24.68E;  
47 29 56.61N 021 37 25.77E;  
47 29 56.23N 021 37 26.88E;  
47 29 48.24N 021 37 37.50E;  
47 29 47.83N 021 37 37.90E;  
47 29 47.31N 021 37 38.09E

## 6.7 Akadályok adatai

A RWY 04R/22L futópálya megközelítési és felszállási emelkedési területeihez kapcsolódó jelentősebb akadályokat a mellékletben és a mellékletben található térképek mutatják be részletesen.

## 6.8 Burkolt felületek típusa és teherbíró képessége

A burkolatok felületére és teherbíró képességére vonatkozó adatok a 6.1, a 6.2.4 és a 6.2.5 fejezetekben találhatóak.

## 6.9 Magasságmérő ellenőrző hely és tengerszint feletti magassága

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren kettő repülés előtti magasságmérő ellenőrzési hely van kialakítva.

Magasságmérő ellenőrző hely	Tengerszint feletti magasság
04R futópálya küszöb	108,2 méter
22L futópálya küszöb	109,8 méter

22. táblázat

## 6.10 Deklarált távolságok

Rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz (take-off runway available – TORA);

Rendelkezésre álló felszállási távolság (take-off distance available – TODA);

Rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolság (accelerate-stop distance available – ASDA);

Rendelkezésre álló leszállási úthossz (landing distance available – LDA).

Futópálya elnevezés	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
<b>RWY 04R</b>	2500	2500	2500	2500
<b>RWY 22L</b>	2500	2500	2500	2200
<b>RWY 04L</b>	NIL – ÉPÍTÉS ALATT ÁLLÓ FUTÓPÁLYA			
<b>RWY 22R</b>	NIL – ÉPÍTÉS ALATT ÁLLÓ FUTÓPÁLYA			

*23.táblázat*

## **6.11 Mozgásképtelen légi jármű eltávolítására vonatkozó adatok, elérhetőségek**

A mozgásképtelen légi járművek eltávolításának DIA Kft. által kijelölt koordinátora a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport munkavállalói közül a Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv szerint kijelölt helyi mentési vezető.

Kapcsolattartási adatok:

- e-mail: [ops@debrecenairport.com](mailto:ops@debrecenairport.com)
- telefon: +36 30 418 9725

A legnagyobb mozgásképtelen légi jármű típus, mely eltávolítására vonatkozó képességgel a repülőtér-üzemeltető megbízott partnere rendelkezik: AIRBUS A321NEO

## **6.12A repülőtér tűzoltás-mentési kategóriája, oltóanyagok mennyisége és típusa**

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér tűzoltás-mentési kategóriája: CAT 6, amely előzetes igény esetén CAT 7-re emelhető a megfelelő létszám biztosításával, illetve CAT 5-re csökkenthető, amennyiben az ehhez szükséges feltételek rendelkezésre állnak.

CAT 6 és CAT 7 biztosításához szükséges tűzoltó járművek:

- 2 db Magirus Dragon X6 jármű (FOAM 1 és FOAM2)

A CAT 6 kategória biztosításához szükséges képzett tűzoltó-mentő szolgálati létszám: minimum 8 fő / szolgálat

Raktárkészleten lévő oltóanyagok mennyisége:

- habképző anyag
  - 4000 liter
- oltó por
  - nincs raktárkészlet, mivel a tűzoltó gépjárműveken található kiegészítő oltóanyag mennyisége fedezi a raktárkészlet szükségletet

FOAM1 tűzoltó gépjárművön tárolt oltóanyag mennyiség:

- oltóvíz: 12 000 liter
- habképző anyag: 1 500 liter
- kiegészítő oltóanyag (oltó por): 250 kg

FOAM2 tűzoltó gépjárművön tárolt oltóanyag mennyiség:

- oltóvíz: 12 000 liter
- habképző anyag: 1 500 liter
- kiegészítő oltóanyag (oltó por): 250 kg

## 6.13 Követelményektől való eltérések (ELOS, SC, DAAD) és korlátozások

A repülőtéri infrastruktúra a 139/2014 EU rendelet és annak mellékleteiben, valamint a CS-ADR-DSN-ben (Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design) meghatározott követelményektől számos esetben eltér, amely eltérések kezelésére a következő rugalmassági intézkedések, eszközök alkalmazhatók:

- ELOS;
- SC;
- DAAD.

A fenti eszközök közül a repülőtéren kizárólag DAAD-ok vannak érvényben, melyekben az alábbi fejezetekben leírt infrastruktúra eltérések végleges kijavításáig alkalmazandó közbenső kockázatcsökkentő intézkedések, valamint az infrastruktúra eltérések végleges kijavítását célzó intézkedések kerültek meghatározásra és a légiközlekedési hatóság által elfogadásra.

### 6.13.1 Futópálya szélesség – LHDC-DAAD-1-DSN.B.045

#### 6.13.1.1 Az eltérés leírása

A RWY 04R/22L futópálya szélessége: 40 m, azonban a 4-es kódszámú, 7 m szélességű külső főfutómű keréksík távolsággal rendelkező mértékadó légi jármű üzemeltetésére alkalmas futópálya szélessége követelmény szerint  $W_{RWY} \geq 45\text{m}$ , aminek a RWY 04R/22L futópálya nem felel meg:  $W_{RWY} = 40\text{ m} < 45\text{ m}$ .

#### 6.13.1.2 Közbenső kockázatcsökkentő intézkedés(ek)

A megengedhető kereszt szél komponens értéke a futópálya használata során 37 km/h (20 kt) értékről referencia 33 km/h (18 kt) értékre csökkentendő, azon légi járművek esetén, melyek referencia futópálya hosszúsági értéke 1 500 m vagy afeletti, kivéve azokat az eseteket, amikor az elégtelen hosszirányú súrlódási együttható következtében a futópályán mérhető fékhatás alacsony értéke feltételezhető (3 mm-nél vastagabb téli csapadék vagy heves esőzés következtében állóvíz jelenléte a futópályán, azaz a RWYCC értéke 0, 1, 2 vagy 3), mely esetekben a maximálisan megengedhető kereszt szél komponens értéke 24 km/h (13 kt) referencia értékről 21 km/h (11 kt) értékre csökkentendő.

#### 6.13.1.3 Az eltérés kijavítását célzó intézkedés

A RWY 04R/22L futópálya szélességének korrekciója, 40 m szélességről 45 m szélességre.

Határidő: 2029. december 31.

### 6.13.2 Futópálya keresztelés – LHDC-DAAD-1-DSN.B.080

#### 6.13.2.1 Az eltérés leírása

A RWY 04R/22L futópályán a keresztelés nagysága több helyen alacsonyabb az előírt 1%-os minimális értéknél, valamint meghaladja az előírt 1,5%-os maximális értéket.

A legkisebb mért keresztelési érték: 0,98%

A legnagyobb mért keresztelési érték: 1,70%

### **6.13.2.2 Közbenső kockázatcsökkentő intézkedés(ek)**

A futópálya felületének fokozott ellenőrzése heves esőzés esetén és állóvíz detektálása esetén SNOWTAM kiadása.

### **6.13.2.3 Az eltérés kijavítását célzó intézkedés**

A RWY 04R/22L futópálya keresztelésének korrekciója.

Határidő: 2029. december 31.

## **6.13.3 Futópálya sávban található objektumok – LHDC-DAAD-4-DSN.B.165**

### **6.13.3.1 Az eltérés leírása**

A repülőtéren számos, a futópályasáv elegyengetett területén, a földfelszín alatt elhelyezkedő műtárgy oldalfalai nem vagy nem kellő mértékben lejtős kialakításúak, így azokon nem biztosított a légijármű futóműveinek felfutása.

### **6.13.3.2 Közbenső kockázatcsökkentő intézkedés(ek)**

Nem alkalmazott.

### **6.13.3.3 Az eltérés kijavítását célzó intézkedés**

A futópályasáv elegyengetett területén belül elhelyezkedő, a földfelszín alatt nem vagy nem kellő mértékben lejtős kialakítású oldalfallal rendelkező objektumok vonatkozásában a megfelelő lejtések kialakítása vagy a nem megfelelő lejtéssel ellátott objektumok eltávolítása.

Határidő: 2029. december 31.

## **6.13.4 Futópálya sáv keresztelésése – LHDC-DAAD-6-DSN.B.185**

### **6.13.4.1 Az eltérés leírása**

A futópálya sáv keresztirányú esésviszonyainak kialakítása, annak több pontján nem felel meg a követelményeknek.

### **6.13.4.2 Közbenső kockázatcsökkentő intézkedés(ek)**

A futópálya használata során a megengedett maximális keresztészél komponens értékének (139/2014/EU végrehajtási rendelet, CS-ADR-DSN melléklet, B fejezet, GM1 ADR-DSN.B.020 követelménypont) csökkentése és a követelmény közzététele az AIP-ben az alábbiak szerint.

A megengedhető keresztészél-komponens értéke a futópálya használata során 37 km/h (20 kt) értékről referencia 33 km/h (18 kt) értékre csökkentendő, azon légijárművek esetén, melyek referencia futópálya hosszúsági értéke 1 500 m vagy afeletti, kivéve azokat az eseteket, amikor az elégtelen hosszirányú súrlódási együttható következtében a futópályán mérhető fékhatás alacsony értéke feltételezhető (3 mm-nél vastagabb téli csapadék vagy heves esőzés következtében állóvíz jelenléte a futópályán), mely esetekben a maximálisan megengedhető keresztészél komponens értéke 24 km/h (13 kt) referencia értékről 21 km/h (11 kt) értékre csökkentendő.

### **6.13.4.3 Az eltérés kijavítását célzó intézkedés**

A futópálya sáv megfelelő keresztirányú esésviszonyainak kialakításához szükséges földmunkák elvégzése.

Határidő: 2029. december 31.

## 6.13.5 Futópálya sáv teherbírása – LHDC-DAAD-2-DSN.B.190

### 6.13.5.1 Az eltérés leírása

A RWY 04R/22L futópályájához tartozó futópálya sáv teherbíró területére az előírt teherbírás követelmény nem teljesül.

### 6.13.5.2 Közbenső kockázatcsökkentő intézkedés(ek)

A futópálya használata során a megengedett maximális keresztzél komponens értékének (139/2014/EU végrehajtási rendelet, CS-ADR-DSN melléklet, B fejezet, GM1 ADR-DSN.B.020 követelménypont) csökkentése és a követelmény közzététele az AIP-ben az alábbiak szerint.

A megengedhető keresztzél komponens értéke a futópálya használata során 37 km/h (20 kt) értékről referencia 33 km/h (18 kt) értékre csökkentendő, azon légi járművek esetén, melyek referencia futópálya hosszúsági értéke 1 500 m vagy afeletti, kivéve azokat az eseteket, amikor az elégtelen hosszirányú súrlódási együttható következtében a futópályán mérhető fékhatás alacsony értéke feltételezhető (3 mm-nél vastagabb téli csapadék vagy heves esőzés következtében állóvíz jelenléte a futópályán), mely esetekben a maximálisan megengedhető keresztzél komponens értéke 24 km/h (13 kt) referencia értékről 21 km/h (11 kt) értékre csökkentendő.

### 6.13.5.3 Az eltérés kijavítását célzó intézkedés

A futópálya sáv teherbíró területének követelményeknek megfelelő kialakítása.

Határidő: 2029. december 31.

## 6.13.6 Futópálya végbiztonsági terület teherbírása – LHDC-DAAD-2-DSN.C.235

### 6.13.6.1 Az eltérés leírása

A LHDC repülőtéren a RWY 04R/22L futópálya végbiztonsági területein, a túlfutó légi járművek számára az előírt teherbírás követelmény nem teljesül (CBR 15 % ÷ 20%).

### 6.13.6.2 Közbenső kockázatcsökkentő intézkedés(ek)

Annak AIP-ben való közzététele, hogy a Debrecen Nemzetközi Repülőtérre érkező és onnan induló légi járművek a repülőtér AIP-ben közzétett távolságainak (TORA, TODA, ASDA, LDA) 10%-kal csökkentett értékeihez viszonyítva korlátozzák a Landing Weight és Take-off Weight értékeiket.

### 6.13.6.3 Az eltérés kijavítását célzó intézkedés

A futópálya végbiztonsági területek teherbíró felületének követelményeknek megfelelő kialakítása.

Határidő: 2029. december 31.

### **6.13.7 Gurulóút padkák – LHDC-DAAD-3-DSN.D.305**

#### **6.13.7.1 Az eltérés leírása**

A gurulóutak padkája az egyenes szakaszokon nincs kiépítve.

#### **6.13.7.2 Közbenső kockázatcsökkentő intézkedés(ek)**

A gurulóutak burkolatainak egyenes szakaszait határoló zöldterületek fokozott FOD ellenőrzése minden gurulási műveletet megelőzően.

#### **6.13.7.3 Az eltérés kijavítását célzó intézkedés**

A követelménynek megfelelő gurulóút padkák megtervezése és kivitelezése.

Határidő: 2029. december 31.

**„E” RÉSZ – A REPÜLŐTÉR  
ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSAIRA,  
BERENDEZÉSEIRE ÉS  
REPÜLÉSBIZTONSÁGI ELŐÍRÁSAIRA  
VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK**

## 7 Változásbejelentési rendszer

### 7.1 AIP módosításának, NOTAM kiadás kezdeményezésének és a légiközlekedési hatóság értesítésének rendje

#### 7.1.1 AIP módosítás

- a) A Légiforgalmi Tájékoztató kiadvány (AIP) módosítását a HungaroControl Zrt. AIS Osztálya végzi, amellyel a repülőtér üzemeltető szolgáltatási szerződést kötött az adatok közzététele érdekében.
- b) A statikus adatok AIS részére történő szolgáltatását a Repülésbiztonsági és Compliance Igazgatóság végzi. A statikus légiforgalmi adatok olyan tartósan érvényben maradó tájékoztatások, melyek alapvető fontosságúak a légiközlekedésben résztvevők számára.
- c) 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.
- d) A légiközlekedési hatóság engedélyéhez kötött változás közzétételét megelőzően a repülőtér üzemeltető végrehajtja jelen kézikönyvben rögzített változáskezelési eljárást és megkéri a kézikönyv módosításához az engedélyt. A módosítás során figyelembe kell venni az átlagosan 60 napos eljárási időt.
- e) A hatósági engedély megszerzéséhez a repülőtér üzemeltető a PLX rendszeren keresztül előzetes vizsgálatot kér az AIS-től, és a kérelemhez csatolja az AIS véleményét.
- f) A kézikönyv hatósági jóváhagyását követően repülőtér üzemeltető az adatok közzétételét megelőzően legalább 110 nappal kezdeményezi AIS-től az adatok publikálását.
- g) A légiközlekedési hatóság tájékoztatásához kötött változás esetén repülőtér üzemeltető a légiközlekedési hatóság tájékoztatásával kezdeményezi a kézikönyv módosítását. A kézikönyv jóváhagyását követően repülőtér üzemeltető az f) pontban rögzítettek szerint jár el.
- h) A légiforgalmi adatok pontosságára, integritására és felbontására vonatkozó követelményeket jelen kézikönyv 2.4. fejezete tartalmazza.
- i) A légiforgalmi adatok formátuma az ICAO Annex 15 alapján:
  - i. a vízszintes referencia rendszerként Világszintű Geodéziai Rendszert (WGS-84 – World Geodetic System);
  - ii. függőleges referenciarendszerként középtengerszint (MSL – Mean Sea Level) alappont rendszert;
  - iii. időreferencia-rendszerként numerikus formában megjelenített Gergely-naptárat és egyezményes koordinált világidőt (UTC – Universal Time Coordinated) alkalmaz.
- j) A módosítani kívánt statikus adatnak minősülő légiforgalmi adatokat a tervezett hatálybalépésük előtt legalább 110 nappal, azon adatelemek vonatkozásában, amely adatelemek módosításai a repülési eljárások felülvizsgálatát eredményezik a tervezett hatálybalépésük előtt legalább 190 nappal kell átadni az AIS részére. A publikálásra tervezett AIRAC AIP AMDT hatálybalépési dátumok a <https://ais.hungarocontrol.hu/aip/> oldalon találhatóak.



- k) Az adatcsere a HungaroControl Zrt. által üzemeltetett PLX rendszeren keresztül történik. Amennyiben a PLX rendszer nem áll rendelkezésre, a statikus légiforgalmi adatokat a repülőtér-üzemeltető nyílt szövegben, e-mailben küldi meg az AIS részére az AIS-sel kötött szolgáltatási szerződésben foglalt kontakt adatok felhasználásával.
- l) Az AIS az adatok befogadását és feldolgozását követően a kiadvány tervezetét tájékoztatásul megküldi a repülőtér-üzemeltető részére elektronikus üzenet formájában melyet a repülőtér-üzemeltető ismételt ellenőriz.
- m) A Repülésbiztonsági és Compliance Igazgatóság az AIP módosításokhoz kapcsolódó dokumentumokat 5 évig tárolja.
- n) Az AIP módosítás eljárásának felülvizsgálatát és szükség esetén a frissítését a repülésbiztonság és compliance igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja.

## 7.1.2 A dinamikus légiforgalmi adatok kezelése – NOTAM/SNOWTAM kiadás kezdeményezése, a dinamikus légiforgalmi adatok kezelése

- a) A dinamikus légiforgalmi adatok (NOTAM, SNOWTAM) olyan távközlési eszközök segítségével terjesztett tájékoztatások, mely bármely légiforgalmi berendezés, szolgálat, eljárás, vagy veszély létesítéséről, keletkezéséről, állapotáról és változásáról olyan információkat tartalmaznak, melyek kellő időben történő ismerete alapvető fontosságú a repülésben érintett személyzet számára.
- b) A repülőtér-üzemeltető ATN céljából a föld/föld távközlési tevékenysége során a légi iparágban bevett nemzetközi adatkommunikációs SITA hálózati rendszert használja, melyet a SITA SC Global által vesz igénybe.
- c) A dinamikus adatok szolgáltatásáért, a NOTAM/SNOWTAM kiadásáért, naprakészségéért, valamint a SITA üzenetek küldéséért és fogadásáért a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport felel.
- d) Abban az esetben kell NOTAM kiadását kezdeményezni, 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 rövid határidejű bejelentése szükséges. Ilyen esetek legalább az alábbiak:
  - repülőterek vagy helikopter-leszállóhelyek vagy futópályák létesítése, lezárása vagy az üzemeltetésükben bekövetkező jelentős változások;
  - légiforgalmi szolgáltatások létrehozása, visszavonása, vagy a működtetésükben bekövetkező jelentős változások;
  - a repülőtér-üzemeltető felelősségi körébe tartozó rádió navigációs és levegő-föld kommunikációs szolgáltatások létrehozása, visszavonása, vagy a működtetésükben bekövetkező jelentős változások;
  - az üzemeltetést közvetlenül befolyásoló készenléti és biztonsági rendszerek rendelkezésre állásának a hiánya;
  - vizuális segédeszközök létrehozása, visszavonása vagy jelentős változásai;
  - repülőtéri világítási rendszerek lényeges alkotóelemei működésének megszakadása vagy újbóli üzembe állása;
  - a repülőtér-üzemeltető felelősségi körébe tartozó léginavigációs szolgáltatások létrehozása, visszavonása vagy eljárásaiban bekövetkező jelentős változások;



- a munkaterületen jelentős meghibásodások vagy akadályok előfordulása vagy kijavítása;
  - üzemanyag, olaj vagy oxigén rendelkezésre állásában bekövetkező változások vagy a rendelkezésre állással kapcsolatos korlátozások;
  - a légi navigációt gátló akadályok jelölését szolgáló, veszélyt jelző jeladó létrehozása, visszavonása vagy jelentős változásai;
  - műveleti szempontból azonnali beavatkozást igénylő jogszabályváltozás;
  - azonnali beavatkozást vagy változtatást igénylő műveleti szabályozás;
  - a légi navigációra veszélyt jelentő akadályok jelenléte;
  - tervezett lézersugárzások, lézer kijelzések és keresőfények, ha a légijármű-vezetők éjjellátó képessége valószínűsíthetően csökken;
  - a légi navigációt gátló akadályok létesítése, eltávolítása vagy változtatásai a felszállási/elemelkedési, megszakított megközelítési és megközelítési területeken, valamint a futópályasávon;
  - a repülőtérről- vagy helikopter-leszállóhely tűzoltási kategóriájában bekövetkező változások;
  - a mozgási területen hó, latyak, jég, radioaktív anyagok, mérgező vegyi anyagok, vulkáni hamulerakódás vagy víz miatti veszélyes körülmények jelenléte, megszüntetése vagy jelentős változásai;
  - járvány kitörése, mely változásokat eredményez a bejelentett oltások és karantén intézkedések körében;
  - rendkívüli intézkedések végrehajtása az ATS vagy az ehhez kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások részleges vagy teljes kiesése esetén;
  - futópálya-jelölési munkák miatt egy futópálya nem áll rendelkezésre; vagy a futópálya hozzáférhetővé tételéhez szükséges időre vonatkozó információ, amennyiben az ilyen munkákhoz használt berendezés szükség esetén eltávolítható.
- e) A NOTAM-ok kiadására a PLX-rendszer [https://plx.hungarocontrol.hu/PLX/\\_online](https://plx.hungarocontrol.hu/PLX/_online) felülete használatos. Amennyiben az online PLX rendszer nem elérhető, e-mail-ben kell elküldeni a NOTAM kiadás kérelmet [notam@hungarocontrol.hu](mailto:notam@hungarocontrol.hu) e-mail címre.
- f) A dinamikus légiforgalmi tájékoztatásokat, így a NOTAM/SNOWTAM kiadás kezdeményezésének rendjét a Légiforgalmi adatok minőségirányítási rendszere című eljárás 6. fejezete részletezi.
- g) A Légiforgalmi adatok minőségirányítási rendszere eljárás dinamikus adatokra vonatkozó részeinek kezelése a Forgalmi és Földi kiszolgálási Igazgató feladata. A dokumentum felülvizsgálatát és szükség esetén a frissítését a 73/2010/EU rendeletben, a 139/2014/EU rendelet ADR.OR, ADR.OPS mellékleteiben foglaltak alapján a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató legalább évente egyszer, minden év október 01. napjáig végrehajtja.

## 7.2 Légiforgalmi adatok ellenőrzésének rendje és gyakorisága

### 7.2.1 A statikus légifogalmi adatok ellenőrzése

- a) Az adatok időszakos felülvizsgálatának célja az adatok aktualitásának, naprakészségének ellenőrzése. A Repülésbiztonsági és Compliance Igazgatóság a repülőtérre és az igénybe vehető szolgáltatásokra vonatkozó adatokat a szervezet fájlserverén dokumentálja, tárolja és frissíti, majd ezt az adathalmazt hasonlítja össze az AIP nyilatkozott adatmezőivel.
- b) A nyilatkozott adatokat tartalmazó adatmezőket éves rendszerességgel, a felmért/számított adatmezők adatait 5 évente felül kell vizsgálni olyan szempontból, hogy nem következett-e be olyan változás, melynek az AIP-ben való közzététele szükséges. Bármilyen észlelt módosulás vagy változás esetében a repülőtér üzemeltető a 7.1.1. pontban rögzített módosítási eljárást hajtja végre.
- c) Az AIP módosítás eljárásának felülvizsgálatát és szükség esetén a frissítését a repülésbiztonság és compliance igazgató legalább évente egyszer, minden év október 01. napjáig végrehajtja.

### 7.2.2 A dinamikus légifogalmi adatok ellenőrzése

- a) A NOTAM/SNOWTAM kiadást követően a Forgalmi és Járatkiszolgálási Osztály személyzete telefonon is megerősíti a publikálandó információkat. A NOTAM iroda telefonszáma megtalálható a repülőtér-üzemeltető Telefonkönyvének legfrissebb verziójában.
- b) A publikált információt a NOTAM iroda e-mailben megküldi a Forgalmi és Járatkiszolgálási Osztály részére, mely üzenet adattartalmát a NOTAM kiadója ellenőrizni köteles. Tévesen kiadott vagy a kérelmezés ellenére ki nem adott NOTAM esetén fel kell venni a kapcsolatot a NOTAM irodával telefonon.
- c) Az érvényes NOTAM-ok naprakészen tartása a Forgalmi és Járatkiszolgálási Osztály feladata, mely feladat elvégzését a Földi kiszolgálási és utaskezelési kézikönyvben szereplő Műszak átadási jegyzék „NOTAM-ok ellenőrzése” checklist-elem kipipálásával igazolja.
- d) Minden műszakban a <https://notams.aim.faa.gov/notamSearch/nsapp.html#/> weboldalon ellenőrizendő, hogy minden szükséges NOTAM ki van-e adva, illetve nincs-e nem releváns/téves információ publikálva.
- e) A Légiforgalmi adatok minőségirányítási rendszere eljárás dinamikus adatokra vonatkozó részeinek kezelése a Forgalmi és Földi kiszolgálási Igazgató feladata. A dokumentum felülvizsgálatát és szükség esetén a frissítését a 73/2010/EU rendeletben, a 139/2014/EU rendelet ADR.OR, ADR.OPS mellékleteiben foglaltak alapján a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató legalább évente egyszer, minden év október 01. napjáig végrehajtja.

## 8 Mozgási területre való belépés szabályai

### 8.1 Védelmi szolgálatok közreműködése

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren a védelmi ellenőrzéseket (*security controls*) az együttműködő hatóságok felügyelete mellett közvetlenül az alábbi szolgálatok biztosítják:

- Fegyveres Biztonsági Őrség (FBŐ): megfigyelés, őrzés, fizikai ellenőrzések, belépési jogosultság ellenőrzés;
- Védelmi ellenőrzési szolgálat: védelmi átvizsgálás, belépési jogosultság ellenőrzés;

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér védelmében az alábbi együttműködő hatóságok vesznek részt:

- légiközlekedési hatóság;
- Hajdú-Bihar Vármegyei Rendőr-főkapitányság Határrendészeti Főosztály, Debreceni Repülőtéri Szolgálat;
- Alkotmányvédelmi Hivatal Hajdú-Bihar Vármegyei Iroda;
- Nemzeti Adó- és Vámhivatal Észak-alföldi Regionális Vám-és Pénzügyőri Főigazgatósága;
- Hajdú-Bihar Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság;
- Terrorelhárítási Központ Felderítési Igazgatóság V. Felderítő Főosztály.

Az együttműködő hatóságokkal való repülőtér-üzemeltetői kapcsolattartásért a repülőtér-üzemeltető védelmi tisztje felel.

#### 8.1.1 Repülőtéri Védelmi Bizottság

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren Repülőtéri Védelmi Bizottság (RVB) működik, melynek tagjai a légiközlekedés védelmében együttműködő hatóságok, a repülőtér üzemben tartója, a repülőtér kiszolgáló légiforgalmi irányító szolgálat vezetője, a repülőtér bázis repülőtérként használó és a repülőtér forgalmának legalább 40%-át lebonyolító légitársaság, valamint a repülőtér tűzoltóvédelmi kategóriáját és a polgári védelmi feladatait biztosító szervezet.

Az RVB:

- ellátja a légiközlekedés elleni jogellenes cselekmények megelőzésének szervezését és koordinálását, elbírálja és felügyeli a védelmi beruházásokat, információ-áramlást biztosít tagjai között, döntéseket hoz a szükséges védelmi intézkedésekről, értékeli a repülőtér külső és belső minőségbiztosítási programja által keletkezett információkat, amely alapján javaslatot tesz a védelmi rendszer vagy eljárások módosítására,
- a légiközlekedési hatóság védelmi határozata alapján elrendeli a védelmi programban foglaltaknak megfelelően magasabb védelmi intézkedések bevezetését vagy megszüntetését,
- figyelemmel kíséri a védelmi program, a Légiközlekedés Védelmi és a Kényszerhelyzeti Terv elkészítését és módosítását,
- jogosult az ügyrendje alapján munkáját segítő szakértői munkacsoportot létrehozni.

- Az RVB félévente rendszeresen ülésezik. Az RVB ügyrendjét a **Repülőtéri Védelmi Terv** tartalmazza.

## 8.2 Személyek és gépjárművek belépésére vonatkozó szabályok

A Debreceen Nemzetközi Repülőtér mozgási területe védelmi szempontból a repülőtér légi oldali (*airside*) területén belül, azon belül is a szigorított védelmi terület kritikus részén (CPSRA) belül helyezkedik el.

A repülőtér légi oldali területére való minden belépés és gépjárművel való behajtás engedélyhez kötött. A repülőtér légi oldali területén belüli CPSRA területre kizárólag az adott CPSRA belépőponton elvégzett védelmi átvizsgálást követően lehetséges a belépés, illetve behajtás.

A belépéshez szükséges engedélyt a [security@debreceenairport.com](mailto:security@debreceenairport.com) a belépést előtt legalább 48 órával kell megkérni a következő adatok megadásával:

- belépés célja
- *név*
- *születési hely, idő*
- *anyja neve*
- *személyi igazolvány szám*
- *gépjármű típusa (amennyiben gépjárművel történik a behajtás)*
- *gépjármű forgalmi rendszám (amennyiben gépjárművel történik a behajtás)*

A belépési jogosultság ellenőrzésére a légi oldali, valamint a CPSRA belépési pontokon a Repülőtéri Védelmi Tervben meghatározottak szerint kerül sor. A CPSRA belépési pontokon a belépési jogosultság ellenőrzésén túl a Védelmi Ellenőrzési Szolgálat végrehajtja a megfelelő védelmi átvizsgálásokat is.

A Debreceen Nemzetközi Repülőtér teljes légi oldali területe védelmi kerítés által határolt. Az FBŐ a légi oldalon folyamatos járőrzést végez, ellátja a légi oldal fegyveres biztonsági őrzését, és megakadályozza a jogosulatlan belépést.

## 9 Mozgási terület ellenőrzése

A repülőtér-üzemeltető figyelemmel kíséri a mozgási terület állapotát, a kapcsolódó létesítmények működési állapotát és a működés szempontjából jelentős, ideiglenes vagy állandó jellegű eltéréseket jelenti az AFIS-nak és a HC AIS-nek.

A repülőtér-üzemeltető rendszeres ellenőrzéseket végez a mozgási területen és a kapcsolódó létesítményekben, mely által azonosítani és kezelni tudja a potenciális repülésbiztonsági kockázatokat. A mozgási terület ellenőrzését a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoportja végzi.

- a) A mozgási terület ellenőrzését olyan módon kell végrehajtani (sebesség, megfelelő útvonal és távolság az adott elemtől), hogy az ellenőrizendő elemek megfelelőségét szemrevételezéssel egyértelműen meg lehessen állapítani.
- b) A mozgási terület ellenőrzését legalább az alábbi esetekben kell elvégezni:
  - minden szolgálat kezdetekor, attól számított 1 órán belül, továbbá a repülőtér tervezett nyitása előtt. A repülőtér nyitása előtti ellenőrzést legkésőbb a repülőtér nyitásáig be kell fejezni;
  - minden induló légi jármű előtt 20 perccel;
  - minden érkező légi jármű előtt 20 perccel;
  - amennyiben feltételezhető, hogy a sűrűlódási együttható az érvényben lévő adathoz képest 0,05-tel megváltozott;
  - ha hópadok vannak a futópálya és gurulóútrendszer egyik vagy mindkét oldalán és a középvonaltól való publikált távolságukban vagy magasságukban feltételezhetően változás állt be;
  - a futópálya és gurulóútrendszer fénytechnikai elemeinek, kötelező utasítást adó és tájékoztató táblarendszerének láthatóságában beállt vagy feltételezett változás esetén;
  - a légi jármű mozgási területen, annak korlátozásával vagy lezárásával járó munkavégzés kezdetekor a szükséges korlátozások meghatározása az alkalmatlansági jelzések esetleges kihelyezése végett, valamint ezen munkálatok befejezésekor az érintett mozgási terület rendszerbe történő visszaállítása miatt;
  - minősített kényszerhelyzet következtében lezárt, vagy korlátozott területek újbóli megnyitása előtt;
  - minden egyes légi jármű startmegszakítás után;
  - amennyiben egy ellenőrzés nem megfelelőséget tárt fel és annak javítását rendelték el, úgy annak elvégzésekor visszaellenőrzést kell végezni (Follow up inspection).
- c) Szélsőséges időjárási körülmények – heves esőzés, jelentős havazás, erős vihar, nagy erejű szél, jelentős hőség vagy fagy, ill. olvadási periódusok – során, ill. ezen extrém időjárási eseményeket követően a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport köteles extra ellenőrzést végezni annak érdekében, hogy a mozgási területek burkolatának állapota alapos vizsgálat alá essen, az esetlegesen a burkolt felületekre feljutott hordalék és törmelék eltávolításra kerüljön, továbbá a mozgási területeken elhelyezett táblák és jelzések állapotának ellenőrzése megtörténjen.
- d) A mozgási terület ellenőrzését oly módon kell tervezni és végrehajtani, hogy a futópályákon az ellenőrzés iránya az aktuális futópálya iránnyal szembe vezessen. A mozgási terület ellenőrzésének folyamatát megszakítás nélkül kell végrehajtani, kivéve,

ha az üzemelési szempontból nem lehetséges. Annak érdekében, hogy a futópálya és az ahhoz kapcsolódó fénytechnikai elemek ellenőrzésének teljes folyamata megszakítás nélkül végbe tudjon menni, az ellenőrzést végző forgalmi és járatkiszolgálási koordinátor kérheti a futópálya műveletek ideiglenes felfüggesztését az AFIS-től.

- e) Az ellenőrzés sebessége a mozgási területen nem lehet nagyobb, mint 25 km/h.
- f) Rossz látási körülmények között az ellenőrzés sebességét csökkenteni kell.
- g) Az ellenőrzés teljes ideje alatt kötelező a tompított fényszóró és a sárga figyelmeztető jelzés használata.
- h) Rossz látási körülmények között az ellenőrzés teljes ideje alatt kötelező ködfényszóró használata.
- i) Az ellenőrzést végző személynek kétirányú rádiókapcsolattal kell rendelkeznie, annak érdekében, hogy az AFIS szolgálattal folyamatos kapcsolatot tudjon fenntartani;
- j) Ellenőrzés során a következő elemeket kell vizsgálni:
  - a burkolatok és a felfestett burkolati jelek láthatóságát, állapotát;
  - a burkolatok súrlódási együtthatóját, valamint az olyan anyagok, folyadékok burkolt felületeken való jelenlétét, amelyek hátrányosan befolyásolják a felületek súrlódási együtthatóját;
  - a sávban elhelyezkedő fénytechnikai elemek, léginnavigációs eszközök (kötelező utasítást adó és tájékoztató jelzések, szélirányjelzők, ILS LOC, ILS LZZ és akadályjelzések) szerkezeti állapotát, alpműködését;
  - a repülőtéren alkalmazott fénytechnikai elemek egyes elemeit;
  - a kötelező utasítást adó és tájékoztató jelzéseket;
  - a szélirányjelzőket;
  - az akadályjelöléseket és akadályfényeket;
  - a vízelvezető rendszert;
  - az elegyengetett területeket.
- k) Az ellenőrzést végző forgalmi és járatkiszolgálási koordinátor az ellenőrzés eredményét az erre rendszeresített formanyomtatványon rögzíti.
- l) Az ellenőrzés során feltárt nem megfelelőségek megszüntetését egyszerűbb esetben (szennyeződés, idegen tárgy, akadály a gurulóút mellett, stb.) a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport elvégzi.
- m) Amennyiben az üzemeltetési feltételeknek való megfelelés nem biztosítható, a forgalmi és járatkiszolgálási koordinátor a forgalmi és járatkiszolgálási csoportvezetőt tájékoztatja a korlátozások vagy területzárások foganatosítása, publikálása érdekében.

A rendszeres ellenőrzések rendjét és kapcsolódó részletes utasításokat a Mozgási terület ellenőrzése című eljárás tartalmazza.

A Mozgási terület ellenőrzése eljárást a Bizottság 139/2014/EU rendelete vonatkozó fejezetei alapján a Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoportvezető kezeli, és minden év március 31-ig szükség esetén módosítja. Módosítani szükséges az eljárást minden, a repülőtéri infrastruktúrában, valamint a belső eljárások és alkalmazandó jogszabályokban bekövetkezett változás esetén.

Az eljárás módosításában részt vesz az AFIS képviselője is.

A módosításokat követően az eljárás változásairól a repülőtér-üzemeltető által meghatározott változáskezelési eljárásokban foglaltak szerint kell az érintetteket értesíteni.

## 9.1 AFIS-sal történő kommunikáció rendje

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren az AFIS feladatok ellátását a Tréner Kft. végzi az érvényben lévő, vonatkozó jogszabályokban foglaltak, a repülőtér-üzemeltetővel kötött szolgáltatási szerződésben foglaltak, a Tréner Kft. által kidolgozott, az AFIS munkatechnológiájára vonatkozó előírásokban foglaltak betartásával a Debrecen Nemzetközi Repülőtér nem ellenőrzött, forgalmi tájékoztató körzetnek minősülő légtérben.

A mozgási területek ellenőrzése előtt az ellenőrzést végző forgalmi és járatkiszolgálási koordinátor tájékoztatást kér a területekre történő felhajtás vonatkozásában az AFIS szolgáltatótól. Az ellenőrzések végrehajtása során folyamatos rádiókapcsolat fenntartása szükséges.

Az AFIS és a repülőtér-üzemeltető, valamint a repülőtéren működő vagy ott szolgáltatásokat nyújtó szervezetek között folyamatos, kétirányú kommunikáció rendjére vonatkozó részletes szabályokat a Földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer – SMGCS című eljárás 7. fejezete, valamint a Föld-föld kommunikáció című eljárás tartalmazzák.

Az SMGCS eljárás, valamint a Föld-föld kommunikáció eljárás felügyeletéért, felülvizsgálatáért a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény (ICAO) Doc 9476, a Bizottság 139/2014/EU rendelete vonatkozó fejezetei, valamint a releváns iparági sztenderdek alapján a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató felel.

A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja az eljárás felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azt. Az eljárás módosítását ezen kívül el kell végezni legalább az alábbi esetekben is:

- jogszabályváltozás, vagy
- jelentős szervezeti változás, vagy
- vagy hatósági audit során feltárt súlyos nem megfelelés.

Az eljárás módosításában részt vesz az AFIS képviselője is. A módosításokat követően az eljárás változásairól a repülőtér-üzemeltető által meghatározott változáskezelési eljárásokban foglaltak szerint kell az érintetteket értesíteni.

A Föld-föld kommunikáció eljárás felügyeletéért, felülvizsgálatáért a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény (ICAO) Doc 9476, a Bizottság 139/2014/EU rendelete vonatkozó fejezetei, valamint a releváns iparági sztenderdek alapján a repülésbiztonsági és compliance igazgató felel.

A repülésbiztonsági és compliance igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja az eljárás felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azt.

## 9.2 Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások

Az ellenőrzések során az alábbi listák használata történik:

- Mozgási terület ellenőrző lap;
- Mozgási terület ellenőrző segédlet;
- Futópálya állapot értékelés munkalap;
- Eljárásrend ellenőrző munkalap;
- Mozgási terület ellenőrzési hibafeltáró lap.

Az alkalmazott ellenőrzőlisták naplók, nyilvántartások rendszerét részletesen a Mozgási terület ellenőrzése eljárás rögzíti.

### 9.3 Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere

Az ellenőrzések gyakoriságára vonatkozó szabályok jelen kézikönyv 9. fejezetének bevezetőjében található. Az ellenőrzéseket, azok kiértékelési rendszerét, valamint a szükség szerint végrehajtandó intézkedések folyamatának leírását a Mozgási terület ellenőrzése című eljárás 7. és 8. fejezetei tartalmazzák.

## 10 Elektromos rendszerek, látás szerinti és nem látás szerinti eszközök ellenőrzése

- a) Az **elektromos rendszerekre** vonatkozó karbantartási program célja a repülőtéren található infrastruktúra és létesítmények működésének és megbízhatóságának biztosítása, az üzemszerű állapot fenntartása és a légiközlekedési rendszer zavartalan működésének és hatékonyságának fenntartása.

Az elektromos rendszer elemei:

- i. elektromos kábelek és elosztók a működési területen;
- ii. áramszabályozók és transzformátorok;
- iii. relé és kapcsolószekrények;
- iv. vezérlőkábelek, felügyeleti és vezérlőegységek;
- v. redundáns áramforrás.

A rendszer elemek működőképességének fenntartásáért az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság felel.

Az ellenőrzések és karbantartások végrehajtását a DIA Kft. munkavállalói, valamint szerződés alapján harmadik fél végzi.

- b) A **látás szerinti segédeszközök (visual aids)** karbantartási programjának célja a repülőtér területén található látás szerinti segédeszközök megfelelő és biztonságos üzemeltetése, karbantartása, használhatóságának, megbízhatóságának, üzemszerű állapotának biztosítása, a folyamatos rendelkezésre állás, a megfelelő minőségű szolgáltatás nyújtás érdekében. A karbantartási program figyelembe veszi a repülőtérrel érintő környezeti hatásokat és a gyártói utasításokat.

Látás szerinti segédeszközök tekintetében megkülönböztetünk:

- i. világítással rendelkező látás szerinti segédeszközök;
  - ii. világítással nem rendelkező látás szerinti segédeszközök.
- c) Az LHDC repülőtéren alkalmazott, **világítással rendelkező látás szerinti segédeszközök** az alábbiak:
- i. CAT I. precíziós megközelítési fényrendszer;
  - ii. precíziós megközelítési siklopálya jelzők (PAPI-k);
  - iii. futópálya küszöbfények;
  - iv. futópálya küszöb-azonosító fények;
  - v. futópálya végfények;
  - vi. futópálya szegélyfények;
  - vii. akadályfények;
  - viii. kötelező utasítást adó és tájékoztató táblák.

A világitással rendelkező látás szerinti segédeszközök működőképességének fenntartásáért az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság felel.

Az ellenőrzések és karbantartások végrehajtását a DIA Kft munkavállalói, valamint szerződés alapján harmadik fél végzi.

- d) Az LHDC repülőtéren alkalmazott, **világitással nem rendelkező látás szerinti segédeszközök** az alábbiak:
- i. burkolati jelölések (felfestések);
  - ii. szervizúti váróponti táblák;
  - iii. gurulóút szegély-jelzők;

A világitással nem rendelkező látás szerinti segédeszközök napi ellenőrzést az OPS szolgálat hajtja végre. Az ellenőrzések során észlelt hibát a hibabejelentő rendszeren keresztül regisztrálni kell. A hibabejelentés során meg kell adni a dátumot, a hiba pontos leírását, a bejelentő nevét és a hibás tábla pontos pozícióját.

- e) Az elektromos rendszerek és a látás szerinti segédeszközök ellenőrzésére, karbantartására és hibajavítására vonatkozó részletes szabályokat a Karbantartás-irányítási Kézikönyv 8. fejezete tartalmazza.
- f) Az ellenőrzések során feltárt és bejelentett hibák esetén rendkívüli karbantartás szükséges. A rendkívüli karbantartást a kiszervezett tevékenységet végző partner hajtja végre a Karbantartás Irányítási Kézikönyv 8.1.8 pontjában foglalt berendezések karbantartási utasításai alapján. A Karbantartás Irányítási Kézikönyv tartalmazza az egyes berendezések működésének elfogadható paramétereit, valamint a meghibásodás esetén követendő javítási, értesítési és tájékoztatási eljárásokat. Rögzíti a NOTAM kiadására és a repülőtér működésének korlátozására vonatkozó eljárásokat.
- g) Az a, b, c és d pontokban felsorolt rendszerek üzemszerű működést befolyásoló meghibásodásokról a meghibásodást észlelő Partnert haladéktalanul tájékoztatja a következő kommunikációs csatornák egyikén:
- [hibabejelentes@debrecenairport.com](mailto:hibabejelentes@debrecenairport.com) címre elküldött bejelentés;
  - a +36 30 161 1987 telefonszám.
- h) A nem látás szerinti segédeszközök ellenőrzésére, karbantartására és hibajavítására vonatkozó részletes szabályokat a CNS Kézikönyv 11.3 fejezete tartalmazza. A repülőtér területén, az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság felel a vizsgálati és karbantartási eljárások megfelelőségéért és évenkénti felülvizsgálatáért.

## 10.1 Ellenőrző listák, naplók és nyilvántartások

- a) A világitással rendelkező vizuális segédeszközöket, berendezéseket a „Visual\_aids\_nyilvántartás” című dokumentum.
- b) Fénytechnika, Vízelvezető, Antennák, Szélzsák ellenőrzés” című ellenőrzési lap.
- c) Berendezések törzskönyvei.
- d) Mérési jegyzőkönyvek.



- e) Légi ellenőrzések mérési jegyzőkönyvei.
- f) Az elektromos rendszerekre és a látás szerinti segédeszközökre vonatkozó ellenőrzési tevékenységhez kapcsolódó ellenőrző listák, naplók, nyilvántartások rendszerét a Karbantartás-irányítási Kézikönyv 8. fejezete szerint.
  
- g) A nem látás szerinti segédeszközökre vonatkozó ellenőrzési tevékenységhez kapcsolódó ellenőrző listák, naplók, nyilvántartások rendszerét a CNS Kézikönyv 8. fejezete tartalmazza.

## 10.2 Ellenőrzések gyakorisága, kiértékelése és intézkedések rendszere

- a) A repülőtér üzemeltető az egyes rendszerek tekintetében napi, heti, havi és féléves ellenőrzéseket hajt végre a rendszerekre vonatkozó karbantartási programok alapján.
- b) Az elektromos rendszerek és a látás szerinti segédeszközök ellenőrzésének gyakoriságára, az ellenőrzések eredményének kiértékelésére és az esetlegesen szükséges intézkedések végrehajtására vonatkozó részletes szabályokat a Karbantartás-irányítási Kézikönyv 8. fejezete tartalmazza.
- c) Az ellenőrzések és karbantartások végrehajtását a DIA Kft. munkavállalói, valamint szerződés alapján harmadik fél végzi.
- d) A rendszer elemek működőképességének fenntartásáért az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság felel.
- e) A nem látás szerinti segédeszközök ellenőrzésének gyakoriságára, az ellenőrzések eredményének kiértékelésére és az esetlegesen szükséges intézkedések végrehajtására vonatkozó részletes szabályokat a CNS Kézikönyv 11.3 fejezete tartalmazza.

### 11 Repülőtéri felszerelések ellenőrzése és karbantartása

- a) A repülőtér üzemeltető ellenőrzési és karbantartási programot dolgozott ki a járművek, eszközök, berendezések, létesítmények, burkolt felületek állapotának jogszabályoknak megfelelő szinten tartására, a légiközlekedés biztonságos és zavartalan biztosítására, illetve a személyi biztonság megóvása érdekében.
- b) A repülőtér területén, az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság felel a vizsgálati és karbantartási eljárások megfelelőségéért.
- c) A repülőtér üzemeltető az alábbi vizsgálatokat és méréseket alkalmazza:
  - i. szemrevételezés;
  - ii. feltárás;
  - iii. műszeres analízis;
  - iv. kalibrálás.
- d) Az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság a karbantartásokról nyilvántartásokat vezet.
- e) A karbantartási műveletek végrehajtása során legalább az alábbiakat kell figyelembe venni:
  - i. a gyártói előírások, ajánlások, egyéb belső előírások;
  - ii. helyi környezeti hatások;
  - iii. az eszközök különböző tanúsítványainak érvényességét;
  - iv. az egyes eszközök vizsgálatainak eredményeit (pl. teherpróba, teljesítménymérés stb.);
  - v. az eszközök kiegészítőinek, berendezéseinek működőképességét;
  - vi. személyi épséget, biztonságot és a
  - vii. tűzvédelmi, munkavédelmi, környezetvédelmi előírásokat.

A repülőtéri felszerelések üzemeltetésére, ellenőrzésére, karbantartására és hibajavítására vonatkozó részletes információkat a Karbantartás-irányítási Kézikönyv 5., 6. és 9. fejezetei tartalmazzák.

## 12 Mozgási terület karbantartása

### 12.1 Burkolt és burkolatlan felületek, vízelvezető rendszer

- a) A repülőtéren a burkolt felületek karbantartási követelményeik az alábbi elemekre vonatkoznak:
- Mozgási terület, mely magában foglal minden, a légi járművek által használt felületet. Ide tartoznak:
    - a futópálya;
    - a gurulóutak;
    - a forgalmi előtér; és
    - az a-c pontban meghatározottak biztonsági sávjai.
  - Egyéb burkolt területek, melyek a légiforgalom számára nem elérhetőek. Ide tartoznak:
    - a járdák;
    - szerviz utak;
    - járőr utak;
    - GSE tároló terület; és
    - az a-d pontban meghatározottak szomszédos területei.
  - Csapadékvíz-elvezető hálózat, mely a mozgási és egyéb burkolt felületek vízelvezetéséért felel. Ide tartoznak:
    - a csapadékvíz-elvezető rendszerek;
    - a csapadékvíz-gyűjtő rendszerek.
- b) A repülőtéri infrastruktúra részét képező burkolt és burkolatlan felületek és vízelvezető rendszerek karbantartására vonatkozó részletes információkat a Karbantartás-irányítási Kézikönyv 7. fejezete tartalmazza.
- c) A Karbantartás-irányítási Kézikönyv felülvizsgálatáért az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató felel. Az eljárás felülvizsgálatát évente legalább egyszer, minden év december 15-ig végre kell hajtani. Az eljárás módosítását ezen felül el kell végezni legalább az alábbi esetekben is:
- jogszabályváltozás, vagy
  - jelentős szervezeti változás, illetve belső eljárásokban bekövetkezett változás, vagy
  - hatósági audit során feltárt súlyos nem megfelelés.

A módosításokat követően az eljárás változásairól a repülőtér-üzemeltető által meghatározott változáskezelési eljárásokban foglaltak szerint kell az érintetteket értesíteni.

### 12.2 Túlterheléses műveletek (overload operations)

A mozgási területek burkolati teherbírási mutatóinál (PCN) nagyobb légi jármű teherbírási mutatóval (ACN) rendelkező légi járművek műveletei a repülőtér éves műveletszámának legfeljebb 5%-át tehetik ki.

Ha a túlterheléses műveletek megközelítik az éves műveletszám 5%-át, a következő évben soron kívüli burkolat állapotfelmérést kell beütemezni.

A mozgási területek burkolati teherbírasi mutatóinál (PCN) magasabb légi jármű teherbírasi ACN mutatóval rendelkező légi járművek műveletei a repülőtér éves műveletszámának legfeljebb 5%-át tehetik ki.

Amennyiben a repülőtér bármely mozgási területének  $PCN+PCN*10\%$  értéke alacsonyabb, mint a légi jármű ACN értéke, a légi jármű csak akkor veheti igénybe az adott mozgási területet, ha minden ilyen igénybevételt megelőzően műszaki felmérés készül, amely felmérés kimutatja, hogy a művelet a burkolat állapotát nem befolyásolja jelentősen. Ekkor a repülőtér-üzemeltető az operátor részére hozzájáruló nyilatkozatot állít ki. A műszaki felmérésnek figyelembe kell vennie

- a vizsgált burkolat szerkezetét;
- a megvalósult- és tervezett műveletszámot, beleértve a túlterheléses műveleteket;
- a jelenlegi-, illetve a lehetséges károsodás mértékét és típusát; és
- a közzétett PCN értékek kalkulálása során rögzített tényezőket (számítás ideje, számítás során becsült műveletszámok).

Amennyiben azonban a repülőtér mozgási területének  $PCN+PCN*10\%$  értéke nagyobb vagy egyenlő, mint a légi jármű ACN értéke, a légi jármű igénybe veheti az adott mozgási területet a fenti túlterheléses műveletszám-arány szigorú figyelembevételével.

Nem engedélyezhető túlterheléses művelet az alábbi esetekben:

- rossz műszaki állapotban lévő burkolt felületeken;
- a burkolat repedéseibe bekerült és megfagyott víz olvadási ideje alatt;
- az altalajba szivárgott nagy mennyiségű víz jelenléte feltételezhető.

A repülőtér infrastruktúrájának műszaki paramétereit jelen Repülőtéri Kézikönyv 6. fejezete rögzíti.

## 13 Repülőtéri munkálatok

- a) A repülőtér-üzemeltető a repülőtéri munkálatokat, karbantartásokat úgy végzi, hogy a lehető legkisebb módon zavarja a repülőtér biztonságos működését.
- b) A Debrecen Nemzetközi Repülőtér területén történő minden olyan kivitelezési, építési és karbantartási munkálatra, amely a repülőtér mozgási területén vagy egyéb olyan területen zajlik, ahol a munkavégzés hatással van a repülőtéren megjelenő légiforgalom biztonságára, a repülőtér-üzemeltető alábbi szervezeti egységei vesznek részt a munkák megszervezésében:
  - Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság;
  - Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság;
  - Repülésbiztonsági és Compliance Igazgatóság
  - HR és képzési vezető.
- c) A munkát végző kivitelezővel a kivitelezési projekt felelőse, az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság vagy egyéb szervezeti egység vezetője által kijelölt képviselője (a továbbiakban: projektfelelős) tartja a kapcsolatot.
- d) A projektfelelős megbízása a projekt kezdetétől a projekt végéig, vagy új projektfelelős megbízásáig tart. projektfelelős egy személy lehet.
- e) Projektfelelősnek szükséges szakirányú / projektmenedzseri / műszaki menedzseri képesítéssel vagy 2 év szakmai tapasztalattal rendelkeznie.
- f) A repülőtéri munkálatok tervezésének, végrehajtásának és lezárásának részletes szabályait a repülőtéri Munkálatok Biztonságáról szóló eljárás részletezi.
- g) A repülőtér területén az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság felel a vizsgálati és karbantartási eljárások megfeleléséért.
- h) A repülőtér területén az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgatóság felel az eljárás megfeleléséért és évenkénti felülvizsgálatáért.

### 13.1 Építési és karbantartási munkálatok megtervezése, koordinálása és kivitelezése

- a) A projektfelelős a repülőtéren a szolgáltatásokat és szervezeti egységeket a munka megkezdése előtt a munka típusáról, fizikai kiterjedéséről és annak időtartalmáról tájékoztatja.
- b) A projektfelelős a munka tervezési fázisában szükség esetén kooperációs megbeszélést hív össze az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság, a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság, a Repülésbiztonsági és Compliance Igazgatóság és a HR és képzési vezető bevonásával.
- c) A munkálatok tervezése során a projektfelelős változáskezelési eljárást folytat le az SMM változáskezelés fejezetében foglaltaknak megfelelően.
- d) A munkálatok megkezdése előtt a projektfelelős tájékoztató e-mailben értesítést küld a munka pontos helyszínével kapcsolatosan, annak várható kezdetéről és befejezéséről, továbbá az esetleges korlátozásokról és a korlátozásokhoz kapcsolódó repülésbiztonsági intézkedésekről.
- e) A repülőtér területére munkavégzés céljából belépni szándékozó személyek számára kötelező oktatások meghatározása a HR és képzési vezetővel együtt történik

## **13.2 AFIS-sal történő kommunikáció rendje**

Az AFIS-sal történő, a repülőtéri munkálatok során betartandó kommunikációs szabályokat a 9.1 pont tartalmazza.

## 14 Előtér-menedzsment

A Debreceen Nemzetközi Repülőtéren az előtér-menedzsment feladatokat a Forgalmi és Földi kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport repülésüzemi tiszt szakszolgálati engedéllyel rendelkező munkavállalói végzik (a továbbiakban: előtér-ügyeletes).

### 14.1 Légijárművek átadása az AFIS és az előtér-menedzsment között

- a) A Debreceen Nemzetközi Repülőtérre érkező légijárművek a repülőtér megközelítését, a használatos futópályára történő le- és felszállási manővereket, valamint a futópálya elhagyását, ill. a futópályára történő belépést, továbbá földi gurulási manővereket az AFIS-al történő kétirányú rádiókommunikáció alapján végzik.
- b) A légijárművek a földi mozgásokat csak folyamatos kétoldalú rádiókapcsolat megléte esetén kezdeményezhetik. Gurulási hozzájárulást meghatározott pontok között, útvonal megjelölésével ad az AFIS. A légijárműveknek a felfestett gurulási útvonalat kell követni, hacsak az AFIS más információt nem ad.
- c) Az érkező és induló légijárművek önállóan, felvezető autó használata nélkül, az AFIS légijármű földi mozgásra vonatkozó információit követve végzik el a gurulási manővereket a használatos gurulóút igénybevételével.
- d) Az előtér ügyeletes az érkező légijármű földi mozgásának koordinálását az AFIS-től a gurulóút és a forgalmi előtér határvonalánál veszi át és végzi el a légijármű beállítását a SERA rendelet 1. függelék 4. pontjában meghatározott kézjelzések alkalmazásával.
- e) Az előtér ügyeletes az induló légijármű földi mozgásának koordinálását az AFIS részére a gurulóút és a forgalmi előtér határvonalánál adja át, hajtómű indítást követően.
- f) A légijárművek az AFIS és az előtér ügyeletes közötti átadásának eljárását a Földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer – SMGCS című eljárás 4.3.1 fejezete tartalmazza.

### 14.2 Állóhely kiosztás

- a) Az állóhelyek kiosztását a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport végzi.
- b) Az állóhelyek kiosztása során a kiosztást végző repülésüzemi tiszt az adott légi járművet olyan állóhelyre állítja be, melynek kategóriája megegyezik a légi jármű kategóriájával.
- c) Alacsonyabb kategóriájú légi járművet magasabb kategóriájú állóhelyre engedélyezett állítani.
- d) Az 1-es és 2-es állóhelyre A, vagy B kategóriájú légi jármű csak abban az esetben parkolhat, ha az állóhelyen töltött idő alatt C kategóriájú légi jármű érkezése nem várható.



- e) Az adott állóhely kijelölése során figyelembe kell venni a szomszédos állóhelyeken parkoló légi járműveket, a kiszolgáló eszközök tárolási helyét és az adott állóhelyen található parkolást segítő tényezőket.
- f) Adott állóhelyre abban az esetben parkolhat légi jármű, ha rendelkezésre áll az állóhely számát, bevezető nyomvonalát és orrfutó megállítási pontot jelölő felfestés. Emellett a légijármű beállítása során a repülésüzemi tiszt a SERA 1. függelék 4. pontjában meghatározott kézjelekkel segíti a parkolási manővert.
- g) A légi jármű részére kijelölt állóhely számát a repülésüzemi tiszt közli az AFIS-sal még az adott légi jármű leszállása előtt.

## 14.3 Hajtómű indítás és hátrtolás

- a) Az előtéren és a kijelölt állóhelyeken a hajtóműindítást a légi jármű személyzete kezdeményezi kétoldalú rádiókapcsolatot tartva a AFIS-sal.
- b) Az indításhoz az adott légijármű típushoz előírt tűzoltási kategória jelenléte szükséges. A Schengen belső poggyászedpóban 2 db 50 kg-os tűzoltó készülék található, melyre vonatkozó, előírásoknak megfelelő jelölés a depó oldalán elhelyezésre került.
- c) Az élet és vagyonbiztonságot veszélyeztető körülmények észlelésekor a hajtóműpróbázást, indítást azonnal meg kell szakítani.
- d) A hajtómű indítás során a személyzet és a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport a SERA 1. függelék 4. pontja szerinti kézjelek gyűjteményében meghatározott jeleket alkalmazzák.
- e) A légijármű beállítást megelőzően ill. az indítási hozzájárulás előtt az előtér ügyeletnek meg kell győződnie arról, hogy a légi jármű közelében akadálnak minősülő eszköz, személy nincs-e, ill. a légijármű állóhely szennyeződésmentes.
- f) A repülőtér egyéb területein a hajtóműindítást a légi jármű személyzete csak a saját felelősségére hajthatja végre. A repülőtér üzemeltetője, a repülőtér nyitvatartási idején belül, a típushoz előírt tűzoltó kategóriának megfelelő szolgálatot biztosítja.
- g) Amennyiben az anti-collision light üzemel a légijárművön és a légijármű előtt nem áll ott a légijármű indítását végző személy, úgy tilos előtte közlekedni, valamint annak várható gurulási útjában tartózkodni.
- h) Amennyiben a légijármű előtt tartózkodik a légijármű indítását végző személy, akkor a légijármű előtt való elhaladást előzetesen ezzel a személlyel vagy az AFIS-sal le kell egyeztetni EDR rádión keresztül.
- i) Helikopterek indításakor, illetve leállításakor a rotorok teljes megállásáig, a rotorok végétől számított 15 m-en belül gépjárművel vagy gyalogosan tartózkodni TILOS!
- j) A hajtóműindítás befejezése után a légi jármű jelzi gurulási szándékát az AFIS-nak és az előtér ügyeletnek.
- k) A légijárművek hajtóműveinek indítására vonatkozó részletes eljárást a Földi kiszolgálási és utaskezelési Kézikönyv 5.15.8 és 5.15.9 fejezetei tartalmazzák.



- l) A Debreceen Nemzetközi Repülőtéren az állóhelyek önjáró állóhelyek, hátritolási eljárásra sztenderd állóhely használat mellett nincs lehetőség. Hátritolás kizárólag magasabb kódbetűvel rendelkező légi járművek esetén alkalmazandó, amennyiben a 28. fejezetben elvégzett elemzés során megállapításra kerül. Ezen esetben a 31 fejezetben rögzített eljárás szerint jár el a repülőtér-üzemeltető.
- m) A elötéren a légi jármű-vezető legfeljebb a guruláshoz szükséges tolóerőt alkalmazhatja érkező légi jármű esetén a parkolás során, induló légi jármű esetén pedig az állóhelyről történő kiállítás során.
- n) Mielőtt az APRON forgalmi elötéren a légi jármű személyzete hajtómű indítást kezdeményezne, a művelet megkezdése előtt erről tájékoztatnia kell az intercom headset-en felcsatlakozott vagy a légi jármű előtt tartózkodó forgalmi és járatkiszolgálási koordinátort headset-en keresztül vagy a 923/2012 (EU) Rendelet *Appendix 1, Marshalling Signals* fejezetben rögzített kézjelek alkalmazásával.
- o) A hajtómű indítás az elötér-ügyeletes jóváhagyását követően kezdhető meg. Több hajtóművel rendelkező légi járművek esetén az indítási hozzájárulást minden egyes hajtóműre meg kell kérni. Amennyiben a légi jármű személyzete nem tud kapcsolatot létesíteni a forgalmi és járatkiszolgálási koordinátorral, ennek tényéről tájékoztatja az AFIS-t és a kapcsolat létrejöttéig várakozik.

## 14.4 Légi jármű beállítás és felvezetés

- a) Az elötér-ügyeletes felvezető autó segítségével légi jármű felvezetést végez amennyiben:
  - az adott légi jármű személyzete kéri, vagy
  - az AFIS kéri, vagy
  - a légi jármű földi mozgási időszakában a látási viszonyok jelentősen leromlottak (köd, sűrű eső, sűrű havazás), vagy
  - a téli csapadék miatt a mozgási terület felfestései nem, vagy csak nehezen kivehetők, olvashatóak.
- b) Felvezetés szükségessége esetén az érkező légi járművek földi mozgásának koordinációját a futópálya elhagyását követően az AFIS az elötér-menedzsment részére a használatos futópálya várópontnál átadja. Az érkező légi járművek az átadást követően a használatos gurulóúton keresztül, a „FOLLOW ME” felvezető autót követve közelítik meg a forgalmi elöteret.
- c) A légi jármű felvezetéséért minden esetben az elötér-ügyeletes felelős a légi jármű forgalmi elötéren lévő állóhelyre történő beállításáig.
- d) A légi járművek állóhelyre történő beállítására, valamint felvezetésére vonatkozó eljárásokat a Földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer – SMGCS című eljárás 5.3.1; 8. és 9. fejezetei, valamint a Földi kiszolgálási és utaskezelési Kézikönyv 5.15.3; 5.15.4 és 5.15.6 fejezetei tartalmazzák.

### 14.4.1 Légi jármű földi várakoztatása a légi jármű állóhelyek telítettsége esetén

- a) Amennyiben az elötéren nem áll rendelkezésre a géptípusnak megfelelő állóhely, Debreceen Nemzetközi Repülőtér a leszálló légi járművek számára felvezetést biztosít.

- b) A földi várakoztatás szükségességét az előtér menedzsment a légi jármű leszállását megelőzően az állóhelyek rendelkezésre állásának függvényében jelzi az AFIS számára.
- c) Az előtér menedzsment jelzése alapján AFIS tájékoztatja a légi járművet a felvezetés, valamint a „FOLLOW ME” autó által adandó vizuális (fényhíd által jelzett) utasítások követésének szükségességéről.
- d) Leszállást követően az érkező légi járművek földi mozgásának koordinációját a futópálya elhagyását követően az AFIS az előtér-menedzsment részére a használatos futópálya várópontnál átadja. Az érkező légi járművek az átadást követően a használatos gurulóúton keresztül, a „FOLLOW ME” felvezető autót követve közelítik meg a forgalmi előteret.
- e) A „FOLLOW ME” autó az AFIS-sal egyeztetett, az AFIS számára látható helyen, a fényhídon látható PIROS színű jelzés bekapcsolásával megállásra utasítja a légi járművet.
- f) A légi jármű földi várakoztatására kijelölt helyek (holding area) az alábbiak:
  - a. TWY A gurulóút használata esetén a TWY A gurulóút Apron felőli vége;
  - b. TWY B gurulóút használata esetén a TWY B gurulóút Apron felőli vége.
- g) A géptípusnak megfelelő állóhely felszabadulását követően az előtér menedzsment jelzi a „FOLLOW ME” autónak a légi jármű felvezetésének lehetőségét, amely a fényhíd PIROS színű jelzését lekapcsolja, felkapcsolja a ZÖLD színű jelzést, valamint a „FOLLOW ME” felírat világítását. Ezt követően a kijelölt állóhelyre vezeti a légi járművet.

Az SMGCS eljárás, valamint a Földi kiszolgálási és utaskezelési Kézikönyv felügyeletéért, felülvizsgálatáért a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény (ICAO) Doc 9476, a Bizottság 139/2014/EU rendelete vonatkozó fejezetei, valamint a releváns iparági sztenderdek alapján a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató felel.

A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja az eljárások felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azokat. Az eljárások módosítását ezen kívül el kell végezni legalább az alábbi esetekben is:

- jogszabályváltozás, vagy
- jelentős szervezeti változás, vagy
- vagy hatósági audit során feltárt súlyos nem megfelelés.

Az eljárás módosításában részt vesz az AFIS képviselője is.

A módosításokat követően az eljárások változásairól a repülőtér-üzemeltető által meghatározott változáskezelési eljárásokban foglaltak szerint kell az érintetteket értesíteni.

## 15 Előtéren alkalmazandó repülésbiztonsági előírások

### 15.1 Megfúvásos balesetek elleni védelem

A hajtómű indításra vonatkozó engedély megadását megelőzően a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport felelős azért, hogy a hajtóművek beindítása élet és vagyonbiztonságot ne veszélyeztessen, a légi jármű állóhelyen és annak közelében a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoporton 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 jelzés a légi járművön található anti-collision light (összeütközési veszélyt jelző fény) működése. Amennyiben az anti-collision light üzemel a légi járművön és a légi jármű előtt nem áll ott a légi jármű indítását végző személy, úgy tilos előtte közlekedni, valamint annak várható gurulási útjában tartózkodni.

Ha a légi jármű előtt tartózkodik a légi jármű indítását végző személy, akkor a légi jármű előtt történő elhaladást előzetesen ezzel a személlyel EDR rádión keresztül le kell egyeztetni.

Hajtóművek indításakor, valamint leállításuk után azok teljes megállásig a hajtómű hossz tengelyében a belépőéltől számított 10 m, a kilépőéltől 50 m távolságon belül gépjárművel vagy gyalogosan tartózkodni, gépjárművel közlekedni **TILOS!**

Mivel az állóhelyek mögötti vörösköves-, illetve füves területek a légi jármű hajtóművének általános elhelyezkedésétől számított 50 m-es távolságán belül vannak, ezért a hajtóművek indításakor, valamint leállításuk után azok teljes megállásig az érintett állóhely mögötti vörösköves- vagy füves területen is tilos a közlekedés és az ott tartózkodás.

Helikopterek indításakor, illetve leállításakor a rotorok teljes megállásig, a rotorok végétől számított 15 m-en belül gépjárművel vagy gyalogosan tartózkodni **TILOS!**

Hajtómű indításakor, illetve a működő hajtómű mellett **TILOS** a légi járműre csomagok, áruk elhelyezése, ill. utasok ki- és beszállása.

Fenti korlátozások érvényesítése, valamint a szükséges ellenőrzések, illetve beavatkozások elvégzése az előtér-menedzsment feladatok ellátásáért felelős, szolgálatban lévő, repülésüzemi tiszt szakszolgálati engedéllyel rendelkező munkavállaló feladata: eszerint a korlátozásokat és szabályokat be nem tartó személyeket jogosult és köteles figyelmeztetni, magatartásuk abbahagyására őket határozottan felszólítani, illetve a balesetek elkerülése érdekében minden rendelkezésre álló eszközt alkalmazni.

A gurulóúton alkalmazandó, a megfúvásos balesetek megelőzését biztosító részletes szabályozást a Földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer – SMGCS című eljárás 5.2 fejezete tartalmazza.

Az SMGCS eljárás felügyeletéért, felülvizsgálatáért a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény (ICAO) Doc 9476, a

Bizottság 139/2014/EU rendelete vonatkozó fejezetei, valamint a releváns iparági sztenderdek alapján a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató felel.

A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja az eljárás felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azt. Az eljárás módosítását ezen kívül el kell végezni legalább az alábbi esetekben is:

- jogszabályváltozás, vagy
- jelentős szervezeti változás, vagy
- vagy hatósági audit során feltárt súlyos nem megfelelés.

Az eljárás módosításában részt vesz az AFIS képviselője is.

A módosításokat követően az eljárás változásairól a repülőtér-üzemeltető által meghatározott változáskezelési eljárásokban foglaltak szerint kell az érintetteket értesíteni.

## 15.2 Üzemanyagfeltöltés biztonsági szabályai

- a) Üzemanyag kiszolgálást csak az arra képesítéssel rendelkező munkavállaló végezhet.
- b) Üzemanyag kiszolgáló munkavállaló rendelkezik tűzvédelmi szakvizsgával. A tűzvédelmi szakvizsga érvényességi ideje 5 év. A tűzvédelmi szakvizsga mellett, minden munkavállaló évente részt vesz tűz- és munkavédelmi oktatáson.
- c) Az üzemanyag kiszolgáló személyzet ismeri a tűzoltó készülékek és a vészleállító rendszer használatát és azok helyét.
- d) A repülőtér fegyveres biztonsági őrsége 24 órás járőrszolgálatot lát el mely biztosítja, hogy az üzemanyagtelep területén jogosulatlan személy ne tartózkodjon.
- e) Az egészség megőrzése és a biztonságos munkavégzés fenntartása érdekében munka- és védőruházat használata kötelező minden üzemanyag kiszolgálási feladatot ellátó munkavállaló és látogató részére.
- f) A légi járművek üzemanyaggal való feltöltésének részletes szabályait az Üzemanyag kiszolgálási Kézikönyv 12. fejezete tartalmazza.
- g) Az Üzemanyag kiszolgálási Kézikönyv évenkénti felülvizsgálatáért az üzemanyagkiszolgálási csoportvezető felel. Az Üzemanyag kiszolgálási Kézikönyv az alábbi sztenderdek figyelembevételével került megírásra:
  - JIG 1 Issue 12, Januray 2016 – Aviation Fuel Quality Control & Operating Standards for Into-Plane Fuelling Services
  - JIG 4 Issue 4, September 2021 – Aviation Fuel Quality Control & Opearting Standars for Smaller Airports
  - IATA Guidance Material on Standard Into-Plane Fuelling Procedures, 4th EditionA kézikönyv nagy mértékben alkalmazza a „JIG 4 Issue 4, September 2021 – Aviation Fuel Quality Control & Operating Standards for Smaller Airport” dokumentumban foglalt eljárásokat.

### 15.3 FOD kezelése

A repülőtér-üzemeltető mozgási területeinek burkolatait rendszeresen karbantartja annak érdekében, hogy megelőzze az olyan szabadon mozgó tárgyak/törmelékek megjelenését, amelyek kárt okozhatnak a légitársaságokban vagy megzavarhatják a légitársaság- rendszerek működését. Reaktív lépésként az ilyen tárgyak/törmelék megjelenését követően a repülőtér-üzemeltető annak mielőbbi hatékony eltávolítására törekszik.

A Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoportja minden mozgási terület ellenőrzésekor kiemelt figyelmet fordít a FOD veszély felszámolására; detektálás esetén összegyűjti és eltávolítja azt.

A repülőgépek kiszolgálása során, munka közben akaratlanul is a betonra kerülnek bizonyos tárgyak, bőröndcímkek, csomagolóanyagok stb., ezek különleges veszélyt jelentenek a repülőgépek biztonságos üzemelésére, a hajtóműbe kerülve ugyanis balesetet okozhatnak.

A repülőtér-üzemeltető által kidolgozott FOD kontroll program főbb elemei:

- a FOD megelőzési kultúra szervezeten belül kialakítása és fejlesztése;
- a FOD kezelési előírások kidolgozása, közzététele és terjesztése;
- a FOD ellenőrzésének rendszeres biztosítása;
- a FOD veszélyek detektálása, jelentése és a felszámolás érdekében lépések megtétele;
- a jelentett FOD események értékelése;
- a FOD esemény kivizsgálása és az eredmények az adatbázisban való rögzítése.

Minden, a mozgási területen kíséret nélkül közlekedő személy a FOD megelőzésével és megszüntetésével kapcsolatos képzésben részesül a tudatosság növelése érdekében.

A FOD megelőző és eltávolító program részeként FOD tartályok kerültek az 1-es és a 2-es légitársaság állóhelyek mellé, ahová a detektált idegen anyagokat el kell helyezni.

Minden, a forgalmi előtéren dolgozó személynek a következő gyakorlati pontokat maradéktalanul be kell tartani:

- „ha látod a törmelékot, ne lépj át rajta - vedd fel és dobd ki!”;
- olyan FOD detektálása esetén, amelynek eltávolítása önerőből nem megoldható, haladéktalanul értesíteni kell a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoportot, aki az eltávolítás koordinálását ezt követően megkezdi;
- a munkavégzés befejezése után azonnal meg kell tisztítani a munkaterületet;
- élelmiszer és ital fogyasztását kerülni/korlátozni kell a repülőtér mozgási területén.

Légitársaság alkatrész hibája vagy meghibásodása által keletkezett FOD esetén az esemény kivizsgálásába minden esetben be kell vonni az érintett légitársaság üzemeltetőjét.

A FOD események vagy balesetek kivizsgálása és jövőbeli előfordulás megelőzése érdekében az alábbi irányelvek a követendők és mérvadók:

- esemény kivizsgálás kezdeményezése figyelembe véve az eset súlyosságát;
- adatok adatbázisban történő letárolása elemzése és eredendő ok meghatározása;
- javító intézkedések kidolgozása és végrehajtása;

- bevezetett intézkedések hatékonyságának nyomon követése.

Debrecen nemzetközi Repülőtér a mozgási területeket rendszeresen ellenőrzi a Mozgási Terület Ellenőrzése eljárás alapján. Amennyiben szükséges, a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Földi Kiszolgálási Osztálya a mozgási területek burkolt felületeit az erre rendszeresített eszközökkel és/vagy kézi erővel megtisztítja. A tevékenység végeztével az előtér ügyeletes ellenőrzi a feladat végrehajtását.

## 15.4 Az alkalmazandó repülésbiztonsági előírások betartásának ellenőrzése

- a) A repülésbiztonsági előírások betartásáért és ellenőrzésért a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport szolgálatban lévő tagjai felelnek.
- b) Bármely eltérés, probléma, a feladatok elvégzése közben tapasztalt rendellenesség esetén a forgalmi és járatkiszolgálási csoportvezető köteles az SMM 7. fejezetében meghatározottak szerint jelentést tenni az esetről a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató, valamint a repülésbiztonsági és compliance igazgató részére, akik kivizsgálják az esetet.

## 15.5 Utasok mozgására vonatkozó szabályok

- a) Utasok számára a forgalmi előtéren a gyalogos közlekedés kizárólag a terminálpépület és az 1-es állóhelyen parkoló légi jármű között lehetséges. Az utasszállítás a forgalmi előtér egyéb állóhelyei és a terminálpépület között járművel történik.
- b) Ha bármilyen oknál fogva az utasok szállítása a terminálpépület és az 1-es állóhelytől különböző állóhelyek között nem kivitelezhető, akkor a gyalogos közlekedés a Repülőtéri Rendőrség külön engedélyével lehetséges. Abban az esetben, ha a Repülőtéri Rendőrség engedélyezi az utasok gyalogosan történő mozgását, a gyalogos útvonalat bóják segítségével kell kijelölni, a forgalmi előtér északi szélén, a füves rész mellett.
- c) Az utasok a légi jármű és a terminálpépület közötti közlekedése csak abban az esetben lehetséges, ha a gyalogos útvonal által érintett állóhelyeken nem tartózkodik légi jármű járó hajtóművel és a közlekedés várható ideje alatt ezeken az állóhelyeken nem lesz légi jármű mozgás vagy hajtómű-indítás.
- d) Amennyiben a légi jármű a Debrecen Nemzetközi Repülőtérre a 169/2010. (V.11.) Korm. rendelet 29.§. alapján a 1254/2009/EU rendelet szerinti repülőtérről (*kis repülőtérről*) érkezik, a légi jármű vezetője erről az AFIS-t tájékoztatja. Az AFIS ezt az információt a forgalmi és járatkiszolgálási koordinátor részére továbbítja. Ha a forgalmi és járatkiszolgálási koordinátor információi alapján az érkező légi jármű kis repülőtérről vagy olyan 3. országból érkezik, amelyre nem igaz, hogy az EU 2015/1998 végrehajtási rendelete értelmében mind az utasok és kézipoggyász, a feladott poggyász; és a légi jármű védelme vonatkozásában a közös polgári légiközlekedés-védelmi alapkövetelményekkel egyenértékű védelmi követelményeket alkalmazza, erről a Fegyveres Biztonsági Őrséget értesíti. Ezt követően a fegyveres biztonsági őr feladata az érkező légi jármű utasait a légi jármű utaslépcsőjétől egészen az érkező



terminálon kívülre kíséni vagy gondoskodni a megfelelő védelmi ellenőrzés lefolytatásáról.

- e) Abban az esetben, ha az érkező légi jármű utasai nem kis repülőtérrel érkeznek és a kiinduló állomás országa a 2015/1998/EU végrehajtási rendelete értelmében elismerten a közös polgári légi közlekedés-védelmi alapkövetelményekkel egyenértékű védelmi követelményeket alkalmazó ország, akkor az utasok kíséresi jogosultsággal felhatalmazott személy felügyelete mellett, igény szerint
- a Schengen-induló terminál étkező részében élelmiszert fogyaszthatnak;
  - a Schengen-induló terminál és a terminálon belüli védelmi ellenőrzési pont között található utasok számára dohányzásra kijelölt helyen dohányozhatnak; és
  - használhatják a Schengen-induló terminál mosdóhelyiségét.
- f) Utasok felügyeletére és irányításra csak olyan személy jelölhető ki, aki kíséret nélkül is jogosult a mozgási területen tartózkodni és rendelkezik kíséresi jogosultsággal. Az irányítás során figyelni kell arra, hogy a gyalogosok:
- ne haladjanak át a légi jármű szárnya vagy az üzemanyag töltési pontja alatt, és
  - maradjanak távol a légi jármű hajtóművétől/légcsavarjától/rotorlapátjától, és
  - a légi jármű starboard oldalára ne menjenek, a földi kiszolgálást ne akadályozzák, és
  - csak a kijelölt gyalogos útvonalakon haladjanak.
- g) A repülőtér-üzemeltető a gyalogos útvonalak, valamint a gyalogos közlekedés elől elzárt területek jelölésére:
- a hajtóművek, légcsavarok, rotorlapátok esetében bójákat;
  - az elhelyezett utaslépcső és a légi jármű szárnyvége között terelőszalagot vagy bójákat;
  - a terminál épület előtti gyalogos járdán pedig kordont alkalmaz.
- h) A terelőszalagot a légi járműhöz erősíteni tilos. A gyalogos útvonalak úgy kerültek kialakításra, hogy a Schengen-övezetre belépett és a Schengen-övezeten kívül tartózkodó utasok egymással ne érintkezhessenek, keveredésük ne történhessen meg.
- i) Miután az előtéren az utasok gyalogos mozgását biztosító, útvonal kijelölése céljából kihelyezett eszközökre már nincs szükség, ezen eszközöket a következő módokon szükséges tárolni:
- az összegyűjtött bójákat egymásba helyezve, a Schengen-belső csomag depó épületén belül, az 1-es állóhely felőli oldal sarkában vagy a GH csarnok épületén belül kell tárolni;
  - a használatban lévő utasterelő szalagokat a Schengen-belső csomag depó épület mellett, az 1-es állóhely felőli oldalon vagy a GH csarnok épületében kell elhelyezni. Az utasterelő szalagot a használaton kívül feltekert állapotban, a szalagokat csapszeggel rögzítve kell tárolni;
  - a használaton kívüli utasterelő kordonokat a 30-as hangárban kell tárolni, amiket a kordonok talpázatával kell rögzíteni.

## 16 A repülőtér közlekedési rendjének szabályai

- a) A repülőtér egész területén érvényes a közúti közlekedés szabályairól szóló, többször módosított 1/1975.(II. 5.) KPM-BM. együttes rendelet (KRESZ). A repülőtér területén a KRESZ szabályai érvényesek, néhány speciális belső szabállyal kiegészítve.
- b) A repülőtéren csak repülőtéri vagy közúti rendszámmal ellátott járművek közlekedhetnek.
- c) A belterületi rendszámmal ellátott gépjárművek műszaki állapotának ellenőrzéséért és fenntartásáért az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési Igazgató felel. Karbantartásuk a Karbantartás Irányítási Kézikönyv alapján történik.
- d) Repülőtéri rendszámnak minősül a repülőtér-üzemeltető egyedi azonosítószáma vagy egyéb, a repülőtér-üzemeltető által azonosításra használt jelölés (pl. sorszám), amennyiben a jármű közúti forgalomban önállóan nem vesz részt.
- e) Debrecen Nemzetközi Repülőtér mozgási területein és egyéb üzemi területein csak a munkavégzéshez és a biztonságos üzemeléshez szükséges járművek tartózkodnak. Ettől eltérni előzetes vizsgálat alapján, az üzemeltető hozzájárulásával lehet pl. repülőtér látogatás vagy külső szervezet munkavégzése estén az f) pontban rögzítettek figyelembevételével.
- f) A repülőtér területén gépjárművet az a személy vezethet, aki:
  - i. érvényes repülőtéri vezetői engedéllyel rendelkezik, azaz
    - rendelkezik érvényes CPSRA repülőtéri azonosító kártyával, valamint
    - rendelkezik érvényes hatósági gépjárművezetői engedéllyel, valamint
    - sikeresen teljesítette a „Repülőtéri vezetési szabályok” elnevezésű képzést (továbbiakban: RVSZ);
  - ii. nem rendelkezik érvényes repülőtéri vezetői engedéllyel, de
    - a járművet olyan személy vezeti fel, aki rendelkezik érvényes repülőtéri vezetői engedéllyel; vagy
    - olyan személy ül mellette, aki rendelkezik érvényes repülőtéri vezetői engedéllyel, és
    - előzetesen ellenőrzésre került a hatósági vezetői engedélyének érvényessége, illetve az adott járműkategóriára való jogosultsága a kísérő személy által.
- g) A repülőtér-üzemeltető nem állít ki ideiglenes repülőtéri vezetői engedélyt.
- h) A repülőtér területén belül üzemelő járművek vagy légi jármű kiszolgáló berendezések kezelői a Képzési Kézikönyvben foglaltak szerint rendelkeznek a megfelelő kezelői képesítéssel és az adott járműkategóriára érvényes hatósági gépjárművezetői engedéllyel is a repülőtéri vezetői engedélyen felül.
- i) A repülőtéren működő vagy ott szolgáltatásokat nyújtó szervezetek munkatársai repülőtéri vezetői engedély nélkül kizárólag:
  - i. repülőtéri vezetői engedéllyel rendelkező, a gépjárművezető mellett ülő személy felügyeletével, vagy ilyen személy által vezetett felvezető gépkocsi irányításával közlekedhetnek, azután, hogy
  - ii. A felvezető, érvényes repülőtéri vezetői engedéllyel rendelkező személy ellenőrizte az illető személy hatósági vezetői engedélyének érvényességét, és az adott járműkategóriára való jogosítását.



- j) Abban az esetben, ha egy jármű nem rendelkezik állandó behajtási engedéllyel és/vagy nincs felszerelve EDR készülékkel, vagy nincs ellátva a megfelelő kivilágítással és jelöléssel, úgy kizárólag olyan jármű felvezetésével közlekedhet, amely EDR készülékkel és megfelelő kivilágítással és jelöléssel rendelkezik.
- k) A repülőtéren alkalmazandó speciális közlekedési szabályok részletes leírását a Földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer – SMGCS című eljárás tartalmazza.
- l) Az SMGCS eljárás felügyeletéért és felülvizsgálatáért a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény (ICAO) Doc 9476, a Bizottság 139/2014/EU rendelete vonatkozó fejezetei, valamint a releváns iparági sztenderdek alapján a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató felel.
- A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja az eljárás felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azt. Az eljárás módosítását ezen kívül el kell végezni legalább az alábbi esetekben is:
- jogszabályváltozás, vagy
  - jelentős szervezeti változás, vagy
  - vagy hatósági audit során feltárt súlyos nem megfelelés.
- Az eljárás módosításában részt vesz az AFIS képviselője is.
- A módosításokat követően az eljárás változásairól a repülőtér-üzemeltető által meghatározott változáskezelési eljárásokban foglaltak szerint kell az érintetteket értesíteni.

## 17 A vadon élő állatok jelentette veszély kezelése

a) A repülési eljárásokat és a repülőtér 13 kilométeres körzetében előforduló madarak *max. repülési magasságát* összevetve elmondható, hogy

- néhány száz méter magasságig a légijármű a 24. táblázatban szereplő madarak szinte bármelyik példányával találkozhat;
- az iskolaköröző vagy a TIZ határán várakozó VFR légijárművek a területen detektált fajok egyharmadával már abszolút nem találkozhatnak;
- a holding műveletet végrehajtó IFR légijárművek a területen előforduló fajok kevesebb mint felével találkozhatnak;
- figyelembe véve a múltban rögzített madárütkezések helyszíneit és azt a tényt, hogy a madarak csak ritkán repülnek 200 méternél magasabba, nagyon kevés annak a valószínűsége, hogy az iskolaköröző vagy a levegőben várakozó légijárművek madarakkal találkozzanak.

<u>Faj</u>	<u>Átlag testsúly</u>	<u>Besorolása</u>	<u>Max. repülési magasság</u>
Barna rétihéja	~600 gramm	Közepes testű	3 000 m
Bíbic	~250 gramm	Közepes testű	4 500 m
Búbos banka	~70 gramm	Kis testű	1 700 m
Dankasirály	~300 gramm	Közepes testű	30 m
Dolmányos varjú	~550 gramm	Közepes testű	760 m
Egerészölyv	~1100 gramm	Nagy testű	1 000 m
Fácán	~900 gramm	Közepes testű	10 m
Fehér gólya	~3500 gramm	Nagy testű	4 800 m
Fenyőrigó	~110 gramm	Közepes testű	220 m
Füsti fecske	~20 gramm	Kis testű	25 m
Gyurgyalag	~55 gramm	Kis testű	500 m
Házi veréb	~30 gramm	Kis testű	1 500 m
Kuvik	~200 gramm	Közepes testű	1 000 m
Lúd	~3000 gramm	Nagy testű	7 000 m
Molnár fecske	~20 gramm	Kis testű	50 m
Nagy lilik	~2500 gramm	Nagy testű	200 m
Örvös galamb	~450 gramm	Közepes testű	2 000 m
Parlagi galamb	~300 gramm	Közepes testű	3 000 m

<u>Faj</u>	<u>Átlag testsúly</u>	<u>Besorolása</u>	<u>Max. repülési magasság</u>
Sárgalábú sirály	~1200 gramm	Nagy testű	40 m
Seregély	~80 gramm	Kis testű	200 m
Szarka	~200 gramm	Közepes testű	1 200 m
Tökés réce	~1200 gramm	Nagy testű	1 200 m
Tövisszúró gébics	~30 gramm	Kis testű	3 500 m
Vadgerle	~150 gramm	Közepes testű	1 500 m
Vetési varjú	~325 gramm	Közepes testű	2 500 m
Vörös vércse	~180 gramm	Közepes testű	

24. táblázat

- b) A vadon élő állatok jelentette veszélyek kezelésének koordinálását a vad- és akadályvédelmi koordinátor látja el.
- c) Amennyiben a vad- és akadályvédelmi koordinátor olyan vadon élő állatok jelentette veszélyről szerez információt, amely veszély 15 percen belül nem számolható fel, NOTAM kiadásának szükségét jelzi a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport részére (pl. AD BIRD ACTIVITY; AD AP WILDLIFE HAZARD FAJNÉV; BIRD AIRCRAFT STRIKE HAZARD);
- d) Gyakorló repülések kivételével légi jármű érkezést ill. indulást megelőzően legalább 40 perccel a vad- és madárriasztásban részt vevő személy madár- és vadellenőrzést végez, szükség esetén riaszt, a repülőtér teljes belátható területén, kiemelt figyelemmel a futópályára és annak közvetlen környezetére, valamint a várható légi jármű mozgásra szolgáló gurulótutakra és környezetükre.
- e) A gyakorlógépektől különböző légi jármű le- vagy felszállási manőverét a vad- és madárriasztó figyelemmel kíséri annak érdekében, hogy a manőver közvetlen előzményeként fellépő vadvédelmi problémát időben észlelje és reagálni tudjon rá. Emellett a légi jármű személyzet által esetlegesen jelentett ütközésekkel kapcsolatban a vad- és madárriasztó saját megfigyelései alapján reálisan állást foglalhat és kifejezheti, hogy meglátása szerint az ütközés tényleg megtörtént-e vagy elkerült ütközést valószínűsít.
- f) A repülőtér üzembentartója a vad- és madárvédelmi koordinátor vezetésével rendszeresen kockázat értékelést végez a vad- és madárütközés elkerülése érdekében szükséges intézkedések azonosítása érdekében.
- g) Az ütközést észlelő személy felel a megerősített, nem megerősített és elkerült vaddal történő ütközések az éppen szolgálatot ellátó vad- és madárriasztó szakszemélyzet részére történő jelentéséért;
- h) Amennyiben az észlelés közvetetten, harmadik felektől származik, úgy az információ befogadó feladata a harmadik felek (légitársaságok, légi jármű vezetők) által adott észlelési információkról a vad- és madárriasztó szakszemélyzetet tájékoztatni;



- i) Az ütközést észlelő személy feladata az érintett légi jármű vezető és a vad- és madárriasztó szakszemélyzet közötti koordináció elősegítése és feladata az észlelt esemény kapcsán a lehető legtöbb információ továbbítása a vad- és madárriasztó szakszemélyzet részére.
- j) A vadon élő állatok jelentette veszélyek kezeléséhez kapcsolódó részletes eljárásokat Vad- és madárriasztási Kézikönyv tartalmazza.
- k) A légi járművek vadon élő állatokkal történő ütközése esetén követendő eljárást, különös tekintettel a nyilvántartási és jelentési folyamatokra a Vad- és madárriasztási Kézikönyv tartalmazza.

## 18 Repülőtér környezetének felügyelete

### 18.1 Safeguarding tevékenység célja, feladata és ellenőrzése

- a) A 'safeguarding' tevékenység célja, hogy a repülőtér-üzemeltető a repülőtér területén, valamint az illetékes hatóságok bevonásával a repülőtér határvonalán kívül biztosítsa a felügyelete alá tartozó területen a légtérben mozgó légijárművek biztonságos közlekedését oly módon, hogy ellenőrzés alatt tartja a repülőtér vonzáskörzetében történő változásokat, legyenek azok fejlesztések vagy emberi tevékenységek.

A repülőtér üzemeltetőjének az illetékes hatóságok bevonásával lehetősége van a légiközlekedést veszélyeztető akadályok, valamint zavaró tényezők megszüntetésére vagy olyan szintű módosíttatására, hogy azok a továbbiakban ne legyenek hátrányos hatással a repülőtér biztonságos működésére.

A 'safeguarding' tevékenység hatásköre:

- A repülőtér körüli légtér védelme annak biztosítása érdekében, hogy épületek vagy építmények ne veszélyeztessék a légijárműveket sem a levegőben, sem a földön. Ez az akadálykorlátozási felületek (OLS) révén érhető el;
  - A radar- és más elektronikus navigációs segédeszközök integritásának védelme a rádiójelek visszaverődésének és diffrakciójának megakadályozásával;
  - A légiforgalmi földi fények (AGL), így például a bevezető fényoszlop és a futópálya fények védelme annak biztosításával, hogy azokat semmilyen tervezett fejlesztés ne takarja el, és hogy egy tervezett – akár ideiglenes, akár állandó – fényforrást ne lehessen összetéveszteni a légiforgalmi földi fényekkel (AGL);
  - A repülőtéri műveletek védelme az építési folyamatok által okozott zavaró hatásoktól – így a portól és a füsttől, az ideiglenes fényforrásoktól, vagy a radar- és CNS-berendezéseket zavaró ideiglenes építési létesítményektől;
  - A légijárművek védelme az akadályval való ütközés veszélyétől, megfelelő akadályjelölés és akadályvilágítás révén;
  - A légijárművek védelme az indukált turbulencia kialakulásának veszélyétől.
  - A légijárművek védelme a villanás (glint) és a látást zavaró csillogás (glare) veszélyétől (pl. napelemek esetén).
- b) Az emberi tevékenységekhez és a területhasználathoz kapcsolódó veszélyek monitorozás keretében a cél a repülőtéren és annak környezetében az emberi tevékenységekkel és a területhasználattal járó veszélyek monitorozása annak érdekében, hogy a repülőtér-üzemeltető adott esetben a hatáskörének megfelelően eljárhasson. A repülőtér környezetében a DIA Kft. által kijelölt kritikus zóna az alábbi:
- i. Debrecen Nemzetközi Repülőtér területén belül és telekhatárán kívül
    - i. a futópálya tengelyére merőlegesen 500 m;
    - ii. a futópálya tengelyének meghosszabbításában a futópálya végétől számított 3000 m.

## 18.2A repülőtéren és annak környezetében folytatott emberi tevékenységgel és területhasználattal összefüggő kockázatok figyelemmel kísérése és csökkentése

- a) A repülőtéren és annak környezetében folytatott emberi tevékenységgel és területhasználattal összefüggő kockázatok figyelemmel kísérésére és csökkentésére vonatkozó részletes eljárásokat A repülőtér környezetének felügyelete – Aerodrome Safeguarding című eljárás tartalmazza. Az emberi tevékenységekhez és a területhasználathoz kapcsolódó veszélyek figyelemmel kísérésében a DIA Kft. minden munkavállalója részt vesz. A veszélyek jelentésével kapcsolatban a kötelezően jelentendő események és az önkéntes jelentési rendszerrel kapcsolatos szervezeti szabályok alkalmazandók.
- b) A repülőtér közelében észlelt ideiglenes kültéri fényforrásokat, valamint akadályokat, amelyek potenciálisan veszélyeztethetik a légi járművek biztonságát, így különösen a:
- lézereket,
  - keresőlámpákat,
  - tűzijátékokat,
  - nagy mennyiségű lampionokat, és a
  - nagy mennyiségű léggömböket
- haladéktalanul kötelezően be kell jelenteni a [safety@debrecenairport.com](mailto:safety@debrecenairport.com) e-mail címre, aki értesíti az illetékes hatóságokat.
- c) Akadálykorlátozási felületek (OLS) megsértése esetén alkalmazandó kockázatcsökkentő intézkedések:
- Akadálykorlátozási felületek (OLS) megsértése esetén az alkalmazandó repülésbiztonsági intézkedések a következők lehetnek:
  - a megfelelő információk közzététele az AIP-ben;
  - az akadály megjelölése és/vagy kivilágítása;
  - a rendelkezésre álló közzétett futópálya-távolságok (*declared distances*) módosítása;
  - a futópálya használatának korlátozása kizárólag vizuális megközelítésekre;
  - a légiforgalom típusára vonatkozó korlátozások;
  - adott esetben az akadály módosítása, vagy eltávolítása.
  - Daruk és más magas struktúrák esetén:
    - A repülőtér vonzáskörzetében történő daruk, illetve egyéb magas szerkezetek felállítása esetén értesíteni szükséges a DIA Kft.-t.
    - A DIA Kft. feladata annak kivizsgálása, hogy a felépíteni kívánt szerkezet vagy daru sért-e akadálykorlátozási vagy akadályvédelmi területet.
    - Amennyiben a daru vagy felépítmény akadálykorlátozási és/vagy -védelmi területet sért, a DIA Kft. kérheti a daru vagy szerkezet legmagasabb pontjának akadályjelöléssel és/vagy akadályfényvel való ellátását.
    - Amennyiben a daru vagy szerkezet akadálysík feletti mérete meghaladja a 6 métert, a szerkezet vagy daru minden végpontjára szükséges akadályjelölést és/vagy akadályfényt szerelni.

- Ideiglenes szerkezetek vonatkozásában nappali munkavégzés esetén az akadályfény helyett jól láthatóan a szerkezet vagy daru legmagasabb pontjára rögzített zászló elhelyezése elegendő. A zászló jellemzői:
    - Min. 60x60 cm-es méret;
    - Szín:
      - i. egészben narancs színű, vagy
      - ii. 2 különböző színű háromszög kombinációja (narancs és fehér; vagy vörös és fehér).
  - Ezen megoldás csak akkor lehetséges, ha a szerkezet vagy daru csak nappali körülmények között sérti az akadálykorlátozási felületet és napnyugta előtt az visszabontásra kerül a sértett akadályfelület alá.
- c) A DIA Kft. által kijelölt kritikus zóna távolságon belül föld fölötti, daruzással járó munkálatok a repülőtér-üzemeltető előzetes hozzájárulását követően végezhetők.
- A repülőtér üzemeltetési területén, azaz a telekhatáron kívül eső műveletekről, azok megkezdése előtt 60 nappal a repülőtér üzemeltetőt az office@debrecenairport.com címre küldött e-mail üzenettel értesíteni szükséges a kockázatértékelés végrehajtása és a hozzájárulás megkérése érdekében.
  - A Repülőtér területét jellemző sajátosságok pontban rögzítettek teljesítése érdekében meg kell adni:
    - Az igénylő szervezet megnevezését, a kapcsolattartó személyét és elérhetőségét (telefonszám és e-mail cím);
    - a tervezett tevékenység rövid leírását;
    - a tervezett tevékenység helyszínét (EOV vagy WGS-84 koordinátával megadva);
    - a tervezett tevékenység helyszínén a terepszint magasságát (mBf);
    - az alkalmazandó daru(k) legnagyobb vertikális magasságát (m, talajszint felett);
    - a daru(k) tervezett működési időszakát (pl.: „2025.01.01. – 2025.01.30., H-P 08:00 – 16:00 közt”).
- d) A repülőtér-üzemeltető az előzetes hozzájárulás megadásához elvégzendő kockázatértékelés végrehajtása érdekében a repülőtér üzembentartó c) ponttól eltérően további adatot is kérhet.
- e) Az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság az Aerodrome Safeguarding eljárásban meghatározottak szerint értékeli a hozzájárulási kérelmet és megteszi a szükséges intézkedéseket (pl. NOTAM kiadás kezdeményezése) a légiközlekedés biztonságának fenntartása érdekében.
- f) A légiforgalmi akadályok ellenőrzésére és nyomon követésére vonatkozó részletes eljárásokat A repülőtér környezetének felügyelete – Aerodrome Safeguarding című eljárás tartalmazza.
- g) Az eljárás felügyeletéért, felülvizsgálatáért az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgató felel. Az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató három évente december 31. napjáig végrehajtja az eljárás felülvizsgálatát.

## 19 Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv

A repülőtér-üzemeltető kényszerhelyzeti eljárásait a Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv tartalmazza.

### 19.1 Kényszerhelyzetek kezelése

A kényszerhelyzeti kategóriákat és az egyes kényszerhelyzeti kategóriák fennállása esetén alkalmazandó eljárásokat a Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv 4. fejezete tartalmazza.

### 19.2 Kényszerhelyzetek esetén használt létesítmények, berendezések, eszközök ellenőrzése

- a) A kényszerhelyzetek esetén használt speciális létesítmények, berendezések, eszközök rendszeres ellenőrzésére vonatkozó előírásokat a Tűzoltó Szolgálatok Kézikönyve 4; 5 és 7 fejezetei tartalmazzák.
- b) A gépjárművek, technikai eszközök, felszerelések, egyéni védőeszközök a vonatkozó gyártói előírásoknak megfelelően kerülnek karbantartásra.
- c) A tűzoltó gépjárművek karbantartását külső szolgáltató végzi a jóváhagyott éves karbantartási terv alapján, a vonatkozó eljárásokat a Karbantartás-irányítási Kézikönyv tartalmazza. A karbantartásnak repülőtér zárása közben szükséges elvégezni.
- d) A karbantartások végrehajtása és a létesítmények, berendezések, eszközök ellenőrzése az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató feladata.

### 19.3 Kényszerhelyzeti gyakorlatok rendje

A kényszerhelyzeti gyakorlatok rendjét a Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv 9. fejezete tartalmazza.

## **20 Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság**

A Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság feladatait a Tűzoltó Szolgálatok Kézikönyvében meghatározott Szolgáltató látja el, feladatait az infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató felügyeli és irányítja. A Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság működési eljárásait, beleértve, de nem kizárólag a szervezeti egység által használt létesítmények, eszközök, berendezések részletes leírását és személyzettel kapcsolatos követelményeit a Tűzoltó Szolgálatok Kézikönyve tartalmazza.

## 21 Mozgásképtelen légi jármű eltávolítása

- a) Mozgásképtelen légi jármű eltávolítása a légi jármű tulajdonosának felelőssége. Ennek a koordinálásban a helyi mentési vezető (HMV) nyújt segítséget.
- b) Abban az esetben, ha a légitársaságnak nincs lehetősége a légi járművet elszállítani akkor a HMV intézkedik az elszállításról, de csak azt követően, ha a légitársaság felelős munkatársa aláírta a beleegyező nyilatkozatot.
- c) A HMV EDR rádióan az AIR-D EMÜ 2 és az AIRPORT 1 csatornán érhető el.
- d) A HMV-nek olyan céggel kell felvenni a kapcsolatot, aki kompetens légi jármű emelésében és elszállításában. Ebben az esetben a légitársaságnak, illetve légi jármű vezetőnek nincs joga irányítani a mozgásképtelen légi jármű eltávolításának folyamatát, kizárólag csak javaslatot tehet a műveletek közben.
- e) A Debreceen International Airport Kft. az emelés és a szállítás során történő további, a légi járműben az eltávolítási folyamatot megelőző állapottól különböző károkozásért felelősséget nem vállal.
- f) A legnagyobb mozgásképtelen légi jármű típus, mely eltávolítására vonatkozó képességgel a repülőtér-üzemeltető megbízott partnere rendelkezik az AIRBUS A321NEO.
- g) A légi jármű mozgatása kizárólag segítséggel történhet, a légi jármű saját erővel történő mozgatása (hajtóművek indítása; futóművek kinyitása stb.) SZIGORÚAN TILOS!
- h) A HMV mozgásképtelen légi jármű mozgatása érdekében elsősorban a Hajdú-Bihar Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóságot, másodsorban a Vier-Eck Spec Kft-t +36 70/ 330 6791, +36 30/ 685 2176 keresi meg eseti megbízással.
- i) A mozgásképtelen légi járművek eltávolításának eljárása a Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv 5. fejezetében került rögzítésre.

## 22 Üzemanyag és más veszélyes áruk kezelése és tárolása

### 22.1 Üzemanyag és veszélyes áruk tárolása és kezelése

- a) A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgató irányítja és felügyeli az üzemanyag kiszolgálók tevékenységét.
- b) Biztosítja, hogy a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Üzemanyag Kiszolgálási Csoport dolgozói a legfrissebb helyi és nemzetközi előírásoknak megfelelően végezzék a feladataikat. Biztosítania kell továbbá, hogy az irányítása alatt dolgozó személyzet megfelelő mértékben képzett legyen és megfelelő mértékben jártas legyen a tevékenységhez kapcsolódó folyamatok ellátásához.
- c) Az üzemanyag kiszolgáló személyzet legfőbb felelőssége, hogy megfelelő típusú, megfelelő mennyiségű és megfelelő minőségű üzemanyag kerüljön a légitársaságok üzemanyag tartályába, továbbá, hogy az üzemanyag kiszolgálás és az üzemanyag tartályautó üzemeltetése során a biztonsági előírásokat betartsa.
- d) Az üzemanyag kiszolgáló a következő feladatokat végzi:
  - i. Napi minőségi és mennyiségi ellenőrzések és ezek dokumentálása
  - ii. Heti minőségi és mennyiségi ellenőrzések és ezek dokumentálása
  - iii. Üzemanyag beszállítása során az üzemanyag átvétele és a megfelelő minőségi, mennyiségi mérések elvégzése és ezek dokumentálása
  - iv. Üzemanyag mennyiségére vonatkozó napi elszámolások továbbítása az adóhatóság felé
  - v. Tartályautók feltöltése üzemanyaggal
  - vi. Légitársaságok üzemanyaggal történő feltöltése
  - vii. Üzemanyag kitárolásához kapcsolódó adminisztratív feladatok elvégzése
  - viii. Üzemanyagtelep operatív üzemeltetése
  - ix. Tartályautók operatív üzemeltetése
  - x. Üzemanyag kiszolgálással összefüggésben lévő tárgyi eszközök meghibásodásáról értesítés nyújtása
- e) Az üzemanyag-kezelésre és tárolásra vonatkozó eljárásokat az Üzemanyag Kiszolgálási Kézikönyv tartalmazza.
- f) A repülőgépek földi kiszolgálási technológiája a DEBRECEN INTERNATIONAL AIRPOR Kft. eljárásain túlmenően az érintett légitársaságok előírásainak figyelembevételével történik.
- g) A repülőtér üzemben tartója az alaptevékenységével összefüggésben gondoskodik arról, hogy a veszélyes áruk kezelése zárt, felügyelt, dokumentált és biztonságos minőségbiztosítási technológia alapján történjen a repülőtér kijelölt területén.
- h) A veszélyes áruk kezelése során a folyamatban kizárólag olyan munkavállaló vehet részt, aki rendelkezik DGR vizsgával. Az a feltétel kiterjed a dokumentációt készítő forgalmi osztályra és a tényleges árukezelést végző repülőgép földi kiszolgálókra.
- i) A veszélyes áruk kezelésére és tárolására vonatkozó eljárásokat a Földi kiszolgálási és utaskezelési Kézikönyv 10. fejezete tartalmazza.
- j) A Földi kiszolgálási és Utaskezelési Kézikönyv felügyeletéért, felülvizsgálatáért a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény (ICAO) Doc 9476, a Bizottság 139/2014/EU rendelete vonatkozó fejezetei,



valamint a releváns iparági sztenderdek alapján a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató felel.

A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja az eljárás felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azt. Az eljárás módosítását ezen kívül el kell végezni legalább az alábbi esetekben is:

- jogszabályváltozás, vagy
- jelentős szervezeti változás, vagy
- vagy hatósági audit során feltárt súlyos nem megfelelés.

Az eljárás módosításában részt vesz az AFIS képviselője is.

A módosításokat követően az eljárás változásairól a repülőtér-üzemeltető által meghatározott változáskezelési eljárásokban foglaltak szerint kell az érintetteket értesíteni.

## 22.2 Légijármű üzemanyag minősége

- a) Az üzemanyag mintavételezésének és minőségellenőrzésének a célja az, hogy minden esetben megfelelő minőségű üzemanyag kerüljön kiszolgálásra. Üzemanyag csak abban az esetben szolgálható ki, amennyiben teljes mértékben bizonyított az a tény, hogy nem tartalmaz vizet és szennyeződést.
- b) A víz és üledékmentességet az alábbiak szerint kell ellenőrizni:
  - Az üzemanyag mintát a tároló edényben körkörös mozdulatokkal meg kell forgatni. („vortex” vizsgálat) Ebben az esetben, az oldatlan víz az edény szélére / aljára ki fog csapódni csak úgy, mint az üledék.
  - „Shell” teszt használatával egy fecskendőbe fel kell szívni az üzemanyagot, mely a teszten áthalad. A teszten található szűrő kék színűre történő elváltozása az oldott víz jelenlétét mutatja ki. Amennyiben az üzemanyag vízmentes, a teszt színe nem változik. Amennyiben a teszten található szűrő színe nem változik ellenőrizni szükséges. Ellenőrzés során nyállal kell tesztelni a szűrőt. Színváltozás esetén a teszt megfelelően működik.
- c) A JET-A1 üzemanyag akkor megfelelő, ha színe (vízszínűtől a szalmasárgáig) és állapota (víz és üledékmentes) megfelelő és tiszta. („Bright and Clear”) A mintavételezési és minőségellenőrzési eljárásokat az alábbi esetekben kell elvégezni:
  - Minden nap, a reggeli műszakkezdéskor.
  - Üzemanyag kiszolgáló jármű feltöltése után.
  - Légijárműbe történő üzemanyag kiszolgálás előtt
  - Légijárműbe történő üzemanyag kiszolgálása közben
  - Üzemanyag leszívás után.
  - Nagy mennyiségű csapadék esetén. (Üzemanyag kiszolgáló jármű tartálya)
  - Üzemanyag kiszolgáló járművön végzett karbantartás után.



- Üzemanyag telepen végzett karbantartás után.
  - Üzemanyag kiszolgáló jármű vízzel történő tisztítása után.
- d) A légi jármű üzemanyaggal és a kapcsolódó eszközökkel, berendezésekkel, létesítményekkel kapcsolatos auditokat, ellenőrzéseket a repülőtér-üzemeltető szerződéses partnere a Kuwait Petroleum International Aviation Company Ltd. végzi, a szerződésben foglaltaknak megfelelően.
- e) Az üzemanyag minőségellenőrzésére vonatkozó eljárásokat az Üzemanyag kiszolgálási Kézikönyv 5., 6. és 7. fejezetei tartalmazzák.
- f) Az Üzemanyag kiszolgálási Kézikönyv felülvizsgálatáért az üzemanyagkiszolgálási csoportvezető felel. Az Üzemanyag kiszolgálási Kézikönyv az alábbi sztenderdek figyelembevételével került megírásra:
- JIG 1 Issue 12, January 2016 – Aviation Fuel Quality Control & Operating Standards for Into-Plane Fuelling Services
  - JIG 4 Issue 4, September 2021 – Aviation Fuel Quality Control & Operating Standards for Smaller Airports
  - IATA Guidance Material on Standard Into-Plane Fuelling Procedures, 4th Edition
- A kézikönyv nagy mértékben alkalmazza a „JIG 4 Issue 4, September 2021 – Aviation Fuel Quality Control & Operating Standards for Smaller Airport” dokumentumban foglalt eljárásokat.

## **23 Csökkent látási viszonyok között végzett műveletek**

A Debrecen Nemzetközi Repülőtér infrastrukturális elemei 550 m-es futópálya menti látástávolságig (RVR 550) tudják biztosítani a repülésbiztonság elfogadható szintjét.

A repülőtér ICAO CAT I. kategóriájának megfelelően 550 méteres látótávolság alatt a futópályán légi jármű forgalom nem lehetséges, a repülőtér bezár, erről az AFIS szolgálat tájékoztatja a légi járművet, illetve értesíti a repülőtér egyéb szolgálatait.

### 24 Téli időjárási viszonyok között végzett műveletek

- a) Téli időjárási viszonyok között a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Földi Kiszolgálási Csoport és a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Üzemanyag Kiszolgálási Csoport a következő feladatokat látja el:
- i. üzemelteti a hóeltakarítási és síkosságmentesítési szintnek megfelelő számú eszközt, járművet;
  - ii. gépi hóeltakarítási és síkosságmentesítési tevékenységet végez a futópálya, gurulót, forgalmi előtér területén, a hangárok előtti területeken és az utas, illetve szolgálati parkoló területén;
  - iii. a hétköznap 8-16 óra közötti időszak kivételével megtisztítja a hótól és jégtől a repülőtér fénytechnikai navigációs berendezéseit;
  - iv. gépjárművek műszaki állapotának ellenőrzése, jelentése az ügyeletes hőszoigálat vezető részére;
  - v. gépjárművekben lévő síkosságmentesítő anyagok szintjének ellenőrzése, jelentése az ügyeletes hőszoigálat vezető részére;
  - vi. a síkosságmentesítő anyagok felhasználásra történő kiadása, raktárkészlet nyomon követése, arról nyilvántartás vezetése;
  - vii. a gépjárművek átadás-átvételi folyamatának lebonyolítása és nyilvántartása;
  - viii. kézi hóeltakarítási és síkosságmentesítési tevékenységet végez a foglalt légi jármű állóhelyeken, az üzemanyag kút és a 27. hangár előtti területen, a pogyászdepók területén és a CPSRA területen elhelyezkedő gyalogosforgalmi területeken;
  - ix. a hétköznap 8-16 óra közötti időszak kivételével kézi hóeltakarítási és síkosságmentesítési tevékenységet végez repülőtér nyilvános, közforgalmú és gyalogosforgalmi területein (járdák, autókölcsönző előtti terület stb.);
  - x. gépi hóeltakarítási és síkosságmentesítési tevékenységet végez a futópálya, gurulót, forgalmi előtér területén, a hangárok előtti területeken és az utas, illetve szolgálati parkoló területén;
  - xi. a síkosságmentesítő anyagok kijuttatására alkalmas eszközök, járművek síkosságmentesítő anyaggal történő feltöltéséhez kapcsolódó tárgonyás anyagmozgatási feladatok ellátása;
  - xii. a hétköznap 8-16 óra közötti időszak kivételével megtisztítja a hótól és jégtől a repülőtér fénytechnikai navigációs berendezéseit.
- b) Téli időszakban a Létesítmény Üzemeltetési Csoport:
- i. hétköznap 8-16 óra közötti időszakban kézi hóeltakarítási és síkosságmentesítési tevékenységet végez a repülőtér nyilvános, közforgalmú és gyalogosforgalmi területein (járdák, autókölcsönző előtti terület stb.);
  - ii. hétköznap 8-16 óra közötti időszakban megtisztítja a hótól és jégtől a repülőtér fénytechnikai navigációs berendezéseit.
- c) A téli időjárási viszonyok között végzett műveletek elősegítésére vonatkozó részletes szabályokat a Hóeltakarítási és síkosságmentesítési Kézikönyv tartalmaz.
- d) A Hóeltakarítási és síkosságmentesítési Kézikönyv felülvizsgálatáért a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató felel. A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja az eljárások felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azokat.

## 25 Kedvezőtlen időjárási viszonyok között végzett műveletek

- a) Kedvezőtlen időjárási körülménynek tekintünk minden időjárást, amikor a normál eljárásoktól eltérően a repülőtér munkáját megszervezni, vagy a tevékenységet korlátozni kell. Ilyen kedvezőtlen körülmények:
- rossz látási viszonyok: köd, porvihar, füst, sűrű hóesés, szakadó eső;
  - a repülésre veszélyes csapadék: heves eső, jégeső, havazás;
  - a mozgási területen 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 széllekek, szélnyírás, zivatar, villámok.
- b) A HungaroMet a légi jármű-pilóták számára METAR, TAF, SIGMET formájában rendszeresen kiadja az időjárásra vonatkozó információkat.
- c) A Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport szakszemélyzete az AFIS-sal egyeztetve felkészíti a repülőtéri üzemet a várható kedvezőtlen időjárási körülményeknek megfelelően.
- d) A repülőtéren tartózkodó személyek biztonsága, valamint a repülőtér-üzemeltető által használt eszközökben és berendezésekben, illetve repülőtér használók eszközeiben bekövetkezett károk megelőzése céljából a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport szakszemélyzete értesíti a repülőtér használókat a várható kedvezőtlen időjárási körülményekről.
- e) Az értesítés e-mail formájában történik a várható kedvezőtlen időjárási körülmény bekövetkezése előtt legalább egy órával. Az üzenetben értesíteni kell minden érintett, a repülőtéren működő vagy ott szolgáltatást nyújtó szervezetet.
- f) A járművek és földi kiszolgáló eszközök megóvása a tulajdonos vagy az azt használó felelőssége.
- g) Heves esőzéskor a futópályákon megálló esővíz a légi járművek leszálló távolságát jelentős mértékben befolyásolja, és az aquaplaning (a légi jármű vízen történő megcsúszásának) kockázatát hordozza. Leszállás előtt az AFIS tájékoztatást ad a futópályán álló vízről, hogy a megfelelően módosított leszállási és fékezési technikát alkalmazhassák.
- h) Az AFIS tájékoztatja a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport szakszemélyzetét arról, ha egy pilótától a futópályán álló vízről kap jelentést.
- i) Vihar, zivatar esetén a könnyű légi járművek megóvása a tulajdonos felelőssége, a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport szakszemélyzete 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.
- j) További teendők vihar, zivatar esetén:
- üzemanyag kiszolgálás szüneteltetése;
  - headset használata tilos;
  - repülőgép érintése, megközelítése tilos (villámlások);
  - féktuskózás az erős szélnek megfelelően;



- légi járművek ajtónyitásának korlátozása;
  - csomagszállító utánfutók ponyvázása;
  - kiszolgáló eszközök befékezése, rögzítése;
  - épületek ajtajainak becsukása;
  - a forgalmi előtéren az utasok szállítására busz igénybevétele;
  - kisgépek lekötése, lekötések ellenőrzése;
  - minden mozgatható eszköz eltávolítása;
  - használaton kívüli eszközök eltávolítása;
  - mozgási területen a viharos szél által mozgatható tárgyak rögzítése.
- k) A kedvezőtlen időjárási viszonyok között végzett műveletekre vonatkozó eljárásokat a Földi mozgást ellenőrző és vezérlő rendszer – SMGCS című eljárás 11. fejezete tartalmazza.
- l) Az SMGCS eljárás felügyeletéért, felülvizsgálatáért a Bizottság 139/2014/EU rendelete vonatkozó fejezetei alapján a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató felel. A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja az eljárások felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azokat. Az eljárások módosítását ezen kívül el kell végezni legalább az alábbi esetekben is:
- jogszabályváltozás, vagy
  - jelentős szervezeti változás, vagy
  - vagy hatósági audit során feltárt súlyos nem megfelelés.
- Az eljárás módosításában részt vesz az AFIS képviselője is. A módosításokat követően az eljárások változásairól a repülőtér-üzemeltető által meghatározott változáskezelési eljárásokban foglaltak szerint kell az érintetteket értesíteni.

## 26 Éjszakai műveletek

- a) A Debreceen Nemzetközi Repülőtér 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.
- b) A következő, a repülésbiztonsággal összefüggő szabályokat kell alkalmazni a repülőtér éjszakai üzemeltetése során:
  - az aktív világítással rendelkező látás szerinti navigációs berendezések üzemeltetése kötelező;
  - a földi járművek közlekedése esetén külön figyelmet kell fordítani a fényszórók és helyzetjelző lámpák üzemen tartására;
  - ügyelni kell arra, hogy a repülőtér földi vagy a légi járművek személyzetét, illetve az utasokat a járművek fényszóráival el ne vakítsuk.
- c) A repülőtéri fénytechnikai berendezések működtetéséért az AFIS, az előtér-világítás működtetéséért a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoportja felelős.

### 27 Radar és egyéb navigációs eszközök védelme

- a) A repülőtér nem rendelkezik aktív ellenőrzött légtérrel, ezért nem alkalmaz légtérelőrzéshez szükséges berendezéseket, így radarberendezéseket sem.
- b) Az egyéb navigációs eszközök védelmére vonatkozóan LHDC üzemeltetője az ICAO EUR DOC 015-ban és a 040-ben foglalt előírásokat alkalmazza.
- c) Az egyéb navigációs eszközök védelmére, a tevékenységek ellenőrzésére, a berendezések környezetében végzett földi karbantartásra vonatkozó előírásokat a CNS Kézikönyv tartalmazza.
- d) A CNS Kézikönyv személyi hatálya kiterjed:
  - a CNS szolgáltató szolgáltatás nyújtásában résztvevő munkavállalóra;
  - a szolgáltatás nyújtáshoz szorosan kapcsolódó, kiszervezett tevékenységet végző partnerekre.
- e) A navigációs eszközök állapotának ellenőrzését, karbantartási vagy fejlesztési igényét biztonságos, hatékony és folyamatos fenntartásuk érdekében a DIA Kft. által megbízott szolgáltató az általa üzemeltetett eszközök és berendezések karbantartása és a karbantartási terv elkészítése során figyelembe veszi:
  - a gyártói utasításokat;
  - a karbantartási utasításokat;
  - az éves karbantartási tervet.
- f) Az ILS rendszer védelme érdekében lehatárolásra kerültek a kritikus és érzékenységi területek, melyek leírását az Aerodrome Safeguarding Kézikönyv tartalmazza.

## 28 A repülőtér magasabb kódbetűvel rendelkező légi járművek általi használata

### 28.1 Az eljárás célja

Az eljárás célja, hogy a repülőtér-üzemeltető meghatározza azokat a feltételeket, melyek figyelembevételével a repülőtér a repülőtéri engedély feltételeiben szereplő kódbetűnél nagyobb kódbetűvel rendelkező légi járművek is képesek legyenek igénybe venni.

### 28.2 Az eljárás felelőse

Jelen eljárás végrehajtásáért a repülésbiztonsági és compliance igazgató felel. Az eljárásának felülvizsgálatát és szükség esetén a frissítését a repülésbiztonság és compliance igazgató legalább évente egyszer, minden év október 01. napjáig végrehajtja.

### 28.3 A repülőtéri infrastruktúra alapadatai

A repülőtér infrastruktúrájának műszaki paramétereit a Repülőtéri Kézikönyv 5. és 6. fejezetei rögzítik.

A repülőtér repülőtéri engedélyében foglalt referencia kódjele „4C”, ennek értelmében a referencia kódbetűje „C”.

### 28.4 A vizsgált légi jármű alapadatai

Az eljárás végrehajtásához a nagyobb kódbetűvel rendelkező légi jármű műszaki alapadatai közül a következők szükségesek:

- a légi jármű törzsének hossza;
- a légi jármű törzsének szélessége;
- a légi jármű törzsének föld feletti magassága;
- a függőleges vezérsík föld feletti magassága;
- a légi jármű szárnyfesztávolsága;
- légi jármű maximális le- és felszállási súlyadatai;
- a szárnyvégek biztonsági védőtávolsága;
- a pilótafülke pozíciója;
- a légi jármű vezetőjének szemmagassága és az orrfutómű, illetve a főfutómű közötti távolság;
- a főfutóművek külső keréksíkjának távolsága;
- a légi jármű tengelytávolsága;
- az orrfutómű kormányrendszere;
- a főfutóművek geometriája, abroncsnyomása;
- a főfutóművek kialakítása;
- az orrkúp geometriája;
- a légi jármű ACR paramétere;
- a hajtómű(vek) műszaki paramétere;



- a repülési teljesítmény;
- a légi jármű tűzoltó-mentő kategóriája;
- a technológiai fejlődés;
- maximálisan szállítható utasok száma és felvehető üzemanyag mennyisége.

## 28.5A végrehajtandó eljárás

- Változáskezelési eljárás lefolytatásának megindítása a 2.2.10 fejezet alapján.
- A légi jármű alapadatainak bekérése a légi jármű üzemeltetőjétől a 28.4 fejezet alapján.
- Mozgásgeometriai vizsgálat lefolytatása (külső partner bevonásával) a repülőtéri infrastruktúra műszaki paramétereinek figyelembe vételével.
  - Amennyiben a mozgásgeometriai vizsgálat során megállapításra kerül, hogy a légi jármű fizikai méreteiből adódóan az adott infrastruktúra elemre vonatkozó biztonsági védőtávolság nem teljesül, abban az esetben kockázatcsökkentő intézkedés alkalmazandó, ha az nem lehetséges, a légi jármű nem fogadható a repülőtéren.
- A futópályára, gurulóút-rendszerre és forgalmi előtérré vonatkozó PCN értékek összehasonlítása a légi jármű ACN értékével a 12.2 fejezetben foglaltak figyelembevételével.
- A légi jármű hajtómű teljesítményének figyelembevételével a repülőtér TORA és LDA értékei, valamint a légi jármű felszállásához és landolásához szükséges úthosszak összehasonlítása.
  - Amennyiben a futópálya TORA értéke alacsonyabbak, mint a légi jármű felszállásához szükséges referencia úthossza, abban az esetben MTOW korlát alkalmazandó, ha az nem lehetséges, a légi jármű nem fogadható a repülőtéren; vagy
  - amennyiben a RWY 04R futópálya irány LDA értéke alacsonyabb, mint a légi jármű landoláshoz szükséges referencia úthossza, abban MTOW korlát alkalmazandó, ha az nem lehetséges, a légi jármű nem fogadható a repülőtéren.
- A repülőtér tűzoltó-mentő kategóriájának összehasonlítása a légi járműre vonatkozó tűzoltó-mentő kategóriájával.
  - Amennyiben a légi jármű fogadásához 6. kategóriánál magasabb repülőtéren alkalmazandó tűzoltó-mentő kategória szükséges, a légi jármű külön megállapodást követően fogadható a repülőtéren.
- Az összehasonlítás eredményéről repülésbiztonsági értékelés készítése a 2.2.10 fejezet alapján.
- A repülésbiztonsági értékelés eredményeként meghatározott kockázatcsökkentő intézkedések bevezetése a 2.2.10 fejezet alapján.
- A változashoz kapcsolódó részletes ütemtervbe a légiközlekedési hatóság előzetes jóváhagyási folyamatának beillesztése a 2.2.10 fejezet 139/2014/EU rendeletre vonatkozó kitétele alapján.
- A légiközlekedési hatóság előzetes jóváhagyásáról szóló határozatának kézhezvételét követően a magasabb kódbetűvel rendelkező légi jármű fogadható a repülőtéren.

***Megjegyzés 1:** A nagyobb kódbetűvel rendelkező légitársaságok kizárólag akkor kezdheti meg a repülőtér megközelítését, ha a repülőtéren mért futópálya keresztzél komponens értéke 24,7 km/h-nál alacsonyabb értékű, ellenkező esetben a légitársaság nem fogadható a repülőtéren.*

## 28.6 Dokumentáció és nyilvántartás

A légiközlekedési hatóság által jóváhagyott magasabb kódbetűvel rendelkező légitársaságokról és a jóváhagyási eljáráshoz kapcsolódó változáskezelési dokumentációról és határozatokról a repülésbiztonsági és compliance igazgató nyilvántartást vezet.

Az egyes típusokhoz kapcsolódó dokumentációt a vonatkozó határozat visszavonásáig meg kell őrizni.

## 28.7 B767-300F típusú légitársaság fogadása

A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren B767-300F típusú, „D” referencia kódjelű légitársaság az alábbi feltételek mellett fogadható.

- a légitársaság maximum 13,34 kt (24,7 km/h) sebességű keresztzél komponens mellett üzemelhet a repülőtéren;
- a futópálya végén a hajtóművek leállítása szükséges;
- a légitársaság a gurulótúton csak FOLLOW-ME felvezető autós biztosítása mellett, az APRON forgalmi előtéren pedig csak szárnyvégekíséret biztosítása mellett gurulhat;
- légitársaság lassú (5 km/h) vontatása szükséges vontató jármű segítségével a gurulótúton és a forgalmi előtéren. A vontatás során a főhajtóművek külső keréksíkja és a teherbíró burkolat széle jelölés közötti távolság folyamatos szemrevételezéssel történő ellenőrzése végzendő, adott esetben a mozgás a légitársaság hátrátolásával korrigálandó;
- a forgalmi előtéren található légitársaságok minél hamarabb történő megállítása szükséges azok állóhelyre való beállítása során, szükség esetén azok hátrátolandók;
- a forgalmat oly módon kell szervezni, hogy a B767-300F légitársaság előtéri manőverezési biztonsági távolságainak megtartása a parkolási pozíció eléréséig, illetve az onnan történő kiállás során valamelyik gurulóút irányából biztosított legyen;
- a légitársaság a forgalmi előtéren csak olyan irányból vontatható be, amely irányból a parkolási pozícióba való vontatás útjában nincsenek akadályok vagy más légitársaságok;
- ha a légitársaság a parkolási pozíciójából fakadóan a szomszédos állóhely(ek) elkülönítési távolsága vagy az előtéri gurulási nyomvonal biztonsági sávja sérül, az érintett terület zárásáról NOTAM üzenet kiadása szükséges;
- amennyiben a légitársaság futópályán való megfordítása szükséges, ezt csak push-back eszköz alkalmazása mellett lehet megtenni;
- az operáció során 6. tűzoltás-mentés kategóriát kell biztosítani;
- a légitársaság a repülőtéren csak áruszállítást (Cargo only) folytathat.

## 28.8 B757-200F típusú légi jármű fogadása

A Debreceen Nemzetközi Repülőtéren 757-200F típusú, „D” referencia kódjelű légi jármű az alábbi feltételek mellett fogadható.

- a légi jármű maximum 13,34 kt (24,7 km/h) sebességű kereszt szél komponens mellett üzemelhet a repülőtérre;
- a légi jármű a gurulóúton csak FOLLOW-ME felvezető autó biztosítása mellett-, az APRON forgalmi előtéren pedig csak szárnyvégek kíséret biztosítása mellett gurulhat;
- a légi jármű lassú gurulást kell, hogy végezzen;
- a légi jármű beállítása a számára kijelölt állóhelyre túlfordított íven keresztül kell, hogy történjen;
- a légi jármű számára kijelölt állóhelyre- vagy állóhelyről történő manőverezése során a gurulás útjába eső, szomszédos állóhelyre nem parkolhat másik légi jármű;
- amennyiben a légi jármű futópályán való megfordítása szükséges, ezt csak push-back eszköz alkalmazása mellett lehet megtenni;
- az operáció során 6. tűzoltás-mentés kategóriát kell biztosítani;
- a légi jármű a repülőtéren csak áruszállítást (Cargo only) folytathat.

## 28.9 A300-600F típusú légi jármű fogadása

A Debreceen Nemzetközi Repülőtéren A300-600F típusú, „D” referencia kódjelű légi jármű az alábbi feltételek mellett fogadható.

- a légi jármű maximum 13,34 kt (24,7 km/h) sebességű kereszt szél komponens mellett üzemelhet a repülőtérre;
- a futópálya végén a hajtóművek leállítása szükséges;
- légi jármű lassú (5 km/h) vontatása szükséges vontató jármű segítségével a gurulóúton és a forgalmi előtéren. A vontatás során a főfutóművek külső keréksíkja és a teherbíró burkolat széle jelölés közötti távolság folyamatos szemrevételezéssel történő ellenőrzése végzendő, adott esetben a mozgás a légi jármű hátrátolásával korrigálandó;
- a légi jármű a gurulóúton csak FOLLOW-ME felvezető autó biztosítása mellett-, az APRON forgalmi előtéren pedig csak szárnyvégek kíséret biztosítása mellett gurulhat;
- a forgalmi előtéren található légi járművek minél hamarabb történő megállítása szükséges azok állóhelyre való beállítása során, szükség esetén azok hátrátolandók;
- a forgalmat oly módon kell szervezni, hogy az A300-600F légi jármű előtéri manőverezési biztonsági távolságainak megtartása a parkolási pozíció eléréséig, illetve az onnan történő kiállítás során valamelyik gurulóút irányából biztosított legyen;
- a légi jármű a forgalmi előtéren csak olyan irányból vontatható be, amely irányból a parkolási pozícióba való vontatás útjában nincsenek akadályok vagy más légi járművek;
- amennyiben a légi jármű futópályán való megfordítása szükséges, ezt csak push-back eszköz alkalmazása mellett lehet megtenni;
- az operáció során 6. tűzoltás-mentés kategóriát kell biztosítani;
- a légi jármű a repülőtéren csak áruszállítást (Cargo only) folytathat.

## 29 Tűzvédelmi intézkedések

- a) A repülőtér-üzemeltető eljárásokat dolgozott ki az alábbiak biztosítására:
- i. nyílt láng használatának, illetve tűzveszélyt okozó tevékenység tiltása:
    - a repülőtér azon területein, ahol tüzelőanyagot vagy más tűzveszélyes anyagot tárolnak;
    - ahol fokozottan tűz és robbanásveszélyes anyag jelenléte üzemszerűen várható, azok tárolása kezelése csak megfelelő védőtávolság alkalmazásával biztosíthatóak;
    - a repülőtér mozgási területén vagy más műveleti területein, kivéve, ha erre a repülőtér-üzemeltető engedélyt ad;
      - alkalmoszerű tűzveszélyes tevékenység végzéséhez írásos engedély kiadása a külső vállalkozás felelős vezetőjének a kötelessége. Az engedélyt azonban az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóval (vagy az általa írásban megbízott személlyel) kell ellenjegyeztetni, aki ezt szükség esetén - a helyi sajátosságoknak megfelelően - tűzvédelmi előírásokkal köteles kiegészíteni, illetve további tűzoltó eszközöket is előírhat.
  - ii. dohányzás tiltása a mozgási területen, a repülőtér más üzemi területein vagy azon területein, ahol tüzelőanyagot vagy más tűzveszélyes anyagot tárolnak.
- b) A repülőtér-üzemeltető köteles gondoskodni a munkavállalói, illetőleg a munkavégzésben részt vevők évenkénti tűzvédelmi oktatásáról, valamint arról, hogy azok a munkakörükkel, tevékenységükkel kapcsolatos tűzvédelmi ismereteket a foglalkoztatásuk megkezdése előtt elsajátítsák, a tűz esetén végzendő feladataikat megismerjék.
- c) A repülőtér minden érintett, vagy olyan dolgozójának biztosítja a tűzvédelmi szakvizsgák megszerzését, amely munkakörökhöz elengedhetetlen, illetve a folyamatos érvényben tartását is ezen végzettségeknek.
- d) A repülőtér területén önálló mozgási jogosultsággal nem rendelkezhet, aki nem esik át előzetes tűzvédelmi oktatáson. Aki önálló mozgását eseti jelleggel kell biztosítani, csak oktatáson részt vett kísérő személlyel együtt mozoghat.
- e) A fentiek biztosításához szükséges részletszabályokat a Tűzvédelmi Szabályzat tartalmazza.

## 30 Földi személyzet rádiókommunikációs eljárásai

- a) Aktív munkaterületre, annak biztonsági sávjába belépő vagy a földi kiszolgálási folyamatokban részt vevő személyeknek az AFIS-sal kétirányú rádiókapcsolat kell létesíteniük és fenntartaniuk normál üzem esetén az AIRPORT-1, kényszerhelyzet esetén pedig az AIRPORT-EMÜ2 csatornán. Ilyen kapcsolat létesíthető közvetlenül, vagy olyan személyek közvetlen közelében való tartózkodással, aki kapcsolatot létesített és fenntart. A kommunikáció nyelve kizárólag a magyar nyelv.
- b) A gépkiszolgálás teljes időtartama alatt minden munkavégzőnek folyamatosan kétirányú rádiókapcsolatban kell lennie egymással és az AFIS-al. Erre lehetőség van úgy, hogy a munkavállaló magánál tart egy kézi rádiót vagy úgy, hogy egy rádió halláskörzetében van.
- c) Az EDR rádiókat azon személyek használhatják, akik részesültek a Rádióforgalmazás szabályai megnevezésű elméleti oktatásban vagy a Repülőtéri Vezetési Szabályok (RVSZ) megnevezésű elméleti és gyakorlati oktatásban. A repülőtéren használt hívójeleket a Repülőtéri Kényszerhelyzeti Terv 2. fejezete, valamint a Föld-föld kommunikáció eljárás 4. fejezete tartalmazza.
- d) Amennyiben olyan rádióforgalmazás hangzik el, hogy egy légi jármű-állóhelyre várhatóan légi jármű fog érkezni, az állóhely területét a forgalmi és járatkiszolgálási koordinátor kivételével mindenki másnak el kell hagyni.
- e) Minden rádiókészüléket használó személy felelőssége, hogy megőrizze az általa használt készülék jó műszaki állapotát. A rádióhasználó személy feladata a rádió hangerejét úgy megválasztani, hogy a forgalmazás hallható legyen, a neki címzett forgalmazásra köteles válaszolni.
- a) A Debrecen Nemzetközi Repülőtéren légi jármű hívójelre, irányra, szélirányra és szélerősségre vonatkozó számadatokat az EDR rádió használók a gyakorlatban nem közölnek.
- f) A földi személyzetek rádiókommunikációjára vonatkozó részletes szabályokat a Föld-föld kommunikáció című eljárás tartalmazza.
- g) A repülésbiztonsági és compliance igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja a kézikönyv felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azt.

## 31 Légijárművek vontatása

- a) Az indításvezető feladata a push-back folyamat teljes koordinálása, folyamatos kapcsolattartás a kiszolgáló berendezés kezelővel, a szárnyvégkísérőkkel, valamint a légi jármű személyzettel. Felelős a légi jármű környezetének és hajtóműve környezetének akadálymentességét biztosítani, valamint felelősségi körébe tartozik a push-back folyamat biztonságos lebonyolítása.
- b) A Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoportja a push-back eljárás során a szárnyvégkísérést biztosít, folyamatos kapcsolatot tart az indításvezetővel és az AFIS-sal. Szükség szerint gondoskodik a NOTAM kiadás kérvényezéséről és kijelöli a megfelelő állóhelyet a pozicionálást megelőzően. Felelős továbbá a push-back folyamat engedélyezéséért, valamint a push-back eljárás során használatos útvonal FOD és akadálymentességének biztosításáért.
- c) A repülőgép személyzetének a push-back eljárás során a pilótafülkéből a headseten keresztül folyamatosan kapcsolatot kell tartania az indításvezetővel és az AFIS-sal.
- d) A push-back megkezdése előtt az indításvezető az alábbiakat ellenőrzi:
  - i. a push-back folyamatot kérvényezték és a járatkiszolgálási koordinátor engedélyezte;
  - ii. a vontatás ideje alatt az előtéren más, a vontatást akadályozható mozgás nincs,
  - iii. az indításvezető és a kiszolgáló berendezés kezelő folyamatos kétoldalú rádiókapcsolatban állnak az előteret felügyelő Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoporttal;
  - iv. biztosított a használt terület megfelelő megvilágítása;
  - v. a légijárművön fel vannak kapcsolva a navigációs fények;
  - vi. biztosított a wingwalker jelenléte;
  - vii. szükséges-e felvezető jármű használata
- e) A légijárművek vontatására vonatkozó részletes szabályokat a Repülőgép vontatás című eljárás tartalmazza.
- f) Az eljárást a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató hagyja jóvá, felülvizsgálatáért a forgalmi és járatkiszolgálási osztályvezető felel. Az eljárás felülvizsgálatát évente legalább egy alkalommal el kell végezni. Az eljárást a Bizottság 139/2014/EU rendelete, a Bizottság 139/2014/EU rendelete vonatkozó fejezetei alapján szükséges felülvizsgálni és frissíteni.

## 32 Tevékenységek, információk átadása-átvétele

- a) A repülőtér üzemeltető minden szolgálatot teljesítő műszakban kijelöl egy olyan személyt, aki az operatív jellegű, illetve a repülőtér normál üzemelésére hatással levő információk:
- szolgálatátadáskor történő átadásáért, átvételéért;
  - a rendelkezésre álló adatok alapján történő szakszerű validációjáért;
  - műszakon belüli elosztásáért; és
  - szervezeti egységek között történő továbbításáért felelős.
- b) A publikált adatok szolgáltatásáért a Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport, illetve az Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság kontaktszemélye felel a 4. táblázat szerint.

	Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság	Forgalmi és Járatkiszolgálási Csoport
A repülőtér területén tervezett vagy zajló munkálatok	x	
Várható és aktuális járműforgalmi korlátozások	x	x
A repülőtér napi nyitvatartása		x
Várható napi forgalom		x
Várható és aktuális működési és üzemelési változások, korlátozások	x	x
A repülőtér területén tervezett vagy zajló események	x	x

25.táblázat

- c) A kijelölt *kontaktszemély* köteles a szolgálatfelvétel során ellenőrizni a *publikus információs csatornát*, hogy az tartalmaz-e szervezeti egységét érintő információt. Szintén ő felel azért, hogy amennyiben a 25. táblázat adatait érintő új információ jut a birtokába, akkor a 25. táblázatban feltüntetett megfelelő szervezeti egység kontaktszemélyét erről értesítse.
- d) A szolgálat ideje alatt a kontaktszemély tudomására jutott, szervezeti egységét érintő információkat szét kell osztania a szervezeti egységen belül, a következő műszakokra is érvényes információkat a szolgálatátadás során tovább kell adnia, a más szervezeti egységeket érintő információkat pedig továbbítani kell a további kontaktszemélyek részére.
- e) A tevékenységek, információk átadására-átvételére vonatkozó részletes szabályokat a Tevékenységek, információk átadása-átvétele című eljárás tartalmazza.



**Debreceen**  
International  
Airport

## REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV

138-1/2026

változat: 14

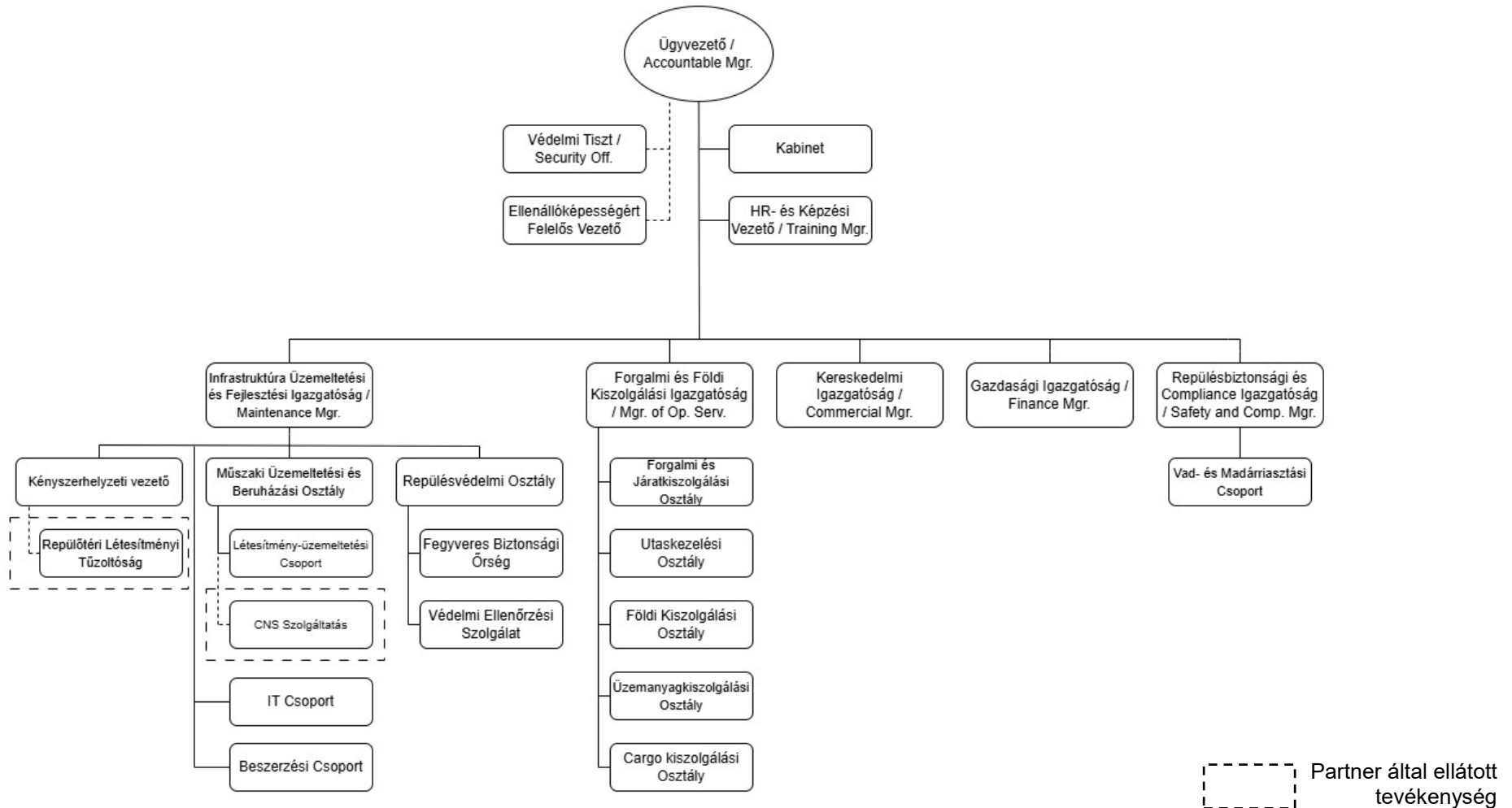
oldal: 143 / 168

- f) A Tevékenységek, információk átadása-átvétele eljárás felügyeletéért, felülvizsgálataért a forgalmi és földi kiszolgálási igazgató felel.
- g) A forgalmi és földi kiszolgálási igazgató legalább évente egyszer, minden év december 15. napjáig végrehajtja az eljárások felülvizsgálatát és amennyiben szükséges, módosítja azokat.

## 33 Mellékletek

1. melléklet: Debrecen International Airport Kft. szervezeti felépítése
2. melléklet: Alkohol/pszichoaktív anyag vizsgálati jegyzőkönyv
3. melléklet: Aerodrome chart
4. melléklet: Aerodrome obstacle chart
5. melléklet: Visual approach chart
6. melléklet: AD\_2-LHDC-SID-04R
7. melléklet: AD\_2-LHDC-SID-22L
8. melléklet: AD\_2-LHDC-STAR-04R22L
9. melléklet: AD\_2-LHDC-ILS-LOC-04R
10. melléklet: AD\_2-LHDC-NDB-22L
11. melléklet: AD\_2-LHDC-RNP-04R
12. melléklet: AD\_2-LHDC-RNP-22L
13. melléklet: A repülőtéren használt hívójelek
14. melléklet: A közleményekben használt betűk kiejtése

## 1. melléklet: Debreceen Nemzetközi Repülőtér Szervezeti Felépítése





## 2. melléklet: Alkohol/pszichoaktív anyag vizsgálati jegyzőkönyv ALKOHOL/PSZICHOAKTÍV ANYAG VIZSGÁLATI JEGYZŐKÖNYV

### I. ALAPADATOK

**Vizsgálat helye**

**Vizsgálat időpontja**

(az időpontot ÓÓ:PP; NN.HH.ÉÉÉÉ  
formátumban kell megadni)

**Vizsgálat indoklása**

(a megfelelő sor „X” karakterrel  
jelölendő)

alapos gyanú felmerülése

follow-up ellenőrzés

súlyos repülőesemény vagy  
baleset bekövetkezése

**Vizsgálatot végző személy neve**

**Vizsgálatot végző személy  
beosztása**

**RAK száma**

**Vizsgálaton résztvevő tanú\_1  
neve**

**RAK száma**

**Vizsgálaton résztvevő tanú\_2  
neve**

**RAK száma**

### II. VIZSGÁLT SZEMÉLY ADATAI

**Vizsgálat alá vont személy neve**

**RAK/eseti belépési engedély  
száma**

**Vizsgálat alá vont személy  
szervezeti egysége**

**Vizsgálat alá vont személy  
beosztása**

### III. VIZSGÁLATI EREDMÉNY

**Elvégzett vizsgálat**

(a megfelelő sor „X” karakterrel  
jelölendő)

alkoholszondás vizsgálat drogteszt 

**Alkohol befolyásoltságra vagy  
pszichoaktív anyagok,  
gyógyszerek használatára utaló  
jelek**

**Vizsgálati eredmény**pozitív negatív 

**A vizsgált dolgozó az észlelt  
jelekkel és a mérési eredménnyel  
kapcsolatban a következőket közli**

**A vizsgálat eredménye nyomán  
végrehajtott intézkedések**

#### IV. NYILATKOZATOK

**A jegyzőkönyvben foglaltakat  
elfogadom/nem fogadom el**

**A vizsgálat eredményével  
egyetértek/nem értek egyet**

.....  
vizsgálat alá vont személy aláírása

**Tudomásul veszem, hogy a  
Debrecen International Airport Kft.  
a személyes adataimat az EU  
2016/679 Rendelet (általános  
adatvédelmi rendelet) II. fejezet 5.  
cikke és 9. cikke alapján kezeli.**

.....  
vizsgálat alá vont személy aláírása

**A vizsgálatot a Debrecen  
International Airport Kft. által  
kiadott Repülőtéri Kézikönyv 2.6  
fejezetében foglaltak szerint  
végeztem.**

.....  
vizsgálatot végző személy aláírása

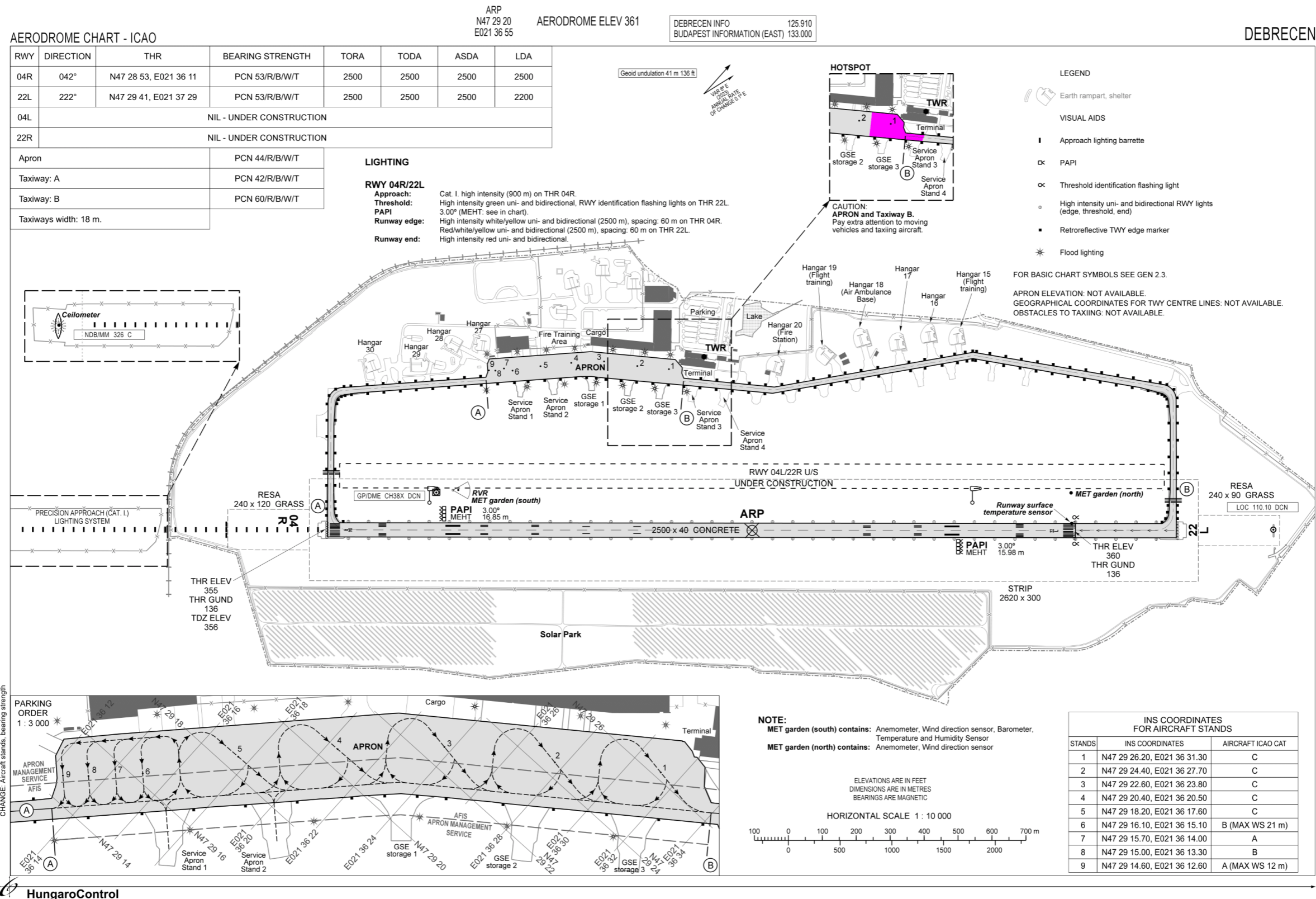
**A vizsgálat a Debrecen  
International Airport Kft. által  
kiadott Repülőtéri Kézikönyv 2.6  
fejezetében foglaltak szerint  
zajlott.**

.....  
vizsgálaton résztvevő tanú\_1 aláírása

A vizsgálat a Debrecen International Airport Kft. által kiadott Repülőtéri Kézikönyv 2.6 fejezetében foglaltak szerint zajlott.

.....  
vizsgálaton résztvevő tanú\_2 aláírása

## 3. melléklet: Aerodrome chart



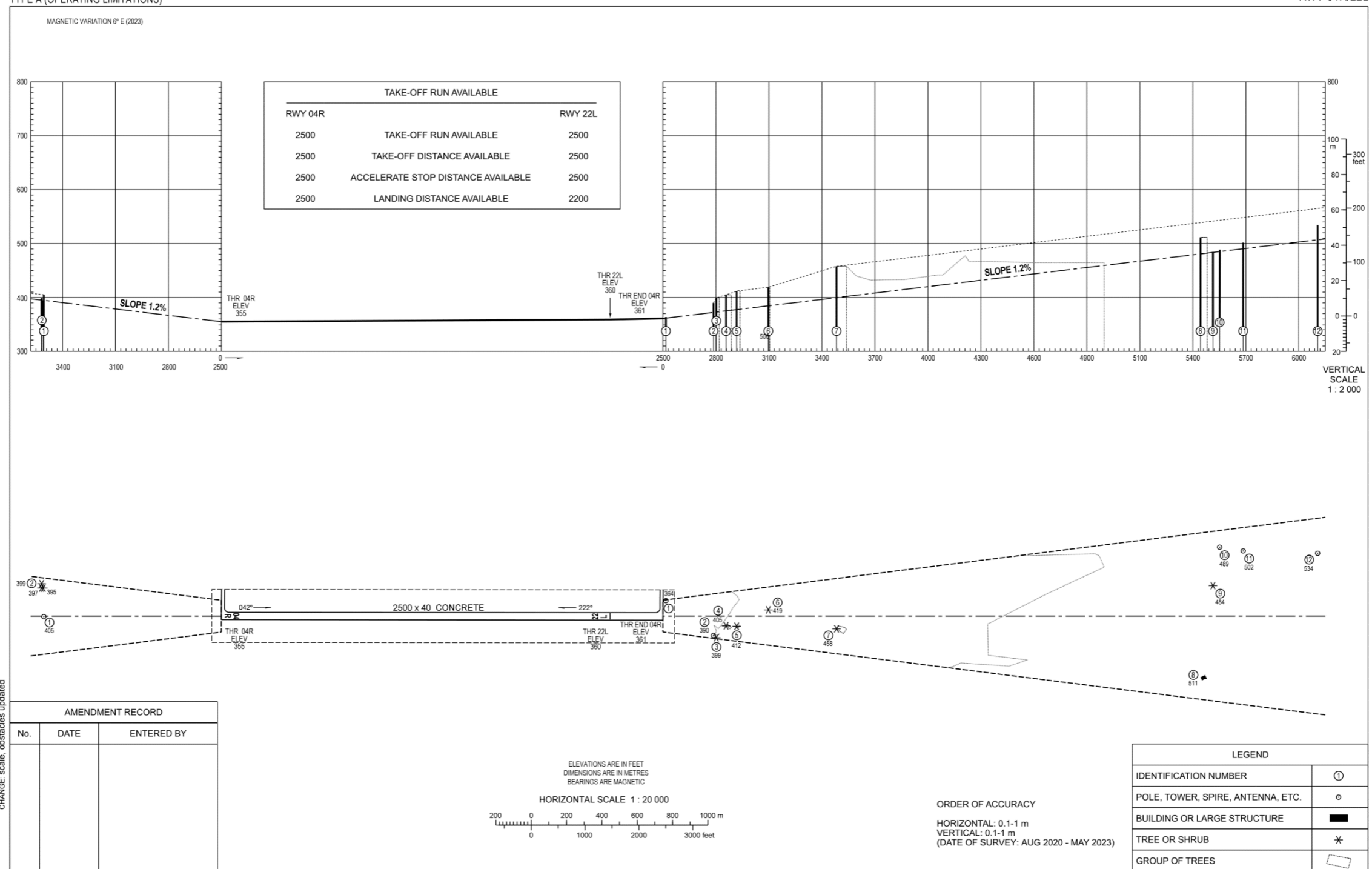
**4. melléklet: Aerodrome obstacle chart**

AD 2-LHDC-AOCA-04R22L - 1  
25 JAN 2024

AIP HUNGARY

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO  
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

DEBRECEN  
RWY 04R/22L



## 5. melléklet: Visual approach chart

AD 2-LHDC-VAC- 1  
07 SEP 2023

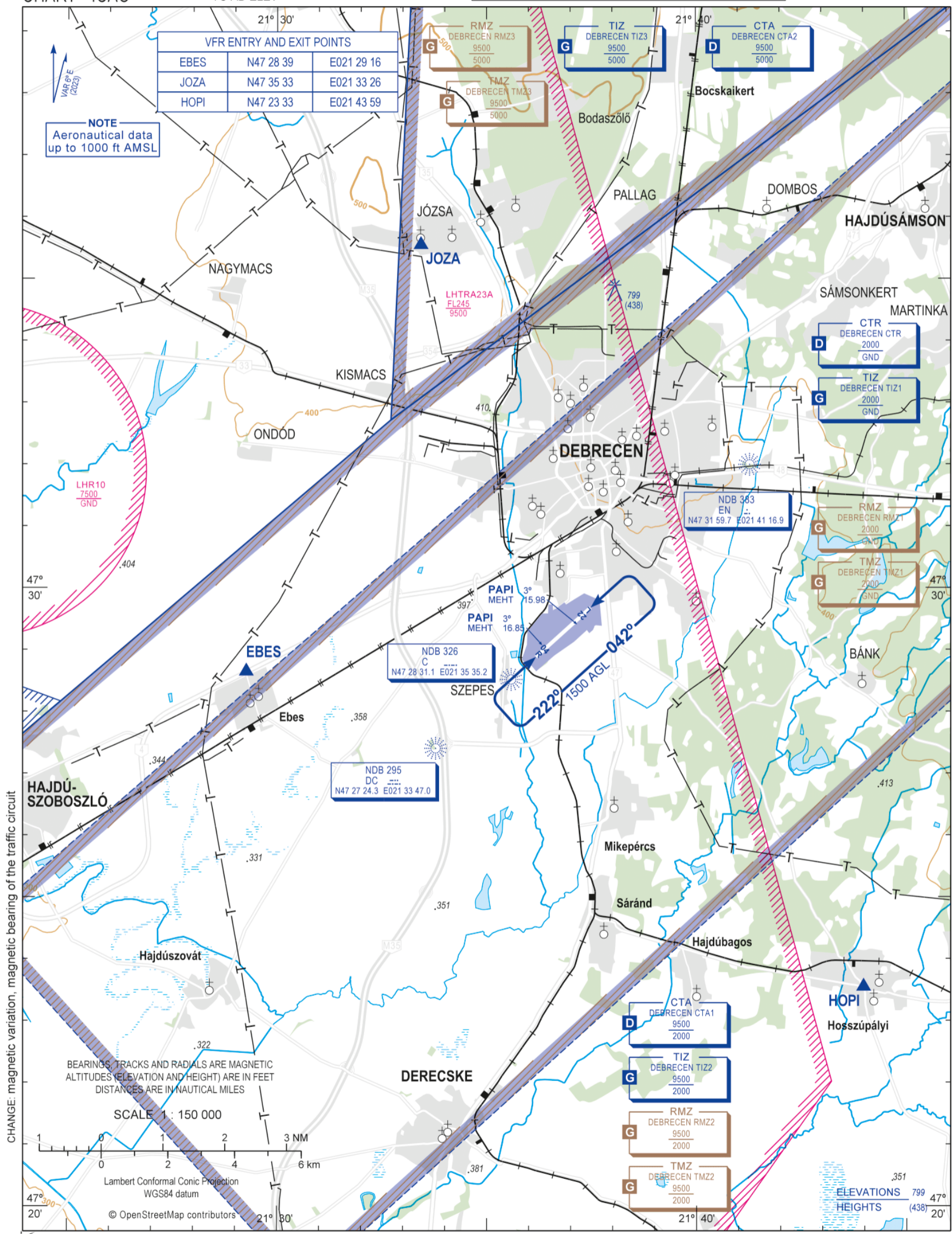
AIP HUNGARY

VISUAL APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 361  
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

DEBRECEN TOWER 125.910 (Reserved: 132.965)  
DEBRECEN INFO 125.910 (Reserved: 132.965)  
BUDAPEST INFORMATION (EAST) 133.000

DEBRECEN





**AD 2-LHDC-SID-04R - 2**  
20 FEB 2025

**AIP HUNGARY**
**AD 2 LHDC STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT RWY 04R**

NAME	PROCEDURE	ALTIMETER SETTING	CLIMBING	R/T FAILURE
<b>PERIT7D</b>	To DC008 climb on course 042°, at or below 3000. To DC007 on course 042°, maximum speed 230 KIAS. Turn right direct to DC008, between 5000 and 9000. To PERIT at or above 10000. In order to reach exit altitude and avoid LHD14 min. PDG 5.9% up to FL110.	When passing 9000 change altimeter setting for Budapest QNH provided by DEBRECEN INFO or BUDAPEST INFORMATION.	After departure climb initially 10000. Further climb only by ATC.	If a departing controlled aircraft having acknowledged an initial or intermediate clearance to climb to a level other than the one specified in the filed FPL for the en-route phase and no time or geographical limit was included in the clearance, should climb and maintain the level to which it was cleared for 7 minutes and then should climb to the level included in the filed FPL unless the cruising level was definitely specified in the en-route clearance. If the last acknowledged clearance includes lower altitude than 10000 without time or geographical limit then the aircraft should climb and maintain 10000 for 7 min. and then climb to the appropriate cruising level as above.
<b>NARKA7D</b>	To DC008 climb on course 042°, at or below 3000, maximum speed 230 KIAS. Turn right direct to DC009, maximum speed 250 KIAS. To NARKA. In order to reach exit altitude min. PDG 7.4% up to 10000. In order to avoid obstacles min. PDG 3.3% up to 10000.			
<b>VERIG7D</b>	To DC008 climb on course 042°, at or below 3000, maximum speed 230 KIAS. Turn right direct to DC010, to VERIG between 10000 and FL130. In order to reach exit altitude min. PDG 5.5% up to 10000.			

Recommended navaid: EN NDB.

**WAYPOINT COORDINATES**

WP ID	Latitude	Longitude
DC008	N47 31 59.7	E021 41 17.0
DC007	N47 34 36.6	E021 45 34.6
DC009	N47 22 49.4	E021 46 50.0
DC010	N47 22 24.9	E021 42 15.8

**CLOSE-IN OBSTACLES 3.3%**

Name	Latitude	Longitude	Type	Elevation (at top) (FT)	Height (M)
LHDC_AREA2B_P_673	N47 30 03.12	E021 37 52.75	TREE	419	15
LHDC_AREA2C_P_704	N47 29 48.52	E021 37 54.70	TREE	403	12
LHDC_AREA2C_P_952	N47 29 47.64	E021 37 53.13	TREE	411	14.4
LHDC_AREA2B_P_953	N47 29 47.70	E021 37 51.10	TREE	398	10.3
LHDC_AREA2B_L_197_004	N47 29 48.68	E021 37 54.36	CATENARY	399	10.9
LHDC_AREA2B_L_197_005	N47 29 47.63	E021 37 54.51	CATENARY	399	10.9
LHDC_AREA2B_S_244_001	N47 29 55.32	E021 37 56.03	TREE	412	14
LHDC_AREA2B_S_244_002	N47 29 54.89	E021 37 56.09	TREE	412	14
LHDC_AREA2B_S_244_003	N47 29 54.62	E021 37 56.58	TREE	412	14
LHDC_AREA2B_S_244_004	N47 29 55.34	E021 37 56.69	TREE	412	14
LHDC_AREA2B_S_247_001	N47 29 52.03	E021 37 58.72	TREE	412	14.3
LHDC_AREA2B_S_247_002	N47 29 52.07	E021 37 59.49	TREE	412	14.3
LHDC_AREA2B_S_247_003	N47 29 52.42	E021 37 59.45	TREE	412	14.3
LHDC_AREA2B_S_247_004	N47 29 52.38	E021 37 58.68	TREE	412	14.3
LHDC_AREA2B_S_248_001	N47 29 51.51	E021 37 59.73	TREE	423	17.2
LHDC_AREA2B_S_248_002	N47 29 51.98	E021 37 59.65	TREE	423	17.2
LHDC_AREA2B_S_248_003	N47 29 51.94	E021 37 59.11	TREE	423	17.2
LHDC_AREA2B_S_248_004	N47 29 51.47	E021 37 59.19	TREE	423	17.2
LHDC_AREA2C_S_258_001	N47 29 50.82	E021 38 05.07	TREE	419	15.9
LHDC_AREA2C_S_280_003	N47 30 01.46	E021 37 45.16	TREE	421	16.7
LHDC_AREA2C_S_284_001	N47 29 54.35	E021 38 15.36	TREE	455	25.3
LHDC_AREA2B_S_485_005	N47 30 06.82	E021 38 16.59	TREE	458	24.5
LHDC_AREA2C_S_501_002	N47 29 46.68	E021 37 50.89	BUILDING	391	8.3

7. melléklet: AD\_2-LHDC-SID-22L

**AD 2-LHDC-SID-22L - 1**  
**20 FEB 2025**

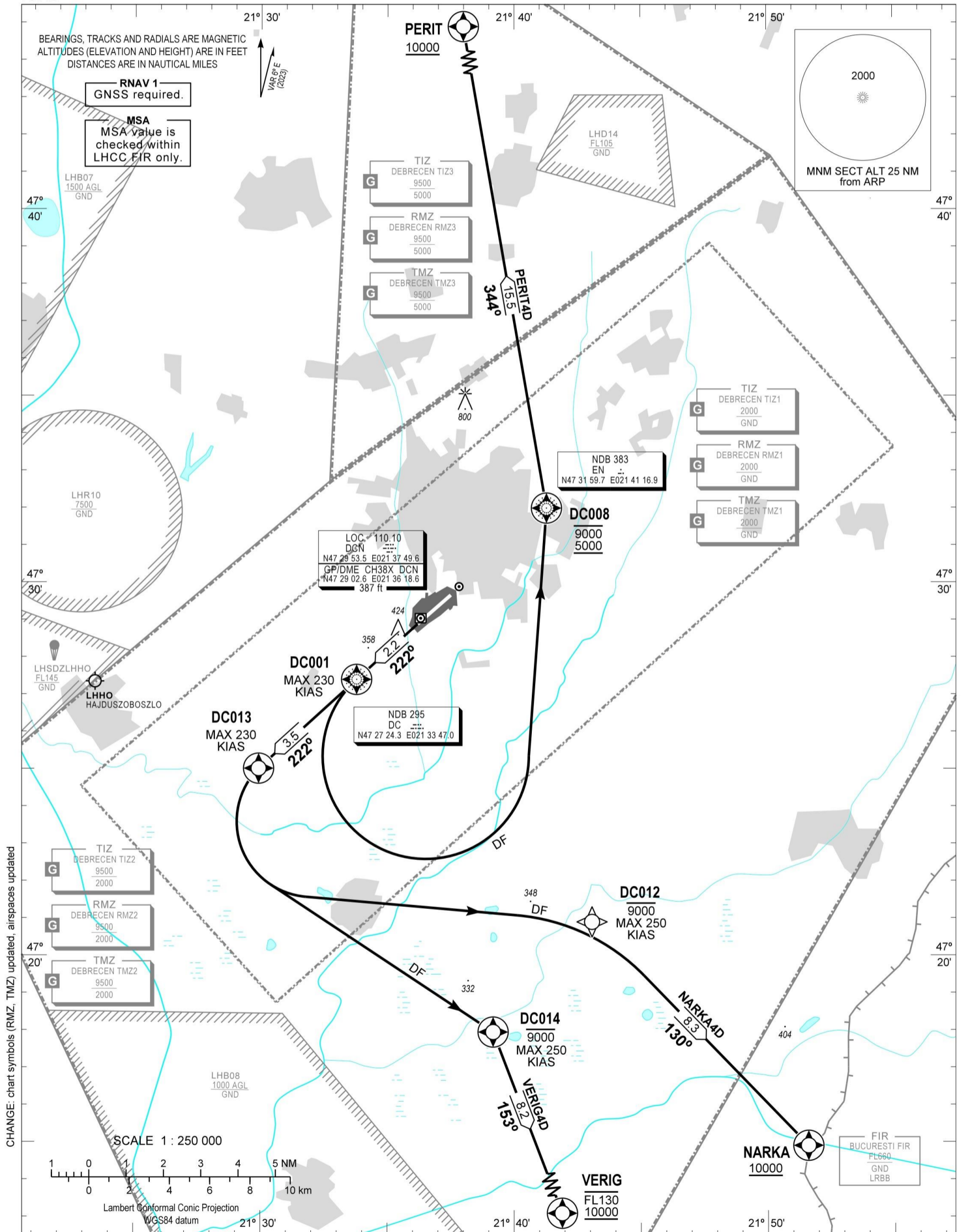
**AIP HUNGARY**

STANDARD DEPARTURE CHART -  
INSTRUMENT (SID) -  
ICAO

TRANSITION ALTITUDE  
10000

DEBRECEN INFO 125.910  
BUDAPEST INFORMATION (EAST) 133.000

**DEBRECEN**  
RNAV Rwy 22L  
NARKA4D, PERIT4D, VERIG4D





**AD 2-LHDC-SID-22L - 2**  
**20 FEB 2025**

**AIP HUNGARY**

**AD 2 LHDC STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT RWY 22L**

NAME	PROCEDURE	ALTIMETER SETTING	CLIMBING	R/T FAILURE
<b>PERIT4D</b>	To DC001 climb on course 222°, maximum speed 230 KIAS. Turn left direct to DC008, between 5000 and 9000. To PERIT at or above 10000. In order to reach exit altitude and avoid LHD14 min. PDG 6.2% up to FL110.	When passing 9000 change altimeter setting for Budapest QNH provided by DEBRECEN INFO or BUDAPEST INFORMATION.	After departure climb initially 10000. Further climb only by ATC.	If a departing controlled aircraft having acknowledged an initial or intermediate clearance to climb to a level other than the one specified in the filed FPL for the en-route phase and no time or geographical limit was included in the clearance, should climb and maintain the level to which it was cleared for 7 minutes and then should climb to the level included in the filed FPL unless the cruising level was definitely specified in the en-route clearance. If the last acknowledged clearance includes lower altitude than 10000 without time or geographical limit then the aircraft should climb and maintain 10000 for 7 min. and then climb to the appropriate cruising level as above.
<b>NARKA4D</b>	To DC013 climb on course 222°, maximum speed 230 KIAS. Turn left direct to DC012, at or below 9000, maximum speed 250 KIAS. To NARKA, at or above 10000. In order to reach exit altitude min. PDG 6.7% up to 10000.			
<b>VERIG4D</b>	To DC013 climb on course 222°, maximum speed 230 KIAS. Turn left direct to DC014, at or below 9000, maximum speed 250 KIAS. To VERIG, between 10000 and FL130. In order to reach exit altitude min. PDG 6.5% up to 10000.			

Recommended navaid: DC NDB.

**WAYPOINT COORDINATES**

WP ID	Latitude	Longitude
DC001	N47 27 24.2	E021 33 46.9
DC008	N47 31 59.7	E021 41 17.0
DC012	N47 20 54.3	E021 43 04.4
DC013	N47 25 01.3	E021 29 54.9
DC014	N47 17 57.2	E021 39 10.3

8. melléklet: AD\_2-LHDC-STAR-04R22L

**AD 2-LHDC-STAR-04R22L - 1**  
**20 FEB 2025**

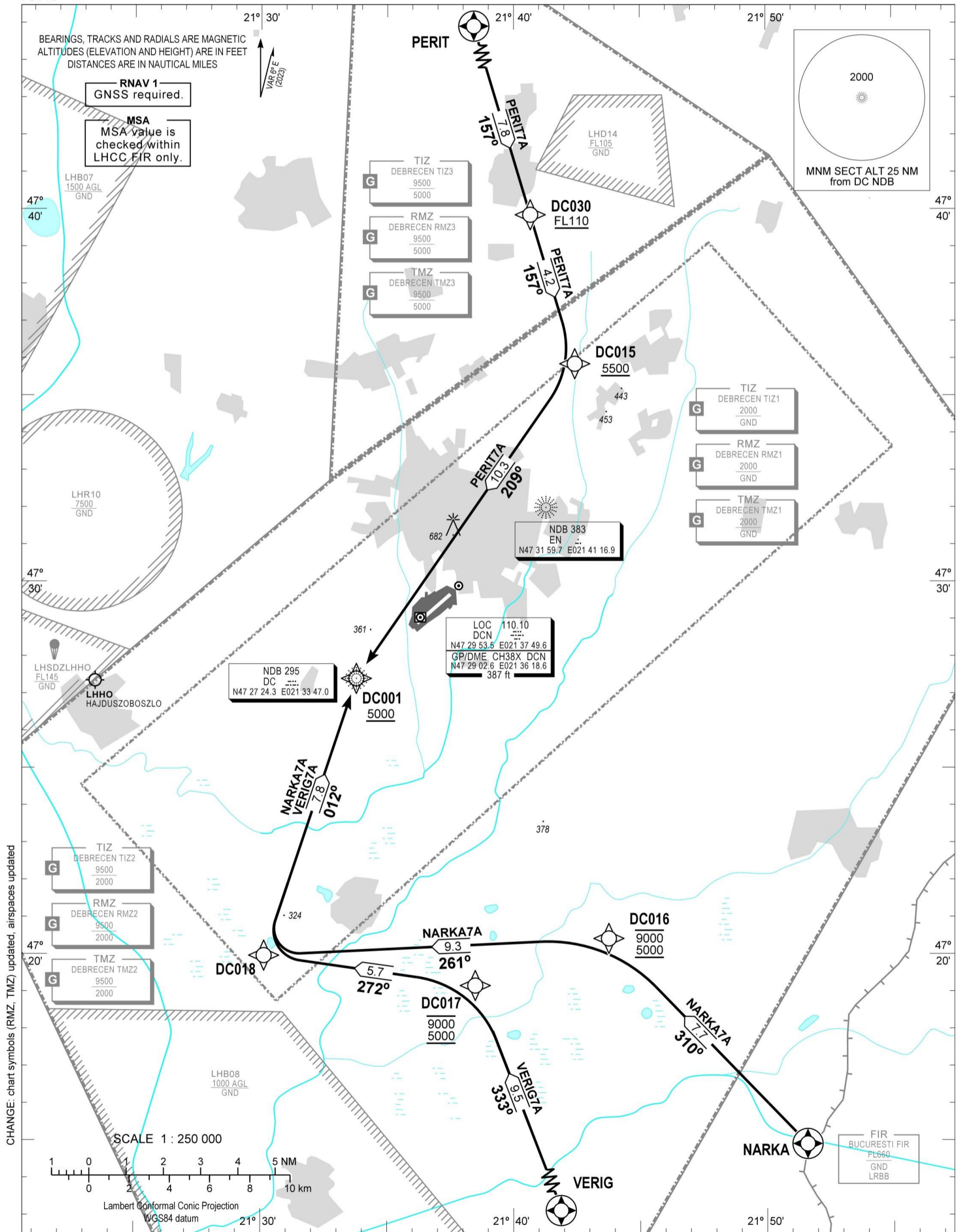
**AIP HUNGARY**

STANDARD ARRIVAL CHART -  
INSTRUMENT (STAR) -  
ICAO

TRANSITION ALTITUDE  
10000

DEBRECEN INFO 125.910  
BUDAPEST INFORMATION (EAST) 133.000

**DEBRECEN**  
RNAV RWY 04R / 22L  
NARKA7A, PERIT7A, VERIG7A





**AD 2-LHDC-STAR-04R22L - 2**  
**20 FEB 2025**

**AIP HUNGARY**

**AD 2 LHDC STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT RWY 04R / 22L**

NAME	PROCEDURE	RESTRICTIONS	DESCENT	R/T FAILURE
<b>PERIT7A</b>	To DC030 at or above FL110. To DC015 at or above 5500. To DC001 at or above 5000.	Max 250 KIAS	When passing a fix, facility or waypoint, descent have to be initiated without delay to the lowest authorized level (depicted on the chart or by ATC) of the following segment.	If an arriving controlled aircraft experiencing R/T failure, it shall follow the STAR to 5000, fly a standard entry into the DC holding and 1 more holding pattern, after which a basic instrument approach procedure shall be initiated according to the known wind direction.
<b>NARKA7A</b>	To DC016 between 5000 and 9000. To DC018, to DC001 at or above 5000.			
<b>VERIG7A</b>	To DC017 between 5000 and 9000. To DC018, to DC001 at or above 5000.			

**WAYPOINT COORDINATES**

WP ID	Latitude	Longitude
NARKA	N47 14 54.5	E021 51 35.8
PERIT	N47 47 18.0	E021 37 22.0
VERIG	N47 10 20.0	E021 43 29.0
DC001	N47 27 24.2	E021 33 46.9
DC015	N47 35 51.1	E021 42 25.6
DC016	N47 20 25.3	E021 43 45.6
DC017	N47 19 09.5	E021 38 29.2
DC018	N47 19 58.2	E021 30 08.1
DC030	N47 39 51.1	E021 40 39.8

9. melléklet: AD\_2-LHDC-ILS-LOC-04R

**AD 2-LHDC-ILS/LOC-04R - 1**  
**20 FEB 2025**

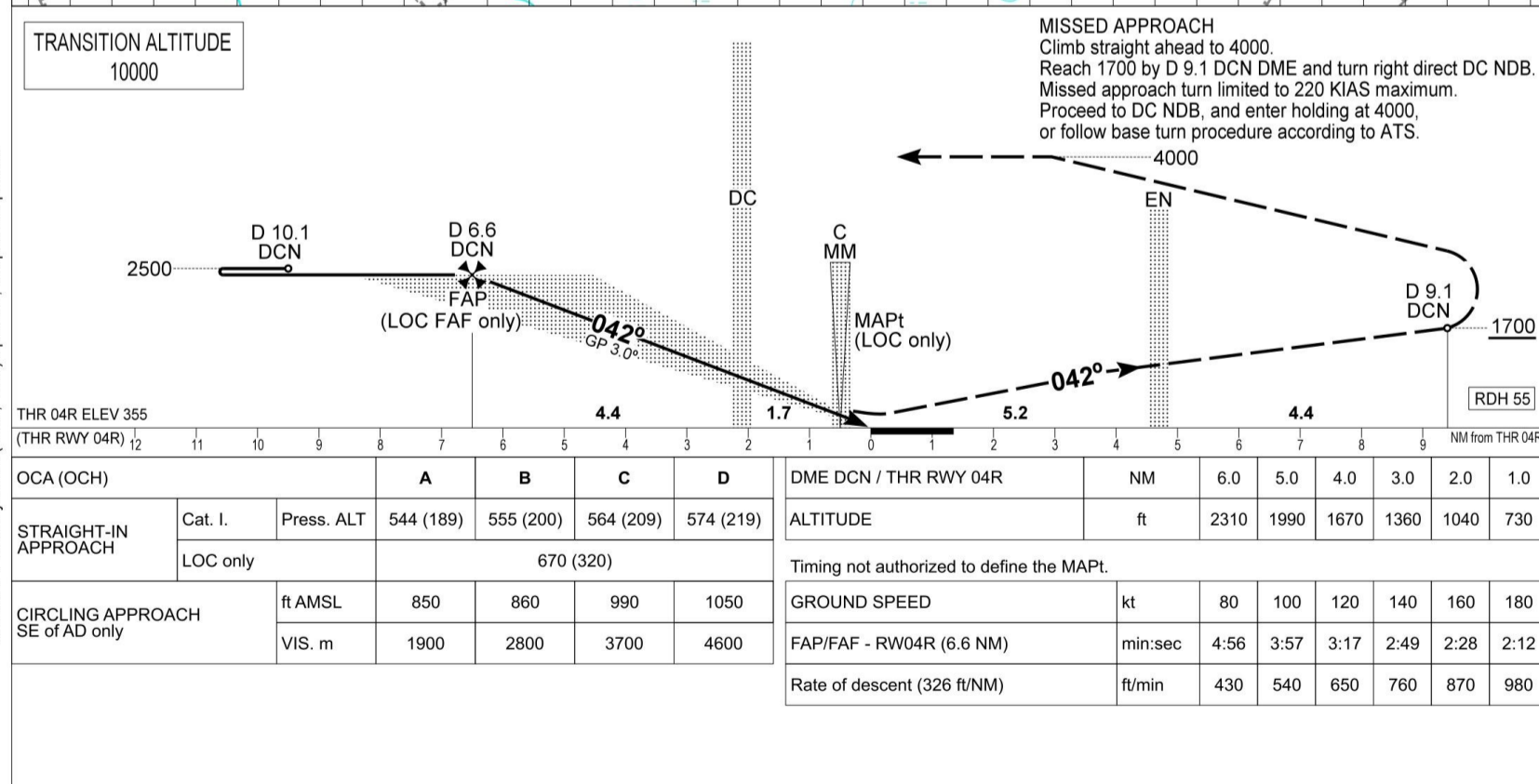
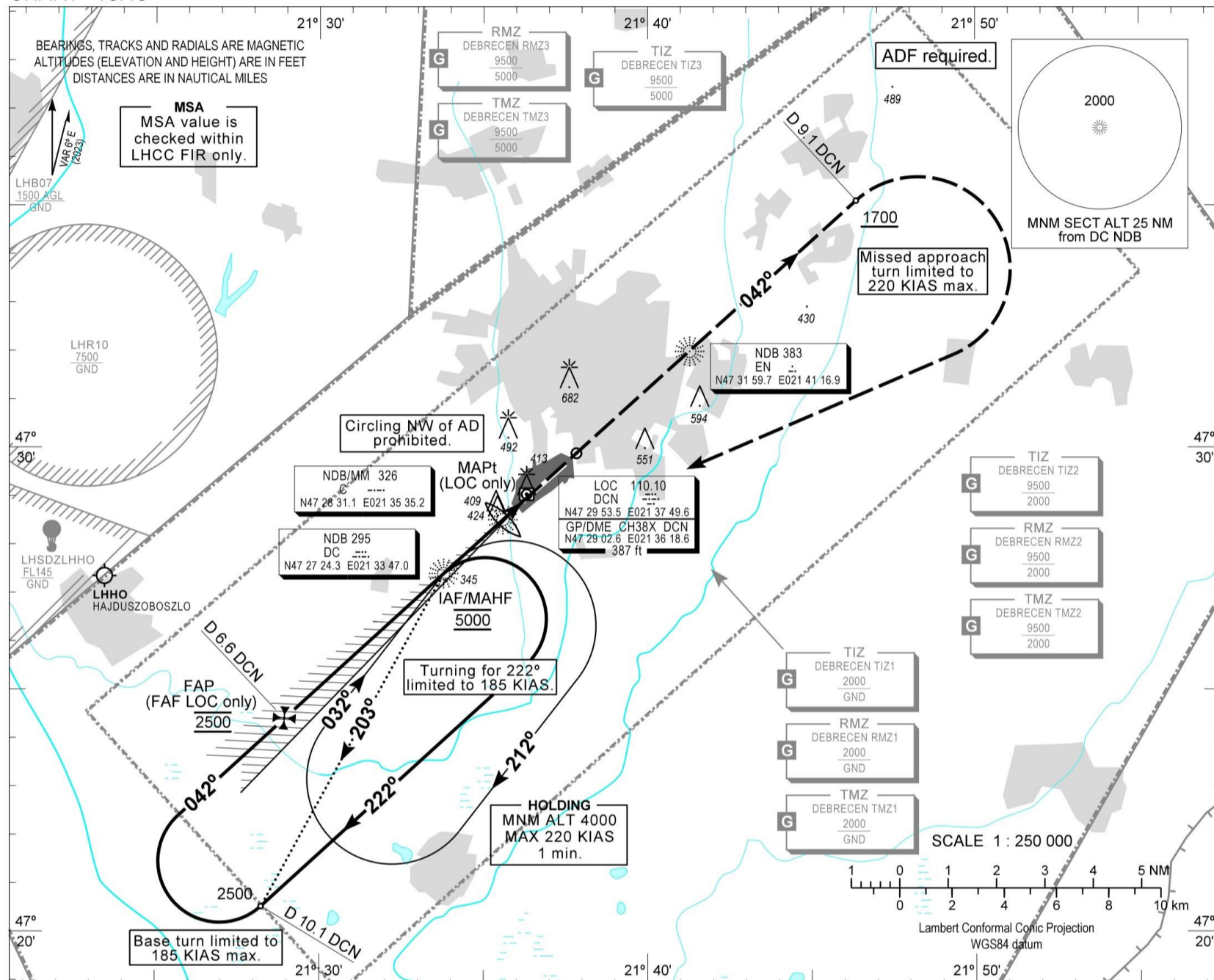
**AIP HUNGARY**

**INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 361**  
**HEIGHTS RELATED TO THR RWY 04R - ELEV 355**

DEBRECEN INFO 125.910  
 BUDAPEST INFORMATION (EAST) 133.000

**DEBRECEN ILS or LOC RWY 04R**  
 (ACFT CAT A, B, C, D)





**AD 2-LHDC-ILS/LOC-04R - 2**  
**20 FEB 2025**

**AIP HUNGARY**

### **AD 2 LHDC INSTRUMENT APPROACH CHART ILS OR LOC RWY 04R**

**ILS approach from DC NDB (Holding):**

Initial altitude: 5000.

When crossing DC NDB holding fix turn right to heading 222° (185 KIAS max.) and descend to 2500.  
Fly outbound and after 2.5 min. or at D 10.1 DCN DME, whichever is earlier turn right (185 KIAS max.) to intercept DCN LOC 042°.  
Glide path interception at D 6.6 DCN DME (descent fix), then follow ILS.

**Base turn ILS approach from DC NDB:**

Available at ATC discretion only.

When crossing DC NDB fly outbound on track 203° (QDR 203°) and descend to 2500.  
At D 10.1 DCN DME turn right (185 KIAS max.) to intercept DCN LOC 042°, then follow ILS.

**Holding procedure:**

Holding fix: DC NDB.

Right hand holding pattern.

Maximum speed: 220 KIAS  
Inbound track: 032°  
Outbound track: 212°  
Rate of turn: 3°/sec. or 25° bank angle  
(whichever requires lesser bank)  
Outbound timing: 1 min.  
Minimum holding altitude: 5000  
4000 for Missed Approach

## 10. melléklet: AD\_2-LHDC-NDB-22L

AD 2-LHDC-NDB-22L - 1  
20 FEB 2025

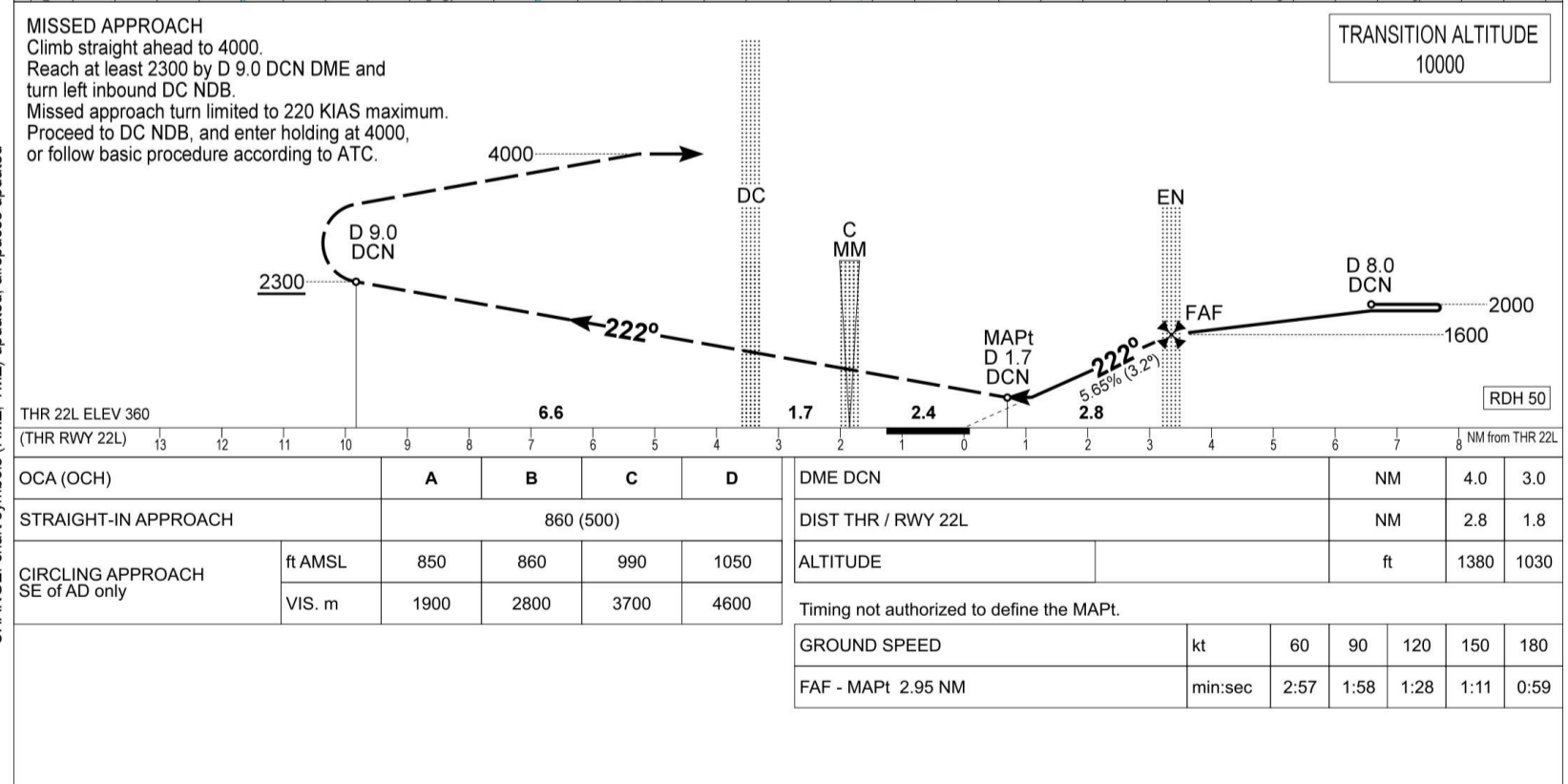
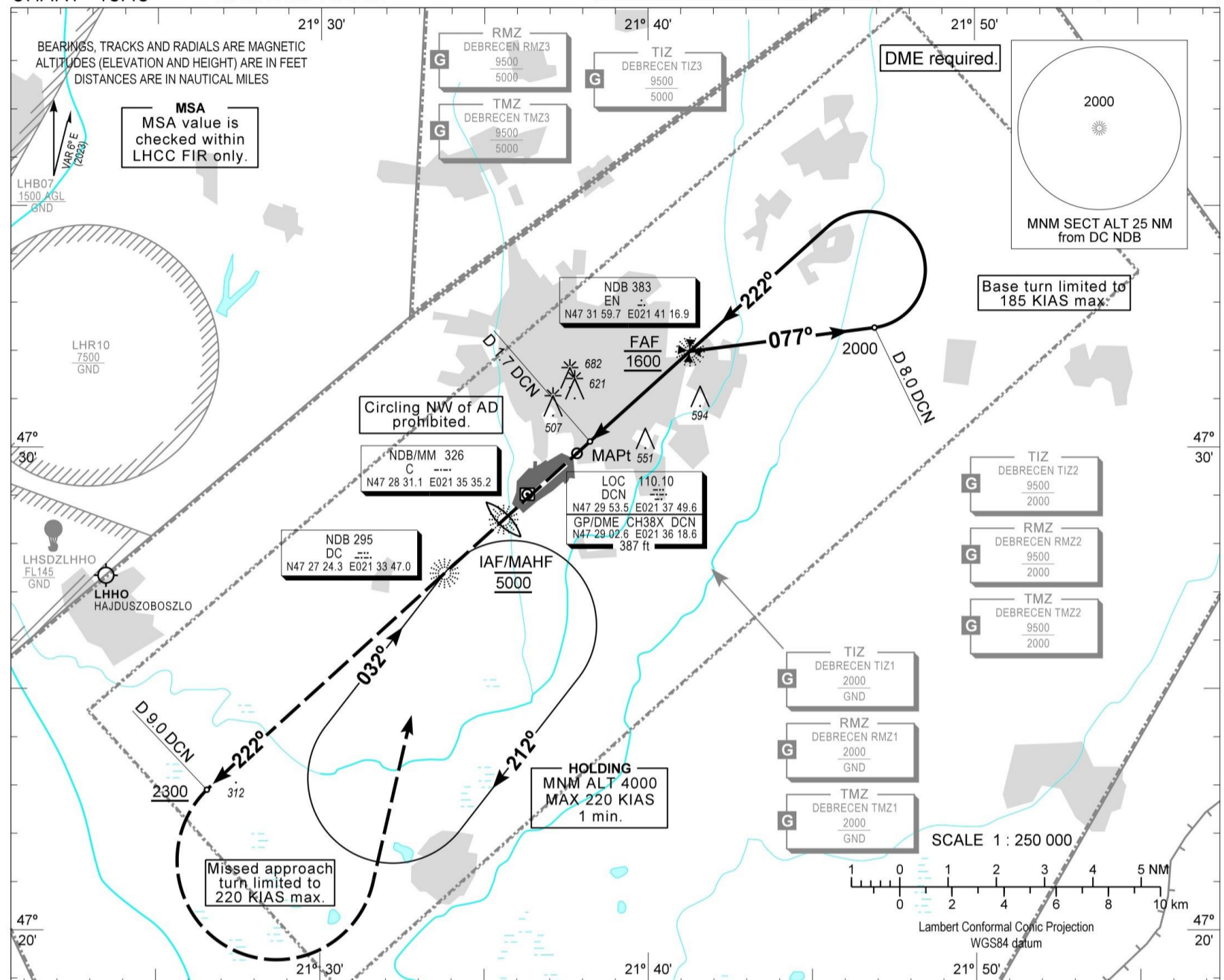
AIP HUNGARY

INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO

AERODROME ELEV 361  
HEIGHTS RELATED TO  
THR RWY 22L - ELEV 360

DEBRECEN INFO 125.910  
BUDAPEST INFORMATION (EAST) 133.000

DEBRECEN  
NDB RWY 22L  
(ACFT CAT A, B, C, D)



CHANGE: chart symbols (RMZ, TMZ) updated, airspaces updated



**AD 2 LHDC INSTRUMENT APPROACH CHART NDB RWY 22L**

**NDB approach from DC NDB:**

Initial altitude: 5000.  
Proceed to EN NDB and descend to 2800 .  
At EN NDB turn right to 077° and descend to 2000 .  
Fly outbound to D 8.0 DCN DME and turn left to track 222° inbound EN NDB (185 KIAS max.).  
Proceed to EN NDB and descend to 1600.  
At EN NDB descend to 860 on track 222°.

**Holding procedure:**

Holding fix: DC NDB.  
Right hand holding pattern.  
Maximum speed: 220 KIAS  
Inbound track: 032°  
Outbound track: 212°  
Rate of turn: 3°/sec. or 25° bank angle  
(whichever requires lesser bank)  
Outbound timing: 1 min.  
Minimum holding altitude: 5000  
4000 for Missed Approach

Final approach descent: 3.23°

11. melléklet: AD\_2-LHDC-RNP-04R

**AD 2-LHDC-RNP-04R - 1**  
**20 FEB 2025**

**AIP HUNGARY**

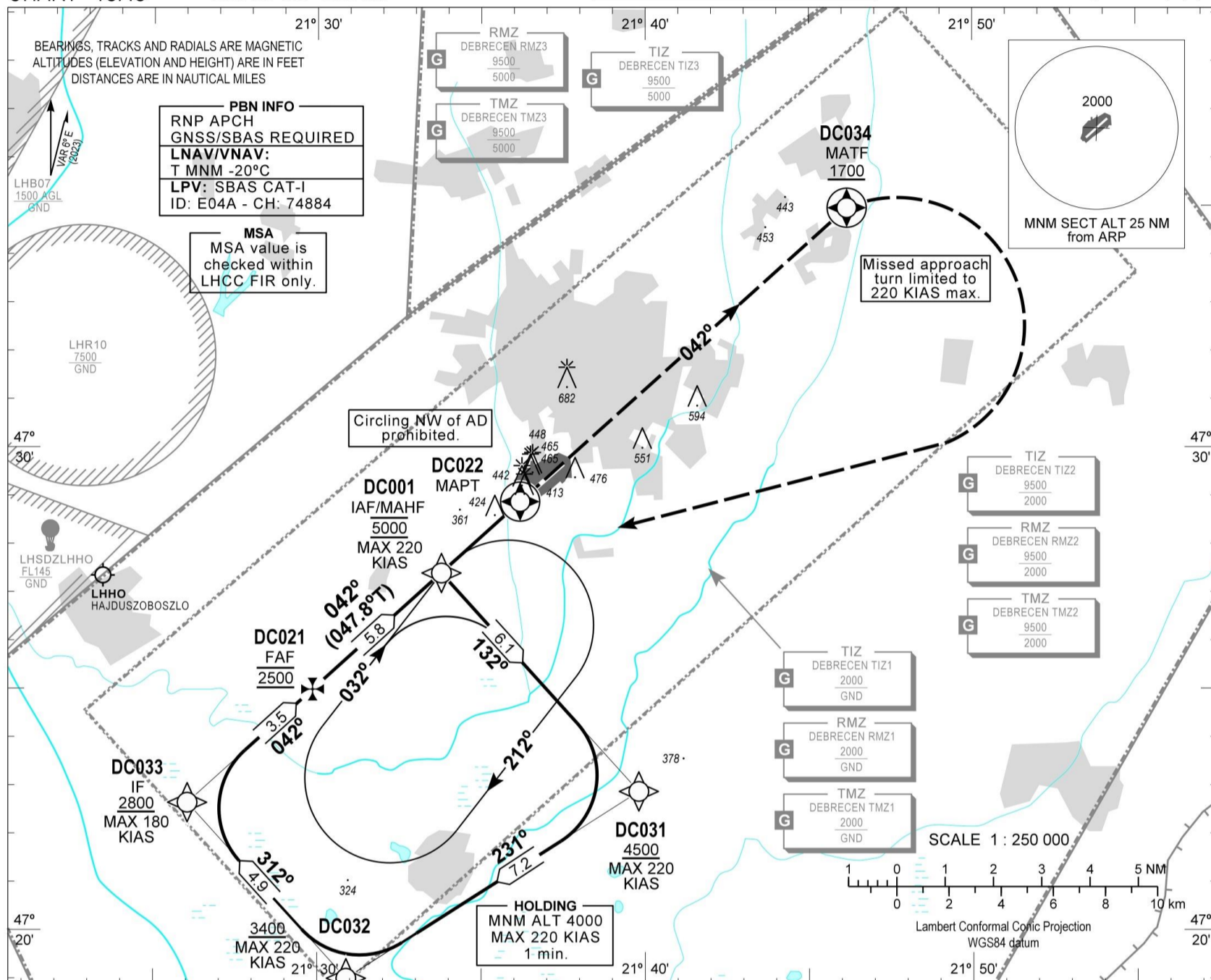
**INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO**

**AERODROME ELEV 361**

**HEIGHTS RELATED TO  
THR RWY 04R - ELEV 355**

**DEBRECEN INFO 125.910**  
**BUDAPEST INFORMATION (EAST) 133.000**

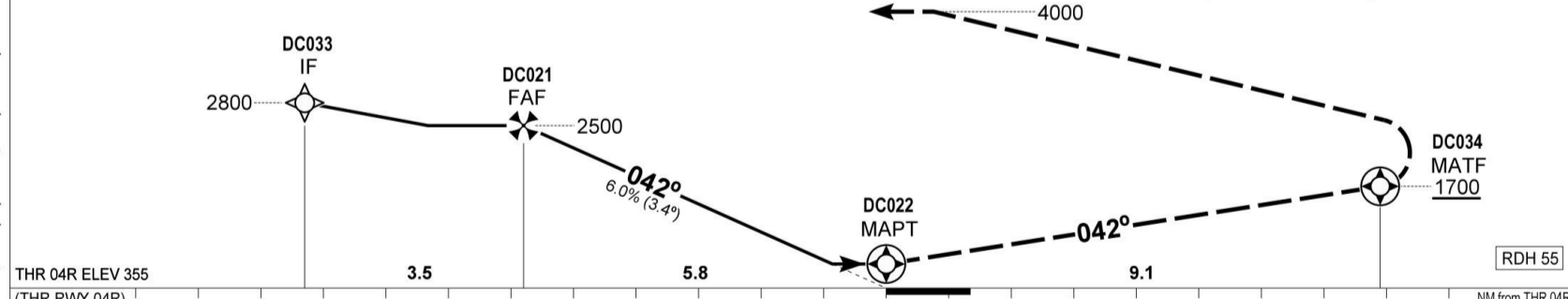
**DEBRECEN  
RNP RWY 04R**  
(ACFT CAT A, B, C, D)



**TRANSITION ALTITUDE**  
10000

**MISSED APPROACH**  
Climbing straight ahead to 4000.  
Reach at least 1700 by DC034 and turn right direct DC001.  
Missed approach turn limited to 220 KIAS maximum.  
Proceed to DC001, and enter holding at 4000,  
or follow basic procedure according to ATC.

CHANGE: chart symbols (RMZ, TMZ) updated, airspace updated



		A	B	C	D	DIST THR / RWY 04R					
						NM	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0
STRAIGHT-IN APPROACH	LNAV	670 (310)	670 (310)	680 (320)	690 (330)	ALTITUDE					
	LNAV/VNAV	578 (223)	591 (236)	625 (270)	636 (281)	ft					
	LPV	550 (195)	562 (207)	573 (218)	584 (229)	Timing not authorized to define the MAPt.					
CIRCLING APPROACH SE of AD only	ft AMSL	850	860	990	1050	GROUND SPEED					
	VIS. m	1900	2800	3700	4600	kt					
						FAWP - MAWP 5.79 NM					
						min:sec					
						5:48 3:51 2:54 2:19 1:56					

**AD 2-LHDC-RNP-04R - 2**  
20 FEB 2025

**AIP HUNGARY**
**AD 2 LHDC INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 04R**

Only aircraft, equipment and aircrew **approved by the State of the Operator** to carry out GNSS approaches, may use the procedure.

PT	WP ID	Role	OverFly	Bearing/ (Len Dur)	Turn Direction	Altitude (FT)	IAS (KT)	VRT ANG	NAV PERF
IF	DC001	IAF				@5000	-220		RNP APCH
TF	DC031			137.9 T/6.1 NM		+4500	-220		RNP APCH
TF	DC032			237.4 T/7.2 NM		+3400	-220		RNP APCH
TF	DC033	IF		317.9 T/4.9 NM		+2800	-180		RNP APCH
TF	DC021	FAF		047.8 T/3.5 NM		@2500			RNP APCH
TF	DC022	MAPT	Y	047.8 T/5.8 NM		+700		-3.4°	RNP APCH
TF	DC034	MATF	Y	047.9 T/9.1 NM		+1700	-220		RNP APCH
DF	DC001	MAHF			R	@4000	-220		RNP APCH
HM	DC001			038.0 T/1 min	R	@4000	-220		RNP APCH

**SBAS FAS Data Block Coding Data**

FAS-DB (CRC wrapped data)	
Operation type	0
SBAS Provider	1 (ENGOS)
Airport identifier	LHDC
Runway	04R
Approach Performance Designator	0
Route indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E04A
LTP/FTP Latitude	472853.0100N
LTP/FTP Longitude	0213610.8700E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (m)	149.2
FPAP Latitude	472947.3095N
FPAP Longitude	0213739.4325E
Threshold Crossing Height	55
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3.40
Course Width (m)	105.00
Length Offset (m)	0
HAL (m)	40.0
VAL (m)	35.0
Data Block	10 03 04 08 0C 44 00 00 01 34 30 05 24 76 60 14 EC 60 45 09 D4 19 37 A8 01 E5 B3 02 26 02 54 01 64 00 C8 AF 58 36 6F 30
Calculated CRC Value	58366F30

**FAS-DB (not CRC wrapped data)**

ICAO Code	LH
LTP/FTP Orthometric Height (m)	108.2

**WAYPOINT COORDINATES**

WP ID	Latitude	Longitude
DC001	N47 27 24.2	E021 33 46.9
DC031	N47 22 52.9	E021 39 48.3
DC032	N47 19 00.5	E021 30 53.1
DC033	N47 22 38.8	E021 26 02.3
DC021	N47 24 59.7	E021 29 51.3
DC022	N47 28 53.0	E021 36 10.9
DC034	N47 34 58.0	E021 46 09.8
DC001	N47 27 24.2	E021 33 46.9

**Holding procedure**

Holding fix: DC001  
Right hand holding pattern.  
Maximum speed: 220 KIAS  
Inbound track: 032°  
Outbound track: 212°  
Rate of turn: 3°/sec. or 25° bank angle  
(whichever requires lesser bank)  
Outbound times: 1 min.  
Minimum holding altitude: 5000  
4000 for Missed Approach

Final approach descent: 3.40°

## 12. melléklet: AD\_2-LHDC-RNP-22L

AD 2-LHDC-RNP-22L - 1  
20 FEB 2025

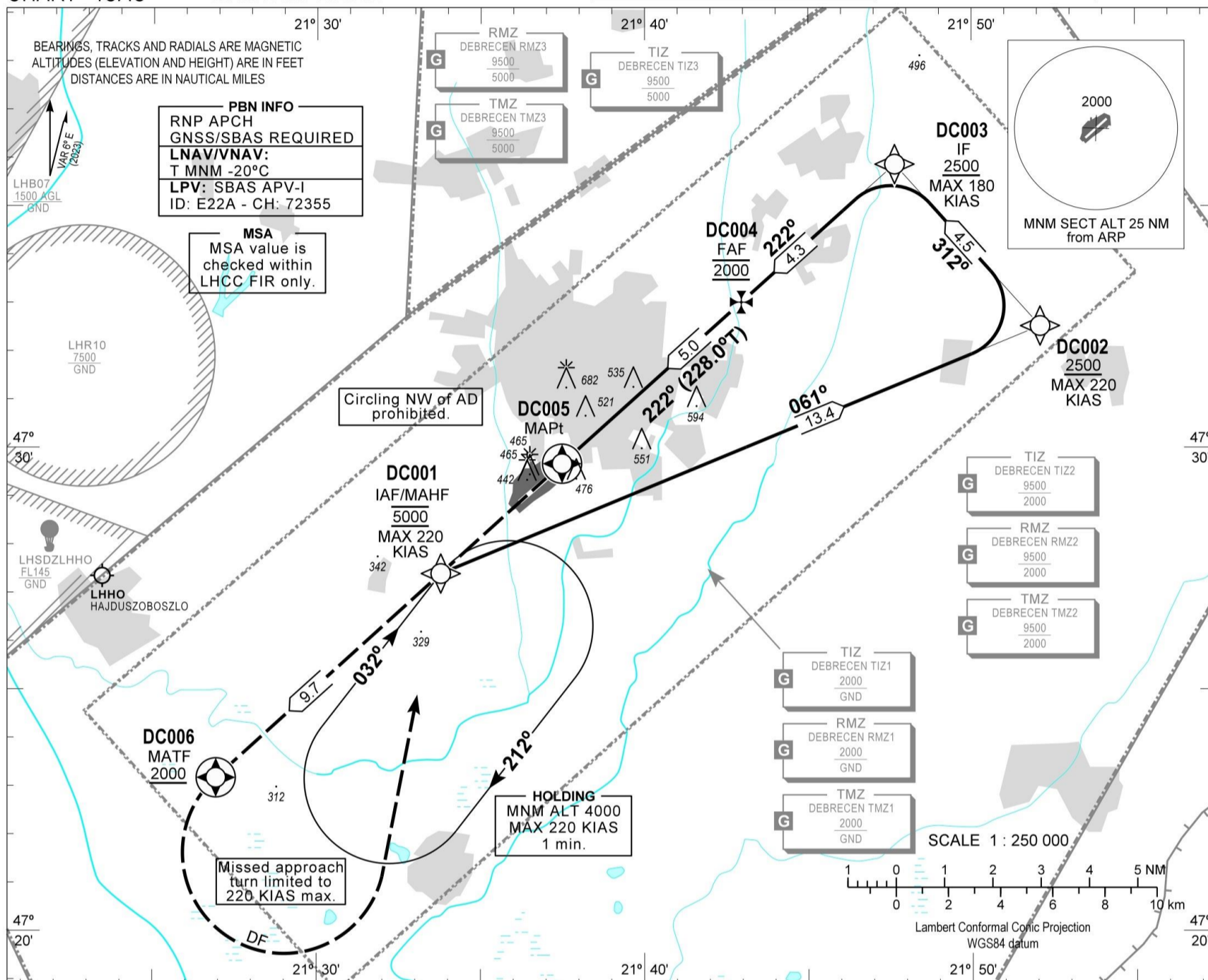
AIP HUNGARY

INSTRUMENT  
APPROACH  
CHART - ICAO

AERODROME ELEV 361  
HEIGHTS RELATED TO  
THR RWY 22L - ELEV 360

DEBRECEN INFO 125.910  
BUDAPEST INFORMATION (EAST) 133.000

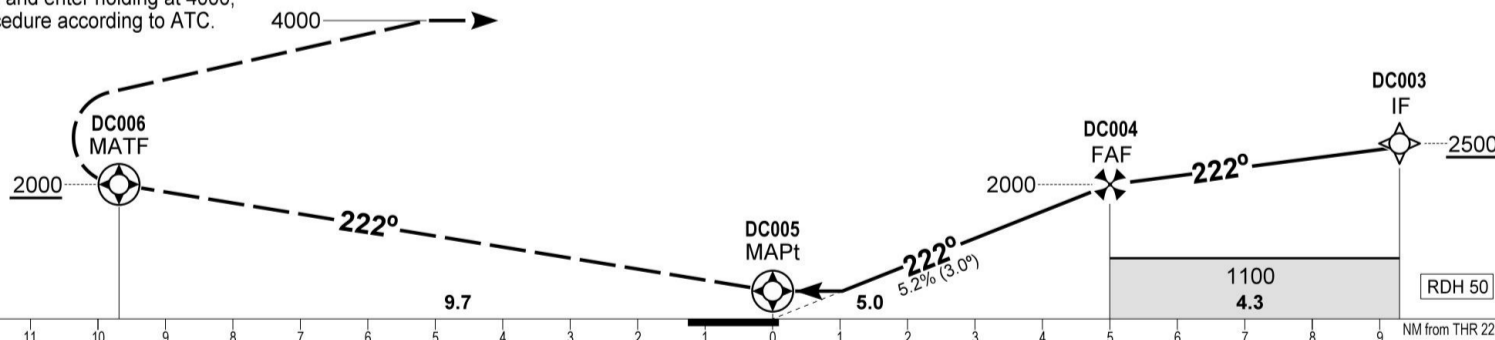
DEBRECEN  
RNP RWY 22L  
(ACFT CAT A, B, C, D)



**MISSED APPROACH**  
Climb straight ahead to 4000.  
Reach 2000 by DC006  
and turn left direct DC001.  
Missed approach turn limited to 220 KIAS maximum.  
Proceed to DC001, and enter holding at 4000,  
or follow basic procedure according to ATC.

TRANSITION ALTITUDE  
10000

CHANGE: chart symbols (RMZ, TMZ) updated, airspaces updated



OCA (OCH)		A	B	C	D	DIST THR / RWY 22L						
STRAIGHT-IN APPROACH	LNAV	790 (430)				NM	5.0	4.0	3.0	2.0		
	LNAV/VNAV	651 (291)	663 (303)	671 (311)	682 (322)	ft	2000	1680	1360	1050		
	LPV	595 (235)	607 (247)	615 (255)	626 (266)	Timing not authorized to define the MAPt.						
CIRCLING APPROACH SE of AD only	ft AMSL	850	860	990	1050	GROUND SPEED	kt	60	90	120	150	180
	VIS. m	1900	2800	3700	4600	FAF - DC005 5.0 NM	min:sec	5:00	3:20	2:30	2:00	1:40
						Rate of descent (318.4 ft/NM)	ft/min	320	480	640	800	960

**AD 2-LHDC-RNP-22L - 2**
**20 FEB 2025**
**AIP HUNGARY**
**AD 2 LHDC INSTRUMENT APPROACH CHART RNP RWY 22L**

Only aircraft, equipment and aircrew **approved by the State of the Operator** to carry out GNSS approaches, may use the procedure.

PT	WP ID	Role	OverFly	Bearing/ (Len Dur)	Turn Direction	Altitude (FT)	IAS (KT)	VRT ANG	NAV PERF
IF	DC001	IAF				@5000	-220		RNP APCH
TF	DC002			067.4 T/13.4 NM		+2500	-220		RNP APCH
TF	DC003	IF		318.1 T/4.5 NM		+2500	-180		RNP APCH
TF	DC004	FAF		228.0 T/4.3 NM		@2000			RNP APCH
TF	DC005	MAPt	Y	228.0 T/5.0 NM		+409		-3.0°	RNP APCH
TF	DC006	MATF	Y	227.8 T/9.7 NM		+2000	-220		RNP APCH
DF	DC001				L	@4000	-220		RNP APCH
HM	DC001	MAHF		038.0 T/1 min	R	@4000	-220		RNP APCH

**SBAS FAS Data Block Coding Data**
**FAS-DB (CRC wrapped data)**

Operation type	0
SBAS Provider	1
Airport identifier	LHDC
Runway	22L
Approach Performance Designator	0
Route indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E22A
LTP/FTP Latitude	472940.7420N
LTP/FTP Longitude	0213728.8520E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (m)	150.8
FPAP Latitude	472852.9925N
FPAP Longitude	0213610.7885E
Threshold Crossing Height	15
TCH Units Selector	1
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (m)	105.00
Length Offset (m)	0
HAL (m)	40.0
VAL (m)	50.0
Data Block	10 03 04 08 0C D6 00 00 01 32 32 05 0C EB 61 14 28 C2 47 09 E4 19 F5 8A FE 21 9E FD 2C 81 2C 01 64 00 C8 FA E3 55 64 04
Calculated CRC Value	E3556404

**FAS-DB (not CRC wrapped data)**

ICAO Code	LH
LTP/FTP Orthometric Height (m)	109.8
FPAP Orthometric Height (m)	109.8

**WAYPOINT COORDINATES**

WP ID	Latitude	Longitude
DC001	N47 27 24.2	E021 33 46.9
DC002	N47 32 31.6	E021 52 05.1
DC003	N47 35 52.5	E021 47 38.8
DC004	N47 33 01.3	E021 42 57.5
DC005	N47 29 40.7	E021 37 28.9
DC006	N47 23 10.7	E021 26 55.8

**Holding procedure**

Holding fix: DC001  
Right hand holding pattern.  
Maximum speed: 220 KIAS  
Inbound track: 032°  
Outbound track: 212°  
Rate of turn: 3°/sec. or 25° bank angle  
(whichever requires lesser bank)  
Outbound times: 1 min.  
Minimum holding altitude: 5000  
4000 for Missed Approach

Final approach descent: 3.00°

 <b>Debreceen</b> International Airport	<b>REPÜLŐTÉRI KÉZIKÖNYV</b>	138-1/2026 változat: 14
		oldal: 166 / 168

### 13. melléklet: A repülőtéren használt hívójel

Szervezeti egység	Megnevezés	Hívójel
<b>Vezetőség</b>		
	ügyvezető	ÜGYVEZETŐ
	repülésbiztonsági és compliance igazgató	REPBIZTONSÁG
	infrastruktúra üzemeltetési és fejlesztési igazgató	ÜZEMELTETÉS
	repülésvédelmi igazgató	VÉDELEM
	forgalmi és földi kiszolgálási igazgató	FORGI
	tűzoltóparancsnok	REP20
<b>Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság</b>		
	beosztott tűzoltó	TŰZOLTÓSÁG, REP1/1 - 1/6-ig
	tűzoltóparancsnok helyettes	REP21
	tűzoltó szolgálatparancsnok	REP24
	szolgálatparancsnok helyettes	REP25
	szerparancsnok	REP26
	műszaki mentő gépjármű	REP2
<b>Infrastruktúra Üzemeltetési és Fejlesztési Igazgatóság</b>		
	navigációs szakértő	NAVIGÁCIÓ
	karbantartás	KARBANTARTÁS
<b>Forgalmi és Földi Kiszolgálási Igazgatóság</b>		
	utaskezelés általában	(aktuális járat neve) CHECK-IN
	utaskezelés a beszállítási folyamat során	BOARDING
	rampatiszt	HANDLING
	egy konkrét járat előtt történő földi kiszolgálásában résztvevő rampatiszt	(aktuális járat neve) RAMPA
	terhelés- és súlypontszámító repülésüzemi tiszt	(aktuális járat neve) SÚLYPONT
	Földi Kiszolgálási Csoport	(aktuális járat neve) MŰSZAK
	Földi Kiszolgálás Csoport földi kiszolgálás közben	KISZOLGÁLÁS
	üzemanyagkiszolgáló	(aktuális járat neve) TANKER



Szervezeti egység	Megnevezés	Hívójel
	előtér ügyelet	(aktuális járat neve) ELŐTÉR
	OPS	OPS
	jégtelenítő egység	(aktuális járat neve) JÉGTELENÍTŐ
<b>Repülésvédelmi Igazgatóság</b>		
	védelmi ellenőr (Utasbiztonság)	UBI
	a feladott poggyászok ellenőrzését végző védelmi ellenőr	FELADOTT POGGYÁSZ
	FBŐ őrségparancsnok	11
	FBŐ őrparancsnok	22
	Fegyveres Biztonsági Őrség (FBŐ)	ŐRSÉG
	FBŐ járőrútvonalon haladó egysége	JÁRŐR
	távoli pilóta	DRÓN1
<b>Repülésbiztonsági és Compliance Igazgatóság</b>		
	Vad és Madárriasztási Csoport	VAD1, VAD2
<b>Egyéb hívójelek</b>		
	AFIS	AFIS
	hószolgálati vezető	HÓVEZÉR
	Rendőrség	RENDŐRSÉG
	Nemzeti Adó- és Vámhivatal	NAV



**14. melléklet: A közleményekben használt betűk kiejtése**

Betű	Szó	Kiejtés (magyar jelöléssel)
A	ALPHA	Alfa
B	BRAVO	Bravó
C	CHARLIE	Csárli
D	DELTA	Delta
E	ECHO	Ekó
F	FOXTROT	Foksz trot
G	GOLF	Golf
H	HOTEL	Hotel
I	INDIA	India
J	JULIETT	Dz suliett
K	KILO	Kilo
L	LIMA	Lima
M	MIKE	Májk
N	NOVEMBER	November
O	OSCAR	Oszkár
P	PAPA	Pápá
Q	QUEBEC	Kvebek
R	ROMEO	Rómió
S	SIERRA	Szierrá
T	TANGO	Tengo
U	UNIFORM	Juniform
V	VICTOR	Viktor
W	WHISKEY	Viszki
X	X-RAY	Eksz réj
Y	YANKEE	Jenki
Z	ZULU	Zulu