

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 1/32

IV. FEJEZET

LÉGIJÁRMŰVEK KÖZLEKEDÉSE A REPÜLŐTÉREN

0 LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMÁRA FENNTARTOTT TERÜLETEK

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér ICAO 4E besorolású, melynek megfelelően az alábbi infrastruktúra és képesség biztosítja a légi járművek működését.

- 0.1 13R/31L futópálya, hossza: 3010m, szélessége: 45 m, 31L irányon CAT II, 13R irányon CAT III/B műszeres megközelítési eljárást biztosító légi navigációs segédeszközökkel. PCN: 65/R/B/X/T. TORA/TODA/ASDA/LDA: 3010 m, RESA: 240 x 90 m mind két irányon.
- 0.2 13L/31R futópálya, hossza: 3707 m, szélessége: 45 m, 13L irányon CAT II, 31R irányon CAT III/B műszeres megközelítési eljárást biztosító légi navigációs segédeszközökkel. PCN: 75/R/B/X/T. TORA/TODA/ASDA/LDA: 3707 m, RESA: 240 x 90 m mind két irányon.
- 0.3 A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9 gurulóutak, szélességük: 23 m, teherbírás: PCN: 75/R/B/X/T.
- 0.4 B2, B3, B4, B5 gurulóutak, szélességük 23 m, teherbírás: PCN: 75/R/B/X/T.
- 0.5 F, T, M, N, K, Z, Y, X gurulóutak, szélességük 23 m, teherbírás: PCN: 75/R/B/X/T.
- 0.6 B1, C, D gurulóutak, szélességük 23 m, teherbírás: PCN: 60/F/B/X/T.
- 0.7 J4 gurulóút, szélessége 23 m, teherbírás: PCN: 75/F/B/X/T.
- 0.8 A1 gurulóút, szélessége 19 m, teherbírás: PCN: 60/F/B/X/T.

CHAPTER IV.

THE TRAFFIC OF AIRCRAFT AT THE AIRPORT

0 AREAS RESERVED FOR AIRCRAFT:

Budapest Ferenc Liszt International Airport is classified as an ICAO 4E facility. Accordingly, the following infrastructure and capacities provide for aircraft operation.

- 0.1 Runway 13R/31L, length: 3010 m, width: 45 m, with air navigation equipment facilitating CAT II instrument approach procedures on direction 31L and CAT III/B on direction 13R. PCN: 65/R/B/T. TORA/TODA/ASDA/LDA: 3010 m, RESA: 240 x 90 m on both directions.
- 0.2 Runway 13L/31R, length: 3707 m, width: 45 m, with air navigation equipment facilitating CAT II instrument approach procedures on direction 13L and CAT III/B on direction 31R. PCN: 75/R/B/X/T. TORA/TODA/ASDA/LDA: 3707 m, RESA: 240 x 90 m on both directions.
- 0.3 Taxiways A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, width: 23 m, load-bearing capacity: PCN: 75/R/B/X/T.
- 0.4 Taxiways B2, B3, B4, B5, width: 23 m, load-bearing capacity: PCN: 75/R/B/X/T.
- 0.5 Taxiways F, T, M, N, K, Z, Y, X, width: 23 m, load-bearing capacity: PCN: 75/R/B/X/T.
- 0.6 Taxiways B1, C, D, width: 23 m, load-bearing capacity: PCN: 60/F/B/X/T.
- 0.7 Taxiway J4, width: 23 m, load-bearing capacity: PCN: 75/F/B/X/T.
- 0.8 Taxiway A1, width: 19 m, load-bearing capacity: PCN: 60/F/B/X/T.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 2/32

0.9 Terminál 1 forgalmi előtér valamint a G előtéri gurulási nyomvonal, teherbírás: PCN: 50/R/B/X/T.

0.10 Terminál 2 forgalmi előtér valamint az U, T7N, T7S, L, P1, P4 belépési pontokkal, Q, R, W1, W2, H1, V, P2, P3, S előtéri gurulási nyomvonalakkal, teherbírás: PCN: 75/R/B/X/T.

0.11 AA előtér a műszaki karbantartási feladatok biztosítására, teherbírás: PCN: 75/R/B/X/T.

0.12 AL előtér a műszaki karbantartási feladatok biztosítására, teherbírás: PCN: 75/R/B/X/T.

0.13 AG előtér a general aviation forgalom tárolására, teherbírás: PCN: 75/R/B/X/T.

0.14 Hajtóműpróba hely, teherbírás: PCN: 75/R/B/X/T.

0.15 Légijármű kompenzáló hely, teherbírás: PCN: 75/R/B/X/T.

0.16 A repülőtér tűzoltó és mentő kategóriája az ICAO ANNEX 14 szerinti CAT 9-es.

1 ELŐTEREK MŰKÖDÉSI RENDJE

1.1 Általános szabályok

Az 1. sz. forgalmi előtér az A gurulóút csonttól kezdődő és az A1, B1, C, D gurulóutak csatlakozásáig terjedő szilárd burkolatú terület, a kijelölt gurulási nyomvonalakkal, légijármű állóhelyekkel és szerviz utakkal (M1-2. melléklet). Az 1. sz. forgalmi előtérhez tartozik az Apron GA (M1-1. melléklet) is, mely elsősorban a GA kategóriájú légijárművek parkolását szolgálja.

A 2. sz. forgalmi előtér a 2-es sz. utasforgalmi épülettől kezdődő, és az U-T7S-T7N-P1-L-P4 gurulóutaknak szervizúttal alkotott kereszteződésé-

0.9 Terminal 1 apron and apron taxi lane G, load-bearing capacity: PCN: 50/R/B/X/T.

0.10 Terminal 2 apron with entry points U, T7N, T7S, L, P1, P4 and apron taxi lanes Q, R, W1, W2, H1, V, P2, P3, S, load-bearing capacity: PCN: 75/R/B/X/T.

0.11 Apron AA for technical maintenance tasks, load-bearing capacity: PCN: 75/R/B/X/T.

0.12 Apron AL for technical maintenance tasks, load-bearing capacity: PCN: 75/R/B/X/T.

0.13 Apron AG for the parking of general aviation traffic, load-bearing capacity: PCN: 75/R/B/X/T.

0.14 Engine test stand, load-bearing capacity: PCN: 75/R/B/X/T.

0.15 Aircraft compensation stand, load-bearing capacity: PCN: 75/R/B/X/T.

0.16 The fire-fighting and rescue category of the airport is CAT 9 according to ICAO ANNEX 14.

1 APRON MANAGEMENT

1.1 General rules

Terminal apron no. 1 is the paved area extending from the stub of taxiway A to the exits of taxiways A1, B1, C, and D, with the designated taxi lanes, aircraft stands and service roads (Appendix M 1-2.). The GA Apron (Appendix M1-1.), which primarily serves the purpose of parking GA category aircraft, also belongs to Terminal apron no. 1.

Terminal apron no. 2 is the paved area extending from Terminal 2 to the junction of taxiways U-T7S-T7N-P1-L-P4 and the service road, including the

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 3/32

ig terjedő szilárd burkolatú terület - beleértve a P2-P3-P4-Q-R-S-H1-W1-W2-V előtéri gurulóutakat a kijelölt gurulási nyomvonalakkal légi jármű állóhelyekkel és szerviz utakkal (M1-3. melléklet).

A műszaki előterek kialakításuknál és üzemelési jellegükénél fogva felügyeleti és működési szempontból a forgalmi előterektől eltérő elbírálás alá esnek (Apron AA, és Apron AL): a légi járművek tárolására és javítására szolgáló műszaki előterek a kijelölt állóhelyekkel és gurulási nyomvonalakkal, illetve közlekedési utakkal.

Az Apron AG, Apron AA, a hajtóműpróbázó, illetve a kompenzáló helyen a légi jármű üzemelés csak az előtérügyeleti szolgálat által jóváhagyottak szerint engedélyezett.

Az Apron AL-en és AA-n a bérelt területen történő működés feltételének kialakítása és biztosítása a területet bérlő feladata és kötelessége!

Hajtóműpróbázó hely: légi járművek hajtóműveinek működéspróbájára szolgáló, zajvédelemmel és sugárterelő fallal ellátott hely, az ACE és a Lufthansa Technik légi jármű karbantartó bázisok mellett.

Kompenzálólé hely: Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén egy (1) kialakított kompenzálólé áll rendelkezésre. A burkolattal ellátott felület a B2 gurulóút Keleti oldalán található.

B5 gurulóúti várakozó öböl: 13L futópályáról történő felszállásra várakozó légi járművek sorrendjének megváltoztatására, jogellenes beavatkozás alatt álló vagy ICAO Code F légi jármű elhelyezésére, valamint 13L futópálya-közeli jégtelenítésre a B5 várakozó öböl van kijelölve. Jelen terület az 1.10. pontban meghatározott feltételek mellett használható légi jármű hajtómű működéspróba végrehajtására is.

A forgalmi előtereken csak az utas- és áruforgalommal, a légi járművek útvonalra való előkészítésével, valamint a forgalmi előterek karbantartásával és ellenőrzésével kapcsolatos tevékenységek végezhetők, abban az esetben, ha az nem jár a forgalmi állóhely szennyezésének veszélyével.

apron taxiways P2-P3-P4-Q-R-S-H1-W1-W2-V with the designated taxi lanes, aircraft stands and service roads (Appendix M 1-3.).

Maintenance areas come under different consideration as terminal aprons due to their configuration and nature of operation (Apron AA, Apron AL): Maintenance areas intended for the storage and repair of aircraft with the designated stands, taxi lanes and roads.

On Apron AG, Apron AA, the engine test stand and the compensation stand, the operation of aircraft is only permitted as approved by the apron management service.

The establishment of the conditions of operation on the leased areas of Apron AL, and Apron AA, is the task and the responsibility of the tenant leasing the area!

Engine test stand: a facility equipped with noise protection and a blast fence, to be used for the functional testing of aircraft engines, located next to the ACE and Lufthansa Technik aircraft maintenance hangars.

Compensation stand: There is one (1) compensation stand available at Budapest Ferenc Liszt International Airport. The area covered by pavement is located east of taxiway B2.

B5 holding bay: The B5 holding bay is designated for changing the order of aircraft waiting for takeoff from runway 13L, the placement of aircraft under unlawful intervention or ICAO code F aircraft and for remote de-icing in case of 13L runway direction. This area may also be used for engine testing, in accordance with the conditions prescribed in section 1.10.

On the terminal aprons, only activities related to passenger and cargo traffic, the preparation of aircraft for flight and the maintenance and inspection of the terminal aprons may be performed, in case such activities do not involve a risk of polluting the aircraft stand.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 4/32

Olyan tevékenység végeztése esetén, amely az állóhelyek elszennyeződéséhez vezetett, azt haladéktalanul jelenteni kell az AOCC-nek (tel: 296-6914), amely intézkedik a szennyeződés eltávolítására, és értesíti a repülésüzem-vezetőt.

A forgalmi előtereken és az utashidak közelében csak a légi járművek kiszolgálására, valamint ellenőrzésére kijelölt, valamint az üzemeltetést végző személyek és járművek tartózkodhatnak, illetve közlekedhetnek a Repülőtér Rend III. fejezetében leírt közlekedési szabályok betartásával.

Ha a forgalmi előtereken olyan tevékenységet végeznek, amely az állóhelyek elszennyeződéséhez vezet, ezt lehetőleg előre, de legkésőbb a munka befejezésekor haladéktalanul jelenteni kell az AOCC-nek (tel: 296-6914), amely azonnal intézkedik a szennyeződés eltávolítására, és értesíti a repülésüzem-vezetőt.

A forgalmi előtereken kiszolgáló eszközöket, járműveket, árut tárolni tilos. Ezen eszközöket és járműveket az erre kijelölt eszköztárolókban kell tartani oly módon rögzítve (kézfék, féktuskó), hogy külső erőbehatásra (pl. szél, gáz sugár), ne tudjanak elmozdulni.

Az állóhelyeken felfestett kiszolgálási készenléti területeken (vörös/fehér) az eszköztárolás tilos. Ezen területeken kizárólag az érkező légi jármű kiszolgálásában résztvevő eszköz közvetlenül az érkezés előtt, valamint a parkoló légi járművet kiszolgáló eszköz tartózkodhat. (Érkezés előtt 15. perctől az állóhely elhagyását követő 5. percig.)

A fenti eszközök tároló helyre történő visszazállítá-
sáért és megfelelő rögzítéséért a kiszolgálást végző szervezet megbízottai és a munkát végző személyek felelősek.

A fenti pontban foglaltaktól eltérő eszköztárolás esetén, vagy amennyiben a szabálytalan eszköztárolás vagy parkolás hátrányosan befolyásolja a repülésüzemet, vagy a vonuló tűzoltó és mentő járműveket, az AOCC intézkedik az eszközök elszállításáról, amely szükség esetén dokumentálására és számlázásra kerül az érintett szervezet felé.

If activities which led to the stands becoming polluted were carried out, this must be reported immediately to the AOCC (tel.: 296-6914), which will have the pollution removed, and will notify the duty airside manager.

On the terminal aprons and near air jetties, only the persons and vehicles designated for handling and inspecting aircraft or performing operational tasks may be present or move around, in compliance with the traffic rules prescribed in chapter III of the Airport Rules.

If the terminal aprons are used to perform activities which result in the stands becoming dirty or polluted, this has to be reported to the AOCC (phone: 296-6914) in advance, if possible, or immediately upon completion of the work at the latest. The AOCC will take immediate action to have the pollution removed, and notifies the duty airside manager.

The storage of handling equipment, vehicles and goods on the terminal aprons is prohibited. Such equipment and vehicles must be stored in the designated equipment storage areas, affixed (with handbrake or brake block) so that they cannot move upon external impact (e.g. wind, gas jet).

It is prohibited to store equipment in the handling standby areas painted on the stands (red/white). Only equipment participating in the handling of arriving aircraft may be present in such areas immediately prior to arrival, or equipment participating in the handling of parked aircraft. (From the 15th minute prior to arrival until the 5th minute after leaving the stand.)

The agents of the organization undertaking handling and the persons performing the work are responsible for returning the above equipment to the storage areas and for their appropriate affixation.

If equipment are stored differently from the above, or if the irregular equipment storage or parking has an adverse impact on aircraft operations or on deployed fire service or ambulance vehicles, the AOCC will take action to have the equipment in question removed. If necessary, this will be documented and invoiced to the affected organization.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 5/32

A forgalmi előtereken kijelölt szerviz utakról az állóhely végső megközelítéséig letérni szigorúan tilos.

A forgalmi előtéren a légi járművek hajtóműindítását, gurulását, hátrátolását, saját hajtóművel történő tolatását (power-back), valamint vontatását a TWR engedélyezi. A légi jármű mozgások és vontatási műveletek sorrendjét a TWR határozza meg.

A forgalmi előtereken a TWR által kiadott engedélyek célja a légiforgalom biztonságos, rendszeres, gyors áramlásának biztosítása és a légi járművek összeütközésének megelőzése.

Az előterek akadálymentességéért, állapotáért és használhatóságának minősítéséért, valamint a kiszolgálási és karbantartási tevékenységek felügyeletéért a BUD Előtér-felügyeleti szolgálata a felelős.

Az Apron egység ellenőrzi, és szükség esetén szabályozza az előtereket érintő gépjárműforgalmat.

A P1, L, P4 és U, T7N, T7S gurulóutak valamint a G előtéri gurulási nyomvonal keresztezését normál üzemi körülmények között a járművezetők az adott gurulóút forgalommentességéről való meggyőződés után, önállóan hajtják végre.

LVP2 körülmények esetén az előző bekezdésben felsorolt gurulóutak kizárólag az Apron egységtől beszerzett engedély birtokában keresztezhetők. A kereszteződés elhagyását jelenteni kell.

1.2 Állóhely- és kapukiosztás

Az állóhely- és kapukiosztást a repülőtéri operatív üzemirányító központ (AOCC) végzi.

A kiosztás az igények érkezési sorrendje szerint történik, kivéve a következő szabályok alkalmazását:

- A VIP járatok elsőbbséget élveznek a nem VIP járatokkal szemben.
- A menetrend szerinti járatok elsőbbséget élveznek a nem menetrend szerinti járatokkal szemben.

It is strictly prohibited to leave the service roads designated on the terminal aprons until the final approach of the stand.

On the aprons, the startup of the engines, push back, power back and towing procedures are subject to TWR clearance. The sequences and priorities of aircraft movements are defined by the TWR.

The objective behind clearances issued by the TWR is to guarantee the safe, quick and efficient flow of aircraft and to avoid collisions between aircraft.

The Apron Management Unit is responsible for the obstacle-free nature, the condition and the qualification of the usability of the aprons, as well as for the supervision of handling and maintenance activities.

The Apron Unit controls, and, if necessary, regulates vehicle traffic on the aprons.

Under normal operating conditions, vehicle drivers may cross taxiways P1, L, P4 and U, T7N, T7S and aircraft stand taxi lane G on their own after making sure that the taxiway in question is clear of traffic.

If the airport is operating under low visibility procedures (LVP-2), the crossing of these taxiways is only possible with permission from and the conditions specified by Apron Unit. Drivers must also report leaving the taxiway.

1.2 Stand and gate allocation

Stand and gate allocation is performed by the Airport Operations Control Center (AOCC).

A first come first served principle is applied, except as governed by the following rules:

- VIP flights have priority over non-VIP flights.
- Scheduled flights have priority over non-scheduled flights.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 6/32

- Egy induló és egy érkező járat között a minimális időintervallum 10 perc annak nagy valószínűséggel történő biztosítására, hogy az állóhely kiosztást az érkezési/indulási menetrendtől való eltérések esetén sem kell módosítani,

Maximális foglaltsági idő:

- Az 1. Terminál forgalmi előterén 3 óra, amennyiben szükséges.
- A 2. Terminál forgalmi előterén épület-közeli állóhelyek esetében 2 óra, amennyiben szükséges.
- A 2. Terminál forgalmi előterén épület-távoli állóhelyek esetében 2 óra, amennyiben szükséges.
- Amennyiben egy járat a fenti időköznel hosszabb ideig tartózkodik a földön, vontatását a földi kiszolgáló a légi jármű üzemben tartójának költségére köteles biztosítani.
- Cargo járatok az 1. Terminál forgalmi előterén rendelkezésre álló állóhelyre vagy a B5 várakozóhelyre kerülnek kiosztásra ICAO F kódjelű légi jármű esetén.
- A karbantartásra érkező járatok bármely, a műszaki előtereken rendelkezésre álló állóhelyre kerülnek kiosztásra (beleértve az AA és AL műszaki előtereket és a hajtóműpróbázó helyet).

1.2.1 Másodlagos szabályok

- Az épület-közeli állóhelyeken az éjszakai parkolás akkor engedhető meg, ha ez a másnap reggeli állóhely-kiosztási tervre nincs hatással.
- Utasszállító járatok épület-közeli állóhelyekre történő kiosztásánál elsőbbséget élveznek:
 - A legrövidebb fordulóidejű járatok,
 - A legnagyobb utas kapacitású járatok.

- The minimum buffer time is 10 minutes between a departing and an arriving flight, to ensure with high probability that deviations in departure/arrival schedules will not necessitate a change in stand allocation.

Maximum occupancy time:

- At the Terminal 1 apron 3 hours, if required.
- At the Terminal 2 apron, in case of contact stands, 2 hours, if required.
- At the Terminal 2 apron, in case of remote stands, 2 hours, if required.
- If the ground time of a certain flight exceeds the above mentioned times, the towing of the aircraft shall be provided by the handling agent at the cost of the aircraft operator.
- Cargo flights are assigned to the available stand on the Terminal 1 apron, or to the B5 holding bay in case of ICAO Code F flight.
- Maintenance flights are assigned to any available stand on the maintenance aprons (including the AA and AL technical aprons and the engine test stand).

1.2.1 Additional Rules

- Overnight parking on contact stands is allowed if it does not affect the following morning stand allocation plan.
- Passenger flights priority for contact stands is assigned as follows:
 - Shortest turn-around time,
 - Highest aircraft passenger capacity.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 7/32

1.3 Repülőgép-beállítás (marshalling)

A beállást az épület-távoli és a vizuális dokkolás-irányítási rendszerrel fel nem szerelt állóhelyeken a repülőtér-forgalmi felügyelő (AOO) jelzései alapján, a vizuális dokkolás-irányítási rendszerrel felszerelt állóhelyeken pedig a vizuális dokkolás-irányítási rendszer jelzései alapján kell végrehajtani. Az utóbbi esetben az AOO szolgálat közvetlenül nem vesz részt az eljárás felügyeletében; tevékenysége az akadálymentes útvonal előzetes ellenőrzésére korlátozódik. A vizuális dokkolás-irányítási rendszer meghibásodása esetén ezt a manuális repülőgép-beállítás biztosítása érdekében az illetékes előtér-felügyeleti egységnek azonnal jelenteni kell. Ilyen esetekben a beállítást az AOO jelzései alapján kell elvégezni. A beállított légi jármű futóművei előtt, illetve mögött a géptípusnak megfelelő méretű féktuskókat kell elhelyezni. A földi kiszolgáló szervezet kijelölt munkavállalója jelzi a féktuskók elhelyezését, és kezdeményezi a rögzítőfékek kioldását.

A repülőgép-beállítást - szükség esetén - a repülőtér üzemben tartója biztosítja.

A beállítást végző személyzet képzését a repülőtér üzemben tartója, engedélyeit pedig az NFM LH biztosítja.

Az előterek felügyeletéért a DAM/AOO felelős. Bármilyen, a normálistól eltérő jelenség esetén a DAM/AOO javító intézkedéseket kezdeményez a forgalmi ellenőrzésre és a repülőgép-beállításra a Repülőtérforgalmi kézikönyv (ASM) ide vonatkozó szabályozásai alapján.

A földön bekövetkező légiforgalmi esemény vagy baleset esetén a Kényszerhelyzeti Terv, illetve a vonatkozó forgalmi SOP alapján kell eljárni.

A repülőgép-beállítást végző személyzet köteles láthatósági mellényt és szükség esetén fülvédőt viselni.

A beállítónak olyan pozíciót kell elfoglalnia, hogy a pilótakabin személyzete számára látható legyen, illetve az előtérben a bevezető nyomvonal és a stop jelzés számára láthatóak legyenek.

1.3 Aircraft marshalling

Docking at remote stands and stands not equipped with a visual docking guidance system must be performed on the basis of the AOO's signals, and docking at stands equipped with a visual docking guidance system on the basis of the signals of the visual docking guidance system. In the latter case, the AOO service does not participate in the supervision of the procedure directly; its activity is restricted to prior verification of a clear route only. If the visual docking guidance system fails, this must be reported immediately to the competent Apron unit so that manual marshalling can be provided. In such cases, marshalling must be performed on the basis of the AOO's signals. Chokes of a size appropriate for the type in question must be placed in front of and behind the wheels of the docked aircraft. The designated employee of the ground handling agent signals that brake blocks are in place and initiates the releasing of parking brakes.

If required, aircraft marshalling will be provided by the airport operator.

The marshalling staff is trained by the airport operator and licensed by the MND CAA.

The DAM/AOO is responsible for supervision on the aprons. When noticing anything irregular, he/she will initiate corrective measures based on the relevant provisions of the Airside Safety Manual (ASM) for airside inspection and marshalling.

In the event of an aircraft ground incident/accident, actions must be taken on the basis of the Emergency Plan and the relevant Airside SOP.

Staff carrying out marshalling activities are obliged to wear a high visibility vest and, if necessary, ear defenders.

The marshaller must stand in a position where he/she can be seen by the cockpit crew and where he/she can see the lead in line and stop mark on the apron.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 8/32

Bármely gépjármű vagy földi kiszolgálási eszköz vezetője részére tilos az áthaladás a beálló légi jármű és az azt felvezető Follow Me car vagy a manuális beállítást végző marshaller között, mivel ez csökkentheti a marshaller láthatóságát a pilóta számára.

Sötétség (illetve rossz látási viszonyok között alkalmazott eljárások érvényben léte) esetén a marshalling jelzéseket megvilágított beállító bot segítségével kell elvégezni.

1.4 Légijármű felvezető (Follow Me) gépjárművek

Felvezető gépjármű biztosítására a TWR, illetve az Apron egység kérésére kerül sor a guruló légi jármű megsegítésére, illetve automatikusan azokban az esetekben, amikor folyamatban lévő munkálatok vagy átmeneti forgalmi akadály miatt a légi járművet a gurulóút középvezetől le kell téríteni. Utóbbi eset alkalmazására csökkent szárnyvég távolság esetén is sor kerülhet.

Felvezető gépjármű biztosítására igény szerint sor kerülhet a szervizutak használatára nem alkalmas kiszolgáló eszköz mozgatásához, illetve légi jármű vontatási eljárás során, amennyiben a légi jármű nem rendelkezik megfelelő rádióval.

1.5 Gyalogos ki- és beszállítás a 2. Terminálon

Általános leírás

Az utas gyaloglást szabályozó eljárás célja biztosítani a 2. Terminálon az induló és érkező utasok biztonságos gyalogos közlekedését a repülőgép és az épület között.

1.5.2 2. Terminál szabályok:

A 2. Terminál viszonylatában a gyalogos ki és beszállítási eljárás a schengeni országokból/ba irányuló járatok esetében, a terminál épület és az R270-R277-es állóhelyzóna között lehetséges, az erre a célra kialakított létesítmények használatával.

The driver of any vehicle or Ground Servicing Equipment is not allowed to cross in between the taxiing aircraft and the escorting Follow Me vehicle or the marshaller giving hand signals for the aircrew, as this may obscure the pilot's view of the marshaller.

During hours of darkness (and in case of low visibility procedures are in progress) the marshalling signals will be executed using lit wands.

1.4 Follow Me vehicles

A Follow Me vehicle will be provided upon the request of the TWR or the Apron Unit to provide assistance to a taxiing aircraft or, automatically on occasions when it is necessary to deviate aircraft from the taxiway center line to facilitate work in progress (W.I.P.), or a temporary obstruction. The latter may be the case in the event of reduced wingtip clearance.

A Follow Me vehicle will also be provided on request for the movement of ground service equipment (GSE) unable to use service roads, or during an aircraft towing operation if the aircraft is not fitted with an appropriate radio.

1.5 Walk on and off (dis)embarkation at Terminal 2

General description

The aim of the procedure regulating walk on and off (dis)embarkation is to provide for the safe and secure pedestrian movement arriving and departing passengers at Terminal 2 between the aircraft and the building

1.5.2 Regulations for Terminal 2:

At Terminal 2 the walk on and off (dis)embarkation procedure is possible between the terminal building and parking zone R270-R277 for arriving or departing Schengen flights, using the facilities established for this purpose.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: 13	Oldal/Page: IV - 9/32

Az érkező és induló utasok mozgásának biztosítására az adott állóhelyek előtt egy fedett gyalogos zóna, valamint az utasok tartózkodására kijelölt létesítmények kerültek kialakításra, melyek célja, hogy elkülönítsék az érkező és induló utasáramlást, valamint biztosítsák az induló utasok beszállítási folyamatait. Az érkező és induló utasok az épület és a légi jármű állóhelyek között kizárólag a kijelölt gyalogoszónában, valamint az utas gyűjtő létesítményekben közlekedhetnek. A zónát és a létesítményeket elhagyni - a légi járműre történő be- és a kiszállítás ideje alatt, a repülőgép közvetlen környezetét kivéve - tilos. A zónában való utasáramlás felügyeletét az érintett kiszolgáló szervezet és a repülőtér üzemeltetője által biztosított, és ezen feladatra kiképzett és delegált személy látja el.

Amennyiben a schengeni zóna állóhelye nem-schengeni járat, vagy a nem schengeni zóna állóhelye schengeni járat számára kerül kijelölésre, úgy a járatot akár érkező, akár induló viszonylatban autóbusszal kell kiszolgálni.

Az utasok menetvonala több ízben keresztezi a repülőtéri szervízút hálózatot. A biztonságos üzemelés érdekében ezeken a helyeken figyelemfelhívó módon kialakított gyalogos átkelő helyek kerültek felfestésre. Ezen gyalogos átkelő helyeknél minden esetben az utasnak van elsőbbsége. Ezen átkelőhelyek megközelítésekor minden gépjármű köteles lassítani és meggyőződni, hogy nincs keresztező gyalogos forgalom 50 m-en belül. Amennyiben gyalogos forgalom van, úgy a járművezető köteles megállni és a gyalogosnak elsőbbséget adni. A fenti átkelőket utas áramlás esetén az érintett kiszolgáló szervezet által delegált személynek kell felügyelnie.

Érkező járat esetén az érintett GH kijelölt munkatársa rádión keresztül jóváhagyást kér az AOCC-től az utasok bevezetésére a terminálhoz. Ő nyitja az adott állóhelyen lévő átjárót, majd mutatva az utat az utasok előtt bemegy a T2 épülethez, majd nyitja a bejáratot.

A gyalogos ki/beszállítás valamint az aktív forgalmi előtér repülésbiztonsági, repülésvédelmi, munka- és egészségvédelmi szempontból történő védelme ér-

To provide for the movement of arriving and departing passengers in front of the stands in question, a covered pedestrian walkway and facilities holding passengers have been established which separate the flow of arriving and departing passengers, and provide for the boarding procedures of departing passengers. Arriving and departing passengers may only move between the terminal building and the aircraft stands along the designated passenger walkways and holding facilities. It is prohibited to leave the walkways and the facilities during embarkation and disembarkation, except in the immediate vicinity of the aircraft. Passenger flow in the zone is supervised by trained staff delegated and provided by the competent handling organization and the airport operator.

If a stand in the Schengen zone is designated for a non-Schengen flight, or a stand in the non-Schengen zone is designated for Schengen flight, this must be handled by busing, both in the case of departure and arrival.

The passenger walkways cross the airport service road network in more than one location. In the interest of safe and secure operation, a pedestrian crossing with enhanced visibility has been established in these areas. Passengers always have the right of way at these crossings. When approaching these crossings, all vehicles must slow down and make sure that there are no pedestrians crossing within 50 m. If there is pedestrian traffic, drivers are obliged to stop and give the right of way to the pedestrians. In case of such pedestrian traffic, the crossings must be supervised by the person delegated by the competent handling organization.

In case of arriving flights the designated employee of the competent GH company requests permission from the AOCC by radio to lead the passengers to the terminal. He/she opens the passageway at the given stand, and then proceeds to the T2 building in front of the passengers, showing the way, and opens the door of the entrance.

To safeguard walk on and off (dis)embarkation as well as aviation and labor and health safety and security on the active apron, walk on and off pro-

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 10/32

dekében a gyalogos ki és beszállítást az AODM fel-függesztheti. Ezen esetekben át kell térni a buszos utas kezelésre, iránytól és üzemelési jellegtől függetlenül.

1.5.3. Alapszolgáltatást nyújtó beszállító létesítmények (basic boarding gates)

A 2A terminál mellett kialakított, alapszolgáltatást nyújtó beszállító létesítmények (BBG) használatának szabályait az M4-08. melléklet tartalmazza.

1.6 A légitársaságok vontatásának szabályai

1.6.1

Légijárművet vontatni csak olyan - az NFM LH által kiadott - engedély birtokában lehet, amely engedélyben felsorolt tevékenységek valamelyike magában foglalja ezt a munkafolyamatot. A vontatási művelet bármely pozíciójában - kivéve a légitársaság személyzetét - csak olyan személy vehet részt, akit az engedély birtokosa erre kiképzett és megfelelő társasági megbízással ellátott.

A vontató jármű vezetőjének, ezen felül rendelkeznie kell megfelelő belterületi jogosítvánnyal és az adott vontató jármű kezelésére való képzettségét igazoló társasági okmánnyal.

1.6.2

A vontatott légitársaság elsőbbséget élvez minden földi járművel szemben, a saját hajtóművel guruló légitársaság azonban köteles elhaladási elsőbbséget biztosítani.

1.6.3

A vontatás maximális sebessége 15 km/óra.

1.6.4

A vontatásnál követni kell a gurulási nyomvonalat. Ha a nyomvonal nem látható, és/vagy a fékhatás csökkent értékű, a vontatást olyan sebességgel kell végrehajtani, hogy a vontatmány akadály észlelésekor biztonsággal megállítható legyen.

cedures may be suspended by the AODM. In this case passengers must be bused, irrespective of the direction of travel or the nature of operations.

1.5.3 Basic boarding gates

Appendix M4-08 contains regulations for the use of the basic boarding gates (BBG) established near Terminal 2A.

1.6 The rules of the towing of aircraft

1.6.1

Aircraft may only be towed in possession of a permit issued by MND CAA that contains as one of the activities listed an activity which includes this work process. Only persons trained for this by the holder of the permit and possessing appropriate company authorization may participate in any position of the towing procedure, except for the crew of the aircraft.

In addition, the driver of the tow vehicle must also hold an appropriate internal driver's license and a company document verifying qualification to operate the type of tow vehicle in question.

1.6.2

Towed aircraft have the right of way against any ground vehicle, but are obliged to give the right of way for passage to aircraft taxiing under their own power.

1.6.3

The maximum speed for towing is 15 km/h.

1.6.4

The taxi lane must be followed during towing. If the taxi lane is not visible, and/or the braking effect is of a reduced value, towing must be performed with a speed that ensures that the tow can be safely halted if an obstacle is detected.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 11/32

1.6.5

A vontatás teljes időtartama alatt kötelező a működő válaszjeladó (squitter) használata. A működő válaszjeladó (squitter) nélküli vontatásokat csak működő válaszjeladóval (squitter) rendelkező DAM/AOO felvezetéssel lehet végrehajtani.

A vontatási művelet teljes időtartama alatt működtetni kell a légi járművek összeütközés elleni fényeit, valamint szükség esetén a légi jármű pozíció fényeit is.

1.6.6

A vontatás megkezdése előtt a vontató jármű vezetőjének be kell szereznie az Apron egység hozzájárulását, majd engedélyt kell kérnie a TWR-től. A vontatási kérelemnek tartalmaznia kell a kiindulási helyet és a végcél/AOCC által megadott cél állóhely számát.

Az Apron egység az állóhely bizonytalansága esetén köteles egyeztetni az AOCC-vel és ezt követően a vontató jármű vezetőjének az állóhely számát megerősíteni.

A vontatás csak a TWR engedély birtokában és az Apron egység hozzájárulását követően kezdhető meg.

Az állóhelyekhez történő vontatás esetén, amennyiben szükséges, a vontatójármű vezetőjének munkáját a légi jármű üzemeltetője által megbízott startszerelő ellenőrzi és a felfestett látjelek alapján a vontatmányt megállítja.

1.6.7

A munkaterületen történő vontatást (beleértve a hajtóműpróbázó helyre és a kompenzáló helyre történő vontatást is) kizárólag a TWR-től kapott engedély alapján lehet végrehajtani. Futópályát érintő vontatás esetén a futópálya keresztezhetősége érdekében újbóli engedélyt kell kérni az TWR-től. A futópálya keresztezésekor a futópálya elhagyását akkor kell jelenteni, amikor a vontatmány, valamint a kísérő gépjármű teljes terjedelmében keresztezte a futópálya várópontját.

1.6.5

During the entire aircraft towing process, the use of an operational transponder (squitter) is obligatory. Towing processes performed without an operational transponder (squitter) shall be led by a DAM/AOO equipped with an operational transponder (squitter).

During the entire towing process, the anti-collision lights of the aircraft shall be operated, and, if necessary, the position lights shall also be operated.

1.6.6

Prior to commencing towing, approval must be requested from the Apron Unit, and then clearance shall be requested from the TWR. The request for towing must contain the starting position and the destination / the stand number provided by the AOCC).

In case of uncertainty regarding the stands, the Apron Unit must coordinate with the AOCC, and shall then confirm the stand number to the driver of towing vehicle.

The towing of the aircraft can only be started following approval from the Apron Unit and clearance from the TWR.

In case of towing onto aircraft stands, if necessary, the operator's ground technician supervises the work of the driver of the tow vehicle, and stops the tow on the basis of the painted visual signals.

1.6.7

Towing within the maneuvering area (including towing to the engine test stand and to the compensation stand) may only be performed on the basis of the clearance received from the TWR. In case of towing affecting a runway, repeated clearance must be requested from the TWR for crossing the runway. When crossing the runway, the leaving of the runway must be reported when the tow and the escorting vehicle have fully crossed the holding point of the runway.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 12/32

A vontatásban, a vontató gépjárművön kívül, csak a vontatás végrehajtásához szükséges gépjárművek vehetnek részt, kizárólag zárt alakzatban kísérve a vontatmányt.

1.6.8

Amennyiben a vontatási művelet akadályok közelében zajlik, a vontatást szárnyvég kísérővel is biztosítani kell, függetlenül a vontatás helyszínétől vagy jellegétől.

1.7 Légijárművek károsodása az állóhelyen

Baleset/repülőeseményről történő értesítés esetén a DAM a helyszínre érkezik, az eseménnyel kapcsolatos fontos tényeket összegyűjti, fényképeket készít, és bármely hivatalos vizsgálatot megelőzően az esemény valószínűsíthető okáról jelentést tesz.

Légijármű károsodásának tényét az észlelő azonnal jelenteni köteles az AOCC-nek (296 69 14).

1.8 A mozgási területre vonatkozó általános eljárási szabályok

A személyzet számára kötelező:

1. Az előterekre vonatkozó szabályzatok ismerete.
2. A repülőtéri belépőkártya látható helyen történő viselése.
3. Láthatósági mellény viselése.
4. Az előtereken a szervizutak használata.
5. Bármely üzemanyag, olaj vagy kenőanyag kiömlés jelentése.
6. Bármely, a biztonságot veszélyeztető helyzet jelentése.
7. A szemétnak az erre a célra kihelyezett gyűjtőedényekben történő elhelyezése.
8. Biztosítani, hogy idegen eredetű tárgyak / törmelék (FOD) nem képződik.

A személyzet számára tilos:

1. A mozgási területen dohányozni - a kijelölt dohányzó helyek kivételével - akár a szabadban, akár járművekben.
2. A kerítéseket, kordonokat elmozdítani vagy megkerülni.
3. Bármely tevékenységet folytatni, amely a madarakat vagy más állatokat vonzhatja.

Besides the tow vehicle, only the vehicles required for performing the towing may participate in the towing, escorting the tow only in closed formation.

1.6.8

If the towing procedure is performed near obstacles, it must be performed with wing-walking, irrespective of the site or the nature of the towing procedure.

1.7 Damage to aircraft on stand

When notified of an accident / incident, the DAM will attend the scene and obtain relevant facts concerning the accident/incident, take photographs and report the likely cause of such incident prior to any formal enquiry.

Any damage to aircraft detected must be reported to the AOCC (296-6914) immediately.

1.8 General rules of conduct on the airside

Staff are obliged:

1. To be familiar with all regulations applicable to the apron.
2. To wear the airport pass visibly.
3. To wear a high visibility vest.
4. To use the service roads in the apron areas.
5. To report any fuel, oil or lubricant spillage.
6. To report any situation jeopardizing safety.
7. To put garbage in the bins installed for that purpose.
8. To prevent the generation of F.O.D.

Staff are not allowed:

1. To smoke in the movement area, whether outside or in a vehicle, with the exception of the designated smoking areas.
2. To move or to bypass fencing or barriers.
3. To do anything which may attract birds or other animals.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 13/32

1.9 A műszaki előtér rendje (Apron AA, AL,)

1.9.1 Gurulás a műszaki előtereken

Műszaki előtereken (Apron AA, Apron AL) a gurulás tilos, kivéve:

érkező légitársaságok A1 gurulóút és a felfestett STOP vonal közötti gurulását, valamint induló légitársaságok számára felfestett „hajtóműindítási pont” és az A1 gurulóút közötti gurulását.

Ezen előterekre való belépés után, a felfestett STOP vonalnál a repülőgépet a gurulási nyomvonalon meg kell állítani, és a továbbiakban vontató jármű segítségével kell a megfelelő helyre pozícionálni.

Induló légitársaság esetén a repülőgépet a felfestett gurulási nyomvonalra a felfestett „hajtóműindítási pontra” vontató jármű segítségével kell pozícionálni. A hajtóműindítás és az elgurulás kizárólag ezen pozícióból végezhető.

Azon esetekben, amikor a vontatás műszaki okoknál fogva nem kivitelezhető, úgy a légitársaságokat minden esetben Follow Me gépkocsik vezetik az Apron AA előtéren. Ezen esetekben a gurulás során követendő útvonal akadálymentességéért, az előtérben történő gurulás teljes időtartama alatt, az AOO felel.

Az Apron AG és AA előtereken minden az előteret vagy az állóhelyeket érintő vontatás előtt be kell szerezni az illetékes Előtérügyeleti szolgálat hozzájárulását, beleértve a nyomvonalra történő pozícionálásokat is.

1.9.2

Az Apron AA-n lévő felfestett állóhelyekkel a Budapest Airport AOCC szolgálata gazdálkodik, ezért nem helyezhető el olyan akadály, illetve nem megengedett olyan járműközlekedés, amely nem célirányú, továbbá amely veszélyezteteti vagy zavarja az e területen végzett műszaki tevékenységet és a parkoló légitársaságok biztonságát. Az Apron AL-en annak bérleti jellege miatt a Budapest Airport AOCC szolgálata állóhely kiosztási szempontból

1.9 Rules pertaining to technical aprons (Apron AA, AL)

1.9.1 Taxiing on the technical aprons

On the technical aprons (Apron AA, Apron AL), taxiing is prohibited, with the exception of:

Taxiing by arriving aircraft between taxiway A1 and the painted STOP line, and taxiing by departing aircraft between the “Engine startup point” and taxiway A1.

After entering these aprons, the aircraft shall be stopped at the painted STOP line on the taxi lane, and shall thereafter be positioned in the appropriate location with the help of a tow vehicle.

In the case of departing aircraft, the aircraft must be stopped on the marked taxi lane at the painted “Engine startup point”, by means of a tow vehicle. Engine startup and taxiing may only be performed from this position.

In cases when towing is not feasible due to technical reasons, aircraft shall in all cases be led by Follow Me vehicles on Apron AA. In these cases, the AOO is responsible - during taxiing on the apron - for ensuring that the taxiing route is free of obstacles.

On Apron AG and AA, the permission of the competent Apron Guidance Unit must be obtained prior to all towing operations impacting the apron or the stands, including the positioning of aircraft on the taxi lane.

1.9.2

Stands marked on Apron AA are managed by Budapest Airport's AOCC service. Thus, no obstacles may be placed and no vehicle traffic is permitted that is not expedient, or which endangers or disturbs the technical activities performed in this area and the safety of parked aircraft. Budapest Airport's AOCC service does not dispose over Apron AL in terms of stand allocation, due to the fact that it is leased. Similarly to the storage of aircraft inside

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 14/32

nem diszponál. Hasonlóan a hangáron belüli légitárművek tárolásához, az AOCC a légitárművek bérelt előtérén belüli pontos pozícióját nem tartja nyilván, az AL-en belüli vontatási műveleteket nem regisztrálja!

1.9.3

Az Apron AA, AL és AG előtereken a légitárműveket munkavégzés után az üzemeltető előírásai szerint le kell zárni.

1.9.4

Az Apron AA-n és Apron AL-en történő indulási célból végzett hajtóműindítások kizárólag a hajtómű indítási pozícióban végezhetők az üzemeltető start-szerelőjének jelenlétében, miután az indítás feltételeinek és az előírt tűzoltó készülékeknek a meglétéről meggyőződött. A légitármű személyzete minden esetben köteles beszerezni a TWR hajtómű-indítási engedélyét.

1.9.5

Az előzőekben felsorolt szabályok az Apron AA és AL rendjét határozzák meg. A hangárok belső rendjének, illetve a bérelt előtér szakaszok rendjének kialakítása, valamint a biztonságos munkavégzés és a légitárművek biztonságát szolgáló feltételek megteremtése a hangárokat és az előtér szakaszt bérlő szervezet feladata. Erre vonatkozóan az üzemeltetők dolgozzák ki saját szabályozásukat a Repülőtér Rend figyelembevételével.

1.10 Légitármű hajtómű működéspróbájának rendje (hajtóműpróbázás)

1.10.1 Általános szabályok

A hajtóművek földi működésellenőrzése engedélyköteles tevékenység. A tevékenység helyének és időpontjának kiválasztása légitármű méretkategória és hajtómű teljesítményfüggő.

A teljesítmény szerinti (alapjáratinál magasabb teljesítményű) működéspróbát az ICAO Code C légitármű kategóriáig a kiépített hajtóműpróbázó

hangars, the AOCC does not record the precise position of aircraft within the lease apron, and does not register towing operations within AL!

1.9.3

Aircraft on Aprons AA, AL and AG must be locked once work has been completed, in accordance with the operator's regulations.

1.9.4

Engine startup for departure on Apron AA and Apron AL may only be performed in engine startup position in the presence of the operator's ground technician, having checked the presence of the conditions for startup and the prescribed fire extinguishers. In all cases, the aircrew is obliged to obtain clearance for engine startup from the TWR.

1.9.5.

The above regulations define the rules pertaining to Apron AA and Apron AL. It is the task of the organization leasing the hangars and the apron sections to provide for the orderly internal operation of the hangars and the orderly operation of the leased apron sections, to establish conditions for the safe performance of work and to ensure conditions guaranteeing the safety of aircraft. Operators should draft their own regulations in this regard, with consideration for the Airport Rules.

1.10 The rules of engine testing

1.10.1 General rules

The functional testing of aircraft engines on the ground is subject to permission. The selection of the location and the time for the activity is dependent on the size category of the aircraft and the power of the engine.

Engine power tests (on power levels higher than idle power) for up to ICAO code C aircraft must be performed at the engine test stand constructed for

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 15/32

helyen kell végrehajtani. Ettől eltérni kizárólag az 1.10.4 pontban részletezett módon lehetséges.

Az ICAO Code C kategóriánál nagyobb légi járművek teljesítmény szerinti hajtómű működéspróbája az 1.10.4 pontban leírt helyszínen és feltételek mellett végezhető.

A légi jármű hajtómű működéspróba végrehajtását csak a feladattal megbízott és kiképzett személyek végezhetik.

A hajtómű(vek) működéspróbája a mindenkorai tűz és munkavédelmi szabályok betartása, valamint a légi jármű gyártója által előírt biztonsági követelmények betartásával végezhető.

Mindig meg kell győződni a terület akadály (FOD) mentességéről és tisztaságáról. Eltérés esetén értesíteni kell a Repülőtéri Üzemirányító Központot (AOCC airside controller: tel.: (1) 296-6914).

A hajtómű(vek) működéspróbájához biztosítani kell a megfelelő féktuskókat és ellenőrizni kell a kézi tűzoltó készülékek helyszíni meglétét.

A hajtómű(vek) működéspróbája során keletkezett felületi szennyeződést jelenteni kell az AOCC felé.

A hajtómű működtetés közben folyamatos kétoldali föld levegő rádiókapcsolatot kell fenntartani a területileg illetékes egységgel.

1.10.2 Engedélyezési eljárás

A hajtómű teljesítmény szerinti működéspróbája iránti igényt az erre a célra rendszeresített „**Hajtóművezési kérelem**” formanyomtatványon (M4-9 számú melléklet függeléke) kell előzetesen megküldeni legalább 24 órával a működéspróba tervezett időpontja előtt az AOCC részére (e-mail: airport.ops@bud.hu). Az AOCC a kérelem jóváhagyását visszaigazolja a kérelmező felé.

this purpose. Deviations from this are only permitted as detailed in section 1.10.4.

Engine power tests for aircraft larger than ICAO code C may be performed at the location and with the conditions described in section 1.10.4.

Aircraft engine power tests may only be performed by trained staff commissioned to perform this task.

Functional engine testing may be performed in compliance with valid fire safety and labor safety regulations and safety requirements prescribed by the aircraft manufacturer.

The obstacle-free nature (FOD) and cleanliness of the area must be verified in all cases. In case of any deviation, the Airport Operations Control Center (AOCC airside controller: tel.: (1) 296-6914) must be notified.

The appropriate brake blocks must be provided for functional engine tests, and the presence of the hand-held fire extinguishers must be checked at the site.

Any surface pollution generated during engine testing must be reported to the AOCC.

Continuous two-way radio contact must be maintained with the unit competent in the area during engine testing.

1.10.2 Permitting procedure

Requests for engine power tests must be sent to the AOCC (e-mail: airport.ops@bud.hu) in advance, at least 24 hours prior to the planned time of the engine test, using the form entitled “**Engine test form**” (schedule of appendix M4-9). The AOCC confirms the approval of the request to the applicant.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 16/32

A hajtóművek tényleges beindításának engedélyét az adott terület forgalomszervezéséért felelős egységtől DRR rádión vagy föld-levegő rádión a területileg illetékes egység frekvenciáján kell megkérni, valamint a hajtóműpróba befejezését is ugyanitt kell jelenteni.

Az egyes területekért felelős egységek a következők:

- a) **Apron:** 1. Terminál és 2. Terminál forgalmi előtér, hajtóműpróbázó hely, helikopter-nyűgöző hely, Apron AA, AG, AL;
- b) **TWR GRD:** B5 gurulóúti várakozó öböl, kompenzáló-hely, forgalmi és műszaki előtereken kívüli gurulóutak, futópályák.

A hajtómű teljesítmény szerinti működéspróbáról az AOO szolgálat a „**Hajtóművezési elismervény**” formanyomtatványon rögzíti a működéspróba legfontosabb adatait (pl. művelet kezdete és vége, légijármű típusa, műveletet végző cég neve, művelet helyszíne, stb.).

1.10.3 Alapjáratú teljesítményen végzett működéspróba

Alapjáratú teljesítményen végzett hajtómű működéspróba az alábbi helyszíneken végezhető maximum egy hajtóművel, legfeljebb 5 percig, napszaki korlátozás nélkül:

1. Az 1. Terminál forgalmi előtér állóhelyein, kivéve a G152-G162-es állóhelyszakaszt.
2. A 2. Terminál forgalmi előtér állóhelyein;
3. Az Apron AA, AG, AL előtérszakaszon, a felfestett gurulási nyomvonalon, az előtéri ki-lépési pontnál felfestett indítási pozícióban.

Időtartam és napszaki korlátozás nélkül az 1.10.4 pont 1-3. alpontjában felsorolt helyszíneken lehet alapjáratú teljesítményű működéspróbát végezni.

1.10.4 Teljesítmény szerinti hajtómű működéspróba

Az alapjáratú teljesítménynél nagyobb teljesítményű működéspróba kizárólag az alábbi helyszíneken végezhető:

Permission for actual engine start-up must be requested from the unit responsible for traffic management in the given area, by DRR radio (or air-to-air radio on the frequency of the unit competent in the given area), and the completion of the engine test must be reported to the same unit.

The units responsible for the various areas are the following:

- a) **Apron:** Terminal 1 and Terminal 2 apron, engine test stand, helicopter tie-down position, Apron AA, AG, AL;
- b) **TWR GRD:** B5 holding bay, compensation stand, taxiways outside of the terminal and technical aprons, runways.

The AOO service records the most important specifics of functional engine tests (e.g. beginning and end of test, aircraft type, name of the company performing the test, location, etc.) using the form “Engine test voucher”.

1.10.3 Functional tests at idle power

Functional engine tests at idle power may be performed at the following locations, with a maximum of one engine, for a maximum of 5 minutes, without restriction in terms of the time of day:

1. On the stands of the Terminal 1 apron, with the exception of parking zone G152-G162
2. On the stands of the Terminal 2 apron;
3. On the Apron AA, AG, AL apron section, on the marked taxi lane, at the starting position marked at the apron exit point.

Functional engine tests at idle power may be performed at the locations listed in points 1-3 in section 1.10.4 without restriction in terms of the time of day and the duration of the test.

1.10.4 Functional engine power tests

Functional engine tests at power levels higher than idle power may only be performed at the following locations:

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 17/32

1. A legfeljebb ICAO C kódjelű légitársaságok számára kialakított hajtóműpróbázó helyen, teljesítmény, valamint idő- és napszaki korlátozás nélkül;
2. A hajtóműpróbázó hely melletti helikopter-nyűgöző helyen a helikopterek számára, teljesítménykorlátozás nélkül 08:00 és 18:00 LT között;
3. Amennyiben a hajtóművező hely valamilyen oknál fogva nem alkalmas a működéspróba végrehajtására, úgy a B5 gurulóúti várakozó öböl vagy az A9 gurulóút is kijelölhető 08:00 és 18:00 LT között.

Amennyiben a 3. pontban felsorolt helyszíneken 18:00 és 22:00 LT, valamint 06:00 és 08:00 LT között van szükség teljesítmény szerinti hajtómű működéspróbára, úgy külön be kell szerezni az NFM LH előzetes írásos engedélyét, legalább 24 órával a tervezett hajtóművezés időpontja előtt, amelyet csatolni kell az AOCC számára benyújtandó „Hajtóművezési kérelem” formanyomtatványhoz. A hatósági engedélyben foglaltak szerinti hajtómű működéspróbát az ügyeletes repülésüzem-vezető felügyi és ellenőrzi.

22:00 és 06:00 LT között teljesítmény szerinti hajtómű működéspróba a hajtóműpróbázó helyen kívül nem hajtható végre.

1.10.5 A hajtóműpróbázó hely működési rendje

A hajtóműpróbázó hely működésének eljárásrendjét az M4-9 számú melléklet ismerteti.

1.10.6 A hajtómű működéspróba díjazása

Azokon a területeken, ahol teljesítmény szerinti hajtómű működéspróba is végezhető, a próbázás után a Budapest Airport Zrt. területhasználati díjat vehet ki.

1. At the engine test stand established for aircraft up to ICAO code C, without restriction in terms of power, time of day and the duration of the test;
2. For helicopters at the helicopter tie-down position next to the engine test stand, without restriction in terms of power, between 08:00 and 18:00 LT;
3. If the engine test stand is not suitable for the performance of the functional test for whatever reason, the B5 holding bay and taxiway A9 may also be designated, between 08:00 and 18:00 LT.

If functional engine power testing is necessary between 18:00 and 22:00 LT, or between 06:00 and 08:00 LT at the locations listed in point 3 above, the prior written permission of the MND CAA must also be obtained separately at least 24 hours prior to the planned time of the engine test, and must be attached to the form entitled “Engine test form”, to be submitted to the AOCC. The functional engine test complying with the contents of the authority permission is supervised and checked by the duty airside manager.

It is prohibited to perform functional engine power testing between 22:00 and 06:00 LT outside the engine test stand.

1.10.5 The operational rules of the engine test stand

The procedural rules for the operation of the engine test stand are outlined in appendix M4-9.

1.10.6 The fee payable for functional engine testing

Budapest Airport Ltd. may levy an area usage fee for testing in the areas where functional engine power testing may be performed.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 18/32

1.11 A general aviation kategóriába tartozó légitársaságok nyújtásának rendje

1.11.1

A fenti kategóriába sorolt, 5700 kg maximális felszállótömeg (MTOW) alatti légitársaságokat érkezés után azonnal le kell nyújtani az üzemeltető költségére, az időjárási helyzettől függetlenül.

1.11.2

A légitársaságok nyújtását a Repülőtér-forgalmi Felügyelet (DAM/AOO) rendeli el és ellenőrzi, és a légitársaságot kiszolgáló szervezet műszaki kiszolgáló szolgálata hajtja végre.

1.12 A légitársaságok hajtómű-indítási szabályai

A hajtómű indítási- és hátratólási engedélyeket a TWR a légitársaság vezető kérésére és felelősségére adja ki. A művelet során az ATC és a földi személyzet a légitársaság személyzetén keresztül kommunikál egymással.

A hajtómű-indítási és hátratólási engedély csak az alábbi feltételek együttes teljesülése esetén kérhető:

- a légitársaság kiszolgálása befejeződött;
- a légitársaság összes ajtaját bezárták;
- a repülőgép közeléből eltávolították a kiszolgáló eszközöket;
- amennyiben szükséges, a vontató kész a légitársaság mozgatására;
- a fenti feltételek meglétéről az indításvezető a légitársaság vezetőt tájékoztatta és
- az érintett járat az útvonal engedélyt a CDC (Budapest Delivery)-től megkapta.

Indokolt esetben a Budapest Ground (GRC) a hajtómű indítási engedélyt csak akkor adja ki, ha a fenti feltételek meglétét az Apron egység megerősítette.

1.11. The rules of the tying down of general aviation aircraft

1.11.1

Aircraft belonging to the above category, with a maximum takeoff weight (MTOW) of less than 5700 kg must be tied down immediately after arrival at the operator's cost, irrespective of weather conditions.

1.11.2

The tying down of aircraft is ordered and checked by the Airfield Operations Service (DAM/AOO) and is performed by the technical service unit of the organization handling the aircraft.

1.12 The rules of engine startup

The TWR issues engine startup and pushback clearances upon the request and the responsibility of the pilot. During the procedures, ATC and ground staff communicate with each other via the aircraft crew.

Engine startup and pushback clearance can only be requested in case the following conditions have all been fulfilled:

- The handling of the aircraft has been completed;
- All doors of the aircraft have been closed;
- Handling equipment have been removed from the vicinity of the aircraft;
- If necessary, the pushback vehicle is ready to move the aircraft;
- The startup control officer has informed the air crew about the fulfillment of the above conditions, and
- The flight has received the en-route clearance from CDC (Budapest Delivery).

In warranted cases, Budapest Ground (GRC) only issues the startup clearance if the fulfillment of the above conditions has also been confirmed by the Apron Unit.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: 13	Oldal/Page: IV - 19/32

A hajtómű indítási vagy a hátratólási művelet a GRC által kiadott engedély birtokában kezdhető meg. A műveletet az engedély vételét követően 1 percen belül meg kell kezdeni.

A TWR határozza meg az indítás és hátratólás végrehajtási módját, melyet a légijármű személyzete továbbít az indításvezető felé. Az említett műveletek biztonságos megkezdhetőségéért az adott légijárművet kiszolgáló szervezet által biztosított indításvezető felel. A hajtómű-indítási illetve hátratólási eljárásokat az AOO felügyeli, és amennyiben rendellenességet tapasztal, a folyamatokba szükség esetén beavatkozik és erről tájékoztatja az Apron egységet, aki szükség esetén haladéktalanul informálja a TWR-t.

Amennyiben az indításvezetői feladatokat a Budapest Airport Zrt. AOO szolgálata látja el, abban az esetben az indítás feltételének ellenőrzése az AOO-t terheli. Az ilyen eseteknél az AOO szükség esetén az Apron egységgel a művelet végrehajtásáról egyeztet.

Az indító légijármű személyzete az indítási folyamattal kapcsolatosan felmerülő bármilyen problémáról haladéktalanul köteles tájékoztatni a TWR-t.

1.12.1

A forgalmi előtereken történő hajtóműindításnál az indításvezető jelenléte minden esetben, és ezen felül, a 1.12.7. pont 2. bekezdésben felsorolt esetekben az AOO jelenléte is kötelező. A general aviation jellegű repülést végrehajtó légijárművek esetében az indításvezető jelenléte nem kötelező. A hajtóműindításnál kizárólag az indítási folyamattal közvetlenül összefüggő tevékenységet folytató személyek tartózkodhatnak.

1.12.2

Az indításvezető az állóhelyet csak akkor hagyhatja el, ha a légijármű elgurult.

1.12.3

A hajtóműindításhoz tűzvédelmi biztosítását nyújtó gépkocsi jelenlétéről és elhelyezkedéséről a Repülőtéri Hivatásos Tűzoltó Parancsnokság belső szabályzata rendelkezik.

The engine startup or pushback procedure can be started only with clearance from the GRC. The procedure shall be commenced within 1 minute of receiving such clearance.

The TWR determines the parameters of startup and pushback, which the aircraft crew forwards to the startup control officer. The startup control officer provided by the handling organization of the given aircraft is responsible for the safe commencement of the aforementioned procedures. Engine startup and pushback procedures are supervised by the AOO, who intervenes in case of any irregularity, and informs the Apron Unit thereof. The Apron Unit shall forward necessary information to TWR immediately.

If the startup control officer's tasks are performed by the Budapest Airport Ltd.'s AOO service, the AOO is responsible for checking the conditions of startup. In such cases, the AOO shall coordinate with the Apron unit about the execution of the procedure, if necessary.

The aircraft crew is obliged to inform the TWR immediately about any problem encountered during the startup procedure.

1.12.1

During engine startup on the terminal aprons, the presence of the startup control officer is always mandatory, and, in addition, in the cases listed in paragraph 2 of section 1.12.7, the presence of the AOO is also mandatory. In the case of aircraft performing general aviation type flights, the presence of the startup control officer is not mandatory. No other persons in addition to those listed above may be present near the aircraft under engine startup.

1.12.2

The startup control officer may only leave the stand if the aircraft has taxied off.

1.12.3

The internal regulations of the Airport Fire Service regulate the presence and location of the vehicle providing fire safety protection for the engine startup.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 20/32

1.12.4

A hajtóműindítást és/vagy hátratulási eljárást vezető indításvezető feladata és felelőssége más személyre nem ruházható át. A légi jármű személyzetel történő kommunikációt a TWR szolgálaton kívül kizárólag az indításvezető vagy az AOO végezhet.

Az alábbi különleges esetekben az indításvezető jelenléte mellett, kizárólag az AOO engedélyével kezdhető meg a hajtómű-indítási és hátratulási eljárás:

- az állóhely tengelyvonala, nem vagy rosszul látható, azonosítható,
- az érintett járat VIP101 STATE/HEAD minősítésű,
- az érintett járat „general aviation” jellegű repülést hajt végre,
- az Apron egység az adott forgalmi szituációt úgy értékeli, hogy az indítás AOO felügyeletet igényel,
- amennyiben a légi jármű power-back eljárással hagyja el az állóhelyet,
- amennyiben a légi jármű ICAO „E” vagy „F” kódjelű,
- amennyiben az indítás/hátratulás nem a felfestett tengelyvonal és orrkerék megállítási pozícióban történik,
- amennyiben az adott járat vagy földi kiszolgáló szervezet nem rendelkezik saját kiképzett indításvezetővel,
- forgószárnyas légi jármű esetén, kivéve a Légirendészeti Parancsnokság légi járművét.

1.12.5

Push-back eljárás esetén a hátratulást végző jármű vezetője az indításvezetőtől vagy az AOO-tól kapott engedély után felfestett burkolati jelek alapján a légi járművet az előtéri gurulóútra tolja úgy, hogy a légi jármű megállása után annak hossz tengelye a gurulóút hossz tengelyében, orrfutója a gurulási nyomvonalon legyen.

1.12.6

Az állóhelyek azon csoportjainál, ahol lekapcsolási fékoldási pontot (break away point) festettek fel, a légi jármű orrfutóját erre a pontra kell állítani.

1.12.4

The tasks and responsibilities of the startup control officer managing engine startup and/or pushback may not be transferred to other persons. Only TWR, the startup control officer or the AOO may communicate with the aircraft crew.

The engine startup and the pushback procedure may only be started in the presence of the startup control officer and with the permission of the AOO in the following exceptional cases:

- If the stand centerline is not or only badly visible or identifiable,
- The flight in question is a VIP101 STATE/HEAD flight,
- The flight in question is performing a general aviation type flight,
- The supervision of the AOO is required for startup in the given traffic situation, according to the judgment of the Apron unit
- If the aircraft leaves the stand by means of power-back procedure
- If the aircraft is ICAO code “E” or code “F”,
- If engine startup / pushback does not occur on the marked centerline and nose gear stop position,
- If the given flight or handling agent does not have a trained startup control officer or its own,
- In case of rotary wing aircraft, except for the aircraft of the Air Police Command.

1.12.5

In case of pushback procedure, the driver of the vehicle performing pushback pushes the aircraft onto the apron taxiway on the basis of the painted pavement markings after receiving permission from the startup control officer or from the AOO, so that after stopping, the aircraft's longitudinal axis should be on the taxiway's longitudinal axis, and its nose gear on the taxi lane.

1.12.6

For stands where a breakaway point has been marked, the aircraft's nose gear must be positioned on this point.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: 13	Oldal/Page: IV - 21/32

A tényleges hajtóműindítás a 45-ös állóhely kivételével már a push-back eljárás közben megkezdhető, amennyiben a légitársaság, a hátratólást végző jármű üzemeltetési utasítása valamint az adott állóhely ezt lehetővé teszi. A 45-ös állóhely esetében az indítási művelet kizárólag a lekapcsolási ponton kezdhető meg.

1.12.7

Az indításvezető a hátratólítás alatt a légitársaságot köteles folyamatosan kísérni, annak akadálymentes haladását biztosítani és felügyelni, amíg gurulását meg nem kezdte.

1.12.8

Power-back eljárás esetén a TWR-től kapott engedély birtokában az AOO tolatási útmutatásai alapján a légitársaság vezetője a repülőgép hajtóműveinek segítségével kitolat az állóhelyről az előtérírt gurulónyomvonal és az állóhelytengely kereszteződéséig, ahonnan a normál gurulási eljárást követve kezd meg az elgurulást. Az AOO a tolatás közben a légitársaságot köteles folyamatosan kísérni, annak akadálymentes haladását biztosítani és felügyelni, amíg gurulását meg nem kezdte.

A power-back eljárás LVP-2-es körülmények, közepes (3), vagy annál rosszabb előtérírt fékhatás esetén vagy 36 000 kg MTOW-nál nagyobb légitársaságok esetében nem alkalmazható.

1.12.9

A légitársaság vezetője köteles a magyar AIP-ben illetve NOTAM-ban, a Repülőtér Rendben publikált gurulási útvonalat (a továbbiakban: standard gurulási útvonal) követni, ettől csak a TWR szolgálat utasítására térhet el.

1.13 A kiszolgálási felügyelő feladatai

A légitársaság vagy a kiszolgáló szervezet kiszolgálási felügyelője köteles:

1. Biztosítani, hogy az állóhely területe akadály- és FOD-mentes.
2. Biztosítani, hogy a vontató jármű csatlakoztatva van a légitársasághoz, és a vontató vezetője készen áll.
3. A parancsnok pilóta felé nyugtázni a kapott hajtómű-indítási engedélyt.

Actual engine startup, with the exception of stand 45, may be begun during the pushback procedure if the operational instructions of the aircraft and of the vehicle performing pushback and the stand in question make this possible. In the case of stand 45, the startup procedure may only be begun at the break-away point.

1.12.7

The startup control officer is obliged to continuously escort the aircraft during pushback and to ensure and supervise its unimpeded progress until it starts taxiing.

1.12.8

In case of power-back procedure, with clearance from TWR and based on the instructions of the AOO, the pilot reverses out from the stand using the engines of the aircraft until the intersection of the apron taxi lane and the axis of the stand, from where taxiing can be started following the standard taxing procedure. The AOO is obliged to continuously escort the aircraft during power-back and to ensure and supervise its unimpeded progress until it starts taxiing.

The power-back procedure may not be applied under LVP-2 conditions or in case of medium (3) or worse apron breaking effect, or in case of aircraft with an MTOW of more than 36 000 kg.

1.12.9

The pilot is obliged to follow the taxing route published in the Hungarian AIP and NOTAM and in the Airport Rules (hereinafter: standard taxing route) and may only deviate from this upon the instructions of the TWR.

1.13 Responsibilities of the ramp agent

The ramp agent of the airline or ground handling agent shall:

1. Ensure that the stand area is clear of any obstacle and FOD.
2. Ensure that the tow vehicle is connected to the aircraft and that the tow driver is ready.
3. Acknowledge to the PIC the engine startup permission received.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 22/32

4. Ellenőrizni, hogy a légitáncos üzemelnek.
5. Biztosítani, hogy a vontató jármű vezetője a hátrahúzó engedélyt megértette (kézi jelzések kiadásával a vontató jármű vezetőjének a hátrahúzó eljárás megkezdésére).
6. Biztosítani, hogy a légitáncos a megfelelő irányban kerül hátrahúzásra a gurulási nyomvonalra.
7. Meggyőződni róla, hogy a hátrahúzó eljárás során folyamatosan kapcsolatban lesz a parancsnok pilótával.
8. Gurulás vagy tolatás megkezdésére szabad jelet akkor adhat, ha meggyőződött arról, hogy a légitáncos előtt vagy mögött a gurulási úton vagy azt keresztező szervíz úton nincs akadály, a járművek a biztonsági távolságon kívül várakoznak vagy közlekednek.
9. Biztosítani, hogy a vontató jármű lekapcsolásra került a légitáncosról a gurulási nyomvonalon a megállítási pozícióban, ezt a parancsnok pilóta felé megerősíteni.
10. A parancsnok pilótával fenntartott rádiókapcsolat megszakítását követően jelezni a repülőgép környezetének akadálymentességét. biztonságos távolságra tartózkodik a légitáncos gurulási útvezetőjétől.
11. Visszatérni az állóhelyre.

Rossz látási viszonyok (LVP) esetén a kiszolgálási felügyelő a vontató jármű vezetőjével együtt, amint lehetséges visszatér az állóhely területén felfestett kettős fehér vonal mögé, és jelzi a parancsnok pilóta felé, hogy mindketten elhagyták a gurulási utat.

1.14 A vontató jármű vezetőjének feladatai

A légitársaság vagy a kiszolgáló szervezet vontató jármű vezetője köteles:

1. Ellenőrizni, hogy a vontató jármű megfelelően csatlakoztatva lett a légitáncoshoz.
2. A kiszolgálási felügyelőtől származó, erre vonatkozó engedély kiadásakor a hátrahúzó eljárást megkezdni.

4. Check that the anti-collision beacons of the aircraft are switched on
5. Ensure that the tow driver understood the push back permission (by hand signaling to the tow driver to start the push back maneuver).
6. Ensure that the aircraft is pushed back into the right direction onto the taxi lane.
7. Make sure that during the push back maneuver he/she will be in contact with the PIC at all times.
8. Pushback or taxi may commence only after the ramp agent has ensured that there is no hazard of vehicles crossing the aircraft's path on the apron or service roads.
9. Ensure that the tow vehicle has been disconnected from the aircraft on the taxi lane stop position and confirm so to the PIC.
10. When disconnected from radio contact with the PIC, give the "all clear" signal to the PIC, being well clear of the aircraft's path of taxiing.
11. Return to the stand area.

During low visibility conditions (LVP) the ramp agent will, together with the tow driver, return behind the double white marking line on the apron surface as soon as possible and will indicate to the PIC that both of them are clear of the taxiway.

1.14 Responsibilities of the tow driver

The tow driver of the airline or ground handling agent shall:

1. Ensure that the tow vehicle is well connected to the aircraft.
2. Start the push back maneuver when permission to do so has been given by the ramp agent.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 23/32

3. Biztosítani, hogy a légi jármű a megfelelő irányban kerül hátrátolásra a gurulási nyomvonal megállítási pozícióba.
4. A gurulóúton a megfelelő pozíció elérésekor a vontató járművet lecsatlakoztatni a légi járműről.
5. Visszatérni az állóhelyre.

Rossz látási viszonyok (LVP) esetén a vontató jármű vezetője a startszerelővel együtt, amint lehetséges visszatér az állóhely felületén felfestett kettős fehér vonal mögé.

1.15 A légi járművek érkezési szabályai

A légi jármű vezetője köteles a Magyar AIP-ben, illetve NOTAM-ban, publikált gurulási útvonalat (a továbbiakban: standard gurulási útvonal) követni, ettől csak a TWR szolgálat utasítására térhet el.

Az épület távoli állóhelyre valamint vizuális dokkoló rendszerrel el nem látott állóhelyre történő beállást az AOO jelzései alapján, a vizuális dokkoló rendszerrel ellátott állóhelyre történő beállást a vizuális dokkoló rendszer jelzései alapján kell végrehajtani.

Az AOO szolgálat tevékenysége kizárólag az akadálymentesség előzetes ellenőrzésére korlátozódik. Amennyiben az optikai beállító rendszer meghibásodik, azt haladéktalanul jelezni kell az illetékes Apron egység felé a manuális beállítás biztosítása érdekében. Ebben az esetben beállást az AOO látjelei alapján kell végrehajtani.

Az állóhelyre beállt légi jármű kerekei elé és mögé a típus számára megfelelő méretű, csúszásmentesített féktuskókat kell helyezni. A féktuskók behelyezett állapotának jelzését és a parkoló fékek feloldásának kezdeményezését a kiszolgáló szervezet jelenlévő, kijelölt munkatársa végzi el.

1.16 A légi járművek gurulásának szabályai

1.16.1 Általános szabályok

A gurulás biztonságos végrehajtásáért, a légi jármű parancsnoka a felelős.

3. Make sure that the aircraft is pushed back into the right direction onto the taxi lane stop position.
4. Disconnect the tow vehicle from the aircraft when in position on the taxiway.
5. Return to the stand area.

During low visibility conditions (LVP) the tow driver will, together with the ground engineer, return behind the double white marking line marking on the apron surface as soon as possible.

1.15 The rules of the arrival of aircraft

The pilot is obliged to follow the taxiing route published in the Hungarian AIP and NOTAM (hereinafter: standard taxiing route) and may only deviate from this upon the instructions of the TWR.

Parking at remote stands and stands not equipped with a visual docking guidance system must be performed on the basis of the AOO's signals, and docking at stands equipped with a visual docking guidance system on the basis of the signals of the visual docking guidance system.

The activities of the AOO service are restricted to prior verification of a clear route only. If the visual docking guidance system fails, this must be reported immediately to the competent Apron unit so that manual marshalling can be provided. In such cases, marshalling must be performed on the basis of the AOO's visual signals.

Slip-free brake blocks of a size appropriate for the type in question must be placed in front of and behind the landing gear of the docked aircraft. The designated employee of the ground handling agent present at the site signals that brake blocks are in place and initiates the releasing of parking brakes.

1.16 The rules of the taxiing of aircraft

1.16.1 General rules

The captain of the aircraft is responsible for performing taxiing in a safe manner.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 24/32

A légitármű normál üzemelés esetén önállóan gurul az előtereken.

Kivételt képeznek az alábbi körülmények fennállása esetén történő légitármű-mozgások, melyek kizárólag „follow me” felvezetéssel valósulhatnak meg:

1. az Apron egység vagy a TWR az adott forgalmi szituációt, annak összetettsége okán úgy értékeli,
2. a légitármű nem közétett állóhelyre parkol,
3. amennyiben a parkolás nem a felfestett tengelyvonal és orrkerék megállítási pozícióban történik,
4. a légitármű ICAO „E” vagy „F” kódjelű,
5. a futópályamenti látástávolság értéke (RVR) kevesebb, mint 400 méter,
6. az előtéri felfestések nem, vagy rosszul azonosíthatók,
7. az előtéren tapasztalt fékhatás „2-es (medium to poor)”, vagy annál alacsonyabb.
8. az érintett járat VIP101/STATE/HEAD Speciális minősítésű,
9. az érintett járat „general aviation” jellegű repülést hajt végre,
10. forgószárnyas légitármű előtéri gurulása (légi gurulása) esetén
11. amennyiben a VDGS rendszer nem működik
12. az érintett légitármű vezetőjének erre vonatkozó kérése esetén.

A légitárművek gurulását a munkaterületen az TWR irányítja.

A TWR szolgálat a légitármű vezetőjét a forgalmi előtéren ellátja a mozgására vonatkozó információkkal a légiforgalom biztonságos és zavartalan áramlásának érdekében. A TWR szolgálat felelőssége kizárólag a légitárművek egymással történő összeütközésének megelőzése érdekében adott engedélyekre és tájékoztatásokra terjed ki. A légitárművek a forgalmi előtéren történő gurulás során kötelesek betartani a TWR által meghatározott útvonalat és elsőbbségi sorrendet.

Az AA, AL és AG előtereken a légitárművek gurulást önállóan nem végezhetnek.

Under normal operations, aircraft perform taxiing on their own on the aprons.

Aircraft movements occurring under the conditions specified below constitute exceptions. These may only be executed with “follow me” escort:

1. According to the Apron unit or the TWR, this is necessary due to the complexity of the given traffic situation,
2. The aircraft is not parking on the stand indicated,
3. If parking does not occur on the marked centerline and nose gear stop position,
4. The aircraft is ICAO code “E” or “F”,
5. The runway visual range (RVR) value is less than 400 meters,
6. Surface markings on the apron cannot be or can only be poorly identified,
7. Braking effect on the apron is “2 (medium to poor)”, or lower,
8. The flight in question is a VIP101/STATE/HEAD Special flight,
9. The flight in question is performing a “general aviation” type flight,
10. In case of the taxiing of rotary wing aircraft (air taxiing) on the apron,
11. If the VDGS system is not operational,
12. Upon the request thereto by the pilot of the aircraft in question.

The taxiing of aircraft within the maneuvering area is controlled by the TWR.

On the terminal aprons, the TWR provides information to the pilot in order to assure the safe and orderly movement of aircraft. The responsibilities of the TWR extend only to issue appropriate clearance and information in order to prevent collision between aircraft. Aircraft taxiing on the aprons are obliged to follow the instructions given by the TWR regarding routing and priority at intersections.

On the AA, AL and AG aprons, aircraft are not allowed to taxi on their own.



Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 25/32

Az AA és AL előtereken a légitárműveket a felfestett és közzétett lekapcsolási pont és az ott kijelölt állóhely között kizárólag vontatni lehet.

Az AG előtéren a gurulás kizárólag AOO felvezetéssel hajtható végre.

Ha az induló vagy érkező légitármű a gurulást megszakítja, és ajtajának kinyitása válik szükségessé, erről a TWR köteles az AOCC-t értesíteni, amely utóbbi haladéktalanul tájékoztatja az RRI ügyeletét.

Az ajtókat kinyitni – kényszerhelyzet esetét kivéve – csak akkor szabad, ha a repülésüzem-vezető vezetésével a rendőrség képviselője a légitárműhöz érkezett.

A légitárművek szabvány gurulási eljárásait az M4-06 melléklet tartalmazza.

A helikopterek 8 m (25 feet) magasságig, maximum 37 km/óra (20 KTS) sebességgel végzett helyváltoztatása gurulásnak minősül (légi gurulás).

Az állóhelyekről az elgurulást a lehető legkisebb hajtómű-teljesítménnyel kell végrehajtani a megfűvások balesetek elkerülése érdekében.

1.17 **Légitárművek üzemanyaggal való feltöltésének és kiszolgálásának rendje**

Légitármű üzemanyaggal való feltöltését és kiszolgálását az M4-4 melléklet tartalmazza.

Amennyiben a légitármű üzemeltetőjének, vagy az üzemanyag kiszolgáló szervezetnek ettől eltérő előírásai is vannak, azokat is figyelembe kell venni, amennyiben ezek szigorúbbak a szabályzatban leírtaknál.

1.18 **Az 1-es számú forgalmi előtér kialakítása**

1.18.1

Az R115, R117 és R117A állóhelyek alkalmasak az ICAO E kódjelű és a B747-8F/I légitármű tárolására, kiszolgálásra. Ezen állóhelyekre érkező légitármű kizárólag a B1 guruló úton keresztül léphet be az

On the AA and AL aprons, aircraft shall be towed between the marked and published breakaway point and the designated stand.

On the AG apron, aircraft shall taxi only with a Follow Me vehicle.

If the arriving or departing aircraft aborts taxiing and the opening of its doors become necessary, the TWR is obliged to inform the AOCC of this, and the latter immediately informs RRI's duty service. Except in emergencies, the doors may only be opened if the representative of the Police has arrived at the aircraft, led by the duty airside manager.

Appendix M4-06 contains standard aircraft taxiing procedures.

The movement of helicopters at an altitude of 8 m (25 feet) at a maximum speed of 37 km/h (20 KTS) is considered as taxiing (air taxiing).

Taxiing out from the stands must be performed with the lowest possible engine power in order to avoid jet blast accidents.

1.17 **The rules of the refueling and handling of aircraft**

The refueling and handling of aircraft must be performed on the basis are contained in appendix M4-4.

If the operator of the airline or the fuel service organization has rules differing from the above, these must also be taken into consideration if they are stricter than the regulations.

1.18. **The layout of the Terminal 1 apron**

1.18.1

Stands R115, R117 and R117A are suitable for storing and handling ICAO Code E and B747-8F/I aircraft. Aircraft arriving at these stands may only enter the apron via taxiway B1, and may only exit

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 26/32

előtérre, és kizárólag a B1-en léphet ki. Amennyiben kettős parkolás válik szükségessé, úgy az R115-re saját hajtóművel állhat be az ICAO E kódjelű és a B747-8F/I légijármű, míg az R117-re kizárólag vontatóval lehet beállni.

A Boeing B747-8F/I légijármű működési szabályait az M.4-7 melléklet tartalmazza.

Az R117 felülfestése által jött létre az R116-os önjáró állóhely. Az R116 használata esetén az R117 nem használható.

1.18.2

A Légirendészeti Parancsnokság helikoptereinek a „B1” gurulóút- csonkon, a rendőrségi helikopter előkészítőhelyen történő földi és légi gurulását, függőlegesen végrehajtott le- és felszállását, az előkészítőhelyen történő hajtóműindítást, az előkészítőhely és a hangár közötti földi mozgását az AOO szolgálat nem felügyeli. A hajtóműindítást, a földi és légi gurulást a helikoptervezető a TWR engedélyével önállóan, saját felelősségére hajtja végre. Ha azonban ezek a légijárművek a forgalmi előtér felett légi gurulást hajtanak végre, a „follow me” gépkocsival történő ki- és bevezetés számukra is kötelező, az AOO jelzéseit követniük kell.

1.18.3

Az A1 gurulóút csonktól kezdődő – a B1 gurulóút csonkig – terjedő területen merevszárnyú valamint forgószárnyas repülőeszközök tárolása, hangártárolása, ápolása, földi kiszolgálása és az ezzel kapcsolatos eszközök tárolása történik. A B1 gurulóút csonk és a G172-es állóhely mellett elvezető szervíz út között a Légirendészeti Parancsnokság forgószárnyas repülőeszközeinek üzemeltetése zajlik. A légijárművek saját hajtóművel történő gurulásuk alatt elsőbbséget élveznek a felfestett burkolati jeleknek megfelelően. A kiszolgáló eszközöket úgy kell elhelyezni, hogy a fenti elsőbbség folyamatosan biztosítható legyen.

on B1. If double parking is necessary, parking on R115 is permitted under own power for ICAO Code E and B747-8F/I aircraft, whilst parking on R117 is only permitted by towing.

Operating procedures for Boeing B747-8F/I aircraft are contained in appendix M.4-7.

Self-maneuvering aircraft stand no. R116 was established by painting over stand no. R117. In case of the use of R116, R117 may not be used.

1.18.2

The AOO service does not supervise the ground and air taxiing and the vertical takeoff and landing of the helicopters of the Air Police Command performed on the stub of taxiway “B1” and at the Police helicopter standby area, or their engine startup at the standby area and their ground movement between the standby area and the hangar. Helicopter pilots perform engine startup and ground and air taxiing with clearance from the TWR on their own, at their own responsibility. If, however, these aircraft perform air taxiing over the terminal apron, it is mandatory to have them led in and out by a “follow me” vehicle as well, and they must follow the AOO’s signals.

1.18.3

The area extending from the stub of the A1 taxiway to the stub of the B1 taxiway is used to store, hangar and attend to fixed and rotary wing aircraft, their ground handling and to store the related equipment. The area between the stub of taxiway B1 and stand G172 is used to operate the rotary wing aircraft of the Air Police Command. Aircraft have the right of way whilst taxiing under their own power, in accordance with the pavement markings. Handling equipment must be placed in such a way that the above right of way can be granted at all times.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 27/32

1.18.4

Helikopter leszálló és állóhelyek:

- Fűves légitármű parkoló mező az A1, B1 és a 13R/31L által közrezárt területen,
- A Légirendészeti Parancsnokság helikopterei lehetőség szerint a B1 gurulóútról/ra szállnak fel vagy le. A rendőrségi helikoptervezető külön kérésére vagy a forgalmi helyzet miatt a TWR engedélyezheti a le- és felszállást a használatos futópályára/ról, az előkészítési zónába vagy az A1 gurulóútra/ról.

1.18.5

A Terminál 1-et SRA belső szervízút köti össze a Terminál 2-vel, amely keresztül halad az Apron AG, a AA és AL műszaki bázisok előtt és keresztezi ezen előterek M10, M20, M30-as és a hajtóművezőhely bejáratát. Az M10, M20, M30 előtéri bejáratoknál aktív forgalomirányító rendszer működik, amelyet a TWR szolgálata működtet.

A szervízút A1 futópálya váróponthoz közeli szakaszán megfűvás veszélye áll fenn amennyiben Nehéz/heavy kategóriájú légitármű halad fel a futópályára. A megfűvás elkerülése érdekében az adott szakaszt forgalomirányító lámpa védi, amelyet REFÜ/Apron egység működtet.

Minden járművezető köteles a forgalomirányító rendszer jelzéseit követni.

Amennyiben valamelyik rendszer nem működik, úgy az adott szakaszon a forgalomáramlást a Budapest Airport Zrt. REFÜ biztosítja a DAM/AOO szolgálton keresztül.

A hajtóművezőhely bejáratának keresztezésekor, mivel ott csak vontatott légitármű forgalom engedélyezett, minden gépjárművezető saját maga köteles a keresztezés biztonságos végrehajtásáról megbizonyosodni, szükség esetén utat adva a ki/behajtó vontatmánynak. Amennyiben a látástávolság ezt indokolja (LVP-2), a forgalom szabályozását a megfűvás elleni védelmet biztosító lámpa végzi.

1.18.4

Heliport and helicopter stands:

- The grass-covered aircraft parking field in the area enclosed by A1, B1 and 13R/31L,
- If possible, the helicopters of the Air Police Command shall take off from and land on taxiway B1. Upon the request of the Police helicopter pilot or due to the traffic situation, the TWR may permit takeoff and landing on the runway in use at the time, the preparation zone or taxiway A1 as well.

1.18.5

Terminal 1 is connected to Terminal 2 with an SRA internal service road, which passes by the Apron AG, the AA and AL technical bases and crosses the M10, M20 and M30 entrances to these, as well as the entrance to the engine test stand. An active traffic management system is in place at the M10, M20 and M30 apron entrances, which is operated by TWR service.

On the section of the service road near the A1 taxiway holding point there is a risk of jet blast if a heavy category aircraft is taxiing onto the runway. In order to avoid this, this section is protected with a line of traffic lights operated by the Airside Operations Apron Management Service.

All vehicle drivers are obliged to follow the signals of the traffic management system.

If any of the systems is dysfunctional, the flow of traffic on the given section is managed by Budapest Airport Ltd. Airside Operations, through the DAM/AOO service.

When crossing the entrance to the engine test stand, since only towed aircraft traffic is permitted there, all vehicle drivers are obliged to verify that the crossing of the junction is safe, if necessary, giving right of way to the incoming/outgoing tow. If warranted due to visibility (LVP-2), traffic shall be managed with the lights protecting against jet blast.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 28/32

1.19 A 2-es számú forgalmi előtér kialakítása

1.19.1

A 2. sz. forgalmi előtéren kereskedelmi repülések céljaira a 31-34, 40 és a 42-45 sz. utashíddal felszerelt épület közeli állóhelyek, a 38-39, R210-R212, a R220-R227-es R270-R279 és a R212A, R278A alternatív külső állóhelyek használatosak.

A R278-R279-es állóhelyek kettős rendeltetésűek. Ezen állóhelyek szolgálnak a kormányzati repülések hivatalos állóhelyeül is. Az állóhelyek felhasználását az AOCC szolgálat határozza meg a kormányváro személyzetével történt egyeztetések alapján.

Amennyiben a kormányzati repülést végrehajtó légitársaság huzamosabb ideig marad a repülőtéren, úgy a hatékony állóhely gazdálkodás érdekében az AOCC intézkedhet a légitársaság átvontatásáról, átgurításáról egyéb állóhelyekre, terminálra.

A felsorolt állóhelyek fontosabb paramétereit az M2-3. melléklet tartalmazza.

1.19.2

A 2. sz. forgalmi előtér állóhelyei a beállási / indulási technológia szerint öt csoportba sorolhatók:

- A 31-34, és a 42-45. sz. utashíddal felszerelt állóhelyek.** A beállítás a telepített vizuális dokkoló rendszer jelzései alapján, szükség esetén az AOO irányítása mellett hajtandó végre. Az indítás push-back eljárással történik.
- 38-39. és R220-R227. sz. állóhelyek**
A beállást a földi látjelek és az AOO jelzései alapján kell végrehajtani. Az indítás push-back eljárással történik. A R220-R227 állóhelyeken légsavarral, illetve légsavaros gázturbinával rendelkező és 36.000 kg MTOW-nél nem nagyobb felszálló súlyú légitársaság esetén „power back” eljárással is történhet (amennyiben a típus üzemeltetési utasítása lehetővé teszi). A R220-R227 állóhelyekről a taxi in/power out eljárás is alkalmazható prop- és turboprop légitársaságok esetében, melyek maximális felszállósúlya (MTOW) nem haladja meg a 19.000 kg-ot.

1.19 The layout of the Terminal 2 apron

1.19.1

On terminal apron no. 2, contact stands no. 31-34, 40 and 42-45, equipped with air jetties, and remote stands no. 38-39, R210-R212, R220-R227, R270-R279 and R212A, R278A alternative stands may be used for commercial flights.

Stands R278-R279 serve a dual purpose. They are also the official stands for government flights. The use of the stands is determined by the AOCC service based on coordination with the staff of the government lounge.

If the aircraft undertaking a government flight remains at the airport for a longer period of time, AOCC may have the aircraft taxi or be towed to another stand or terminal for reasons of efficient stand management.

Appendix M2-3 contains the principal parameters of the stands listed.

1.19.2

The stands on terminal apron no. 2 can be categorized into five groups according to docking / departure technology:

- Stands no. 31-34, and 42-45** are equipped with boarding bridges. Docking is to be performed on the basis of the visual docking guidance system installed, if necessary, under the guidance of the AOO. Startup occurs with a pushback procedure.
- Stands no. 38-39 and R220-R227**

Docking must be performed on the basis of ground signs and the AOO's signals. Startup occurs with a pushback procedure. From stands R220-R227, in case of turboprop or turboprop gas turbine aircraft not exceeding a maximum takeoff weight of 36000 kg, the power-back procedure is also approved (if the operational instructions of the aircraft type enable this). The taxi in/power out procedure may also be applied from stands R220-R227 in case of prop or turboprop aircraft with a maximum takeoff weight (MTOW) of 17,000 kg.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 29/32

c. **R270-R277. sz. állóhelyek**

„Orrbeállós” típusú állóhelyek. A beállást a földi látjelek és az AOO jelzései alapján kell végrehajtani. Az indítás push-back eljárással történik.

d. **R278-R279sz. állóhelyek**

A beállást a földi látjelek és az AOO jelzései alapján kell végrehajtani. Az indítás ICAO C kódjelű vagy kisebb légi járművek számára állóhelyi indítással és az állóhely előmentben történő elhagyásával történik, ICAO D kódjelű légi járművek számára push-back eljárással történik.

e. **R212A, R278A, sz. állóhelyek**

„Orrbeállós” típusú állóhelyek széles törzsű légi járművek részére. A beállást a földi látjelek és az AOO jelzései alapján kell végrehajtani. Az indítás push-back eljárással történik.

f. **R210-R212, sz. állóhelyek**

„Áthajtós” típusú állóhelyek keskenytörzsű, légi járművek részére. A beállást a földi látjelek és az AOO jelzései alapján kell végrehajtani. Az indítás taxi out eljárással történik.

1.19.3

Az optikai beállító rendszer alapján végzett beállítás végrehajtásáért a légi jármű parancsnoka felelős. Ha azonban a személyzet a légi jármű biztonságát veszélyeztető akadályt észlel, vagy nem bizonyos a beállító rendszer adta információ hitelességében, köteles a légi járművet késedelem nélkül megállítani. Az optikai beállító rendszer szerinti beállítás csak az akadály elhárítása után folytatható.

1.19.4

A 31-32 és a 44-45. sz. állóhelyről történő hátratólást követően a légi járművet a lekapcsolási pontig előre kell húzni.

c. **Stands no. R270-R277**

“Nose in” type stands. Docking must be performed on the basis of ground signs and the AOO’s signals. Startup occurs with a pushback procedure.

d. **Stands no. R278-R279**

Docking must be performed on the basis of ground signs and the AOO’s signals. Startup for aircraft not bigger than ICAO Code C occurs with on-stand startup and taxi forward procedure. For ICAO Code D aircraft, it occurs with a pushback procedure.

e. **Stands no. R212A-R278A**

“Nose in” type stands for wide body aircraft. Docking must be performed on the basis of ground signs and the AOO’s signals. Startup occurs with a pushback procedure.

f. **Stands no. R210-R212,**

“Taxi in taxi out” type stands for narrow body aircraft Docking must be performed on the basis of ground signs and the AOO’s signals. Startup occurs with a taxi out procedure.

1.19.3

The captain of the aircraft is responsible for docking performed on the basis of the visual docking guidance system. If, however, the crew detects an obstacle endangering the safety of the aircraft, or is not sure about the authenticity of the information provided by the docking guidance system, they are obliged to halt the aircraft immediately. Docking using the visual docking guidance system may only be continued after the obstacle has been eliminated.

1.19.4

After pushback from stands no. 31-32 and 44-45, aircraft must be towed until the break-away point.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 30/32

A 35-ös állóhelyről történő hátratólás esetén a légi járművet az „U” gurulóút nyomvonalára, a 34-es állóhely mögé kell kitolni. A légi jármű fékoldása kizárólag az „U” gurulóút nyomvonalán történhet meg!

A 40-es állóhelyen történő 139/2014. EU CODE E légi jármű üzemelést az M.4-10. melléklet szabályozza.

A 2. terminál előterén ICAO E kódjelű légi jármű csak a 34, 40. sz. utashídhöz, vagy az R278A épület-távoli állóhelyre állítható. Ezen kategóriájú légi jármű gurulását minden esetben „follow me” gépkocsival, és szárnyvég biztosítással kell végrehajtani.

Az ICAO E kódjelű légi járműveket a látási viszonyoktól és a földi látjelek állapotától függetlenül minden esetben „follow me” gépkocsival kell be-/kivezetni a meghatározott átadási pontokról/pontokig.

Ha a R212A. sz. állóhelyen széles törzsű légi jármű áll, akkor a R211, és R212.sz., a R278A.-es esetében a R278-R279. sz., állóhelyek nem használhatóak más légi járművek parkolására.

1.19.5

Az A4-B3 gurulóutak keresztezése a riasztás alatt álló tűzoltó gépjárművek, a DAM/AOO gépjárművek, valamint az A5-B4 gurulóutak alatt húzódó alagút használatára fizikailag képtelen járművek kivételével tilos.

1.19.6

Az A4-B3 guruló utak keresztezéséhez minden esetben be kell szerezni a TWR szolgálatának engedélyét a repülőtéri szolgálati rádió „Torony” csatornáján még az áthaladás megkezdése előtt, továbbá a gurulóutak elhagyását is jelenteni kell. Engedély nélkül a gurulóutakat megközelíteni a kihelyezett „úthely-váró táblák” vonaláig lehetséges. Az áthaladást folyamatos mozgással kell végrehajtani, a két gurulóút közötti területen megállni csak a TWR szolgálat engedélye, vagy utasítása szerint szabad. Műszaki okból történő megállásról a TWR szolgálatot haladéktanul tájékoztatni kell.

In case of pushback from stand 35, aircraft must be towed to the centerline of taxiway “U”, behind stand 34. The brakes of the aircraft may only be released on the centerline of taxiway “U”.

Appendix M4-10 regulates the operation of 139/2014. EU Code E aircraft on stand 40.

On terminal apron no. 2, ICAO Code E aircraft may only be parked at the air jetty on stand no. 34, 40. or on remote stand R278A. The taxiing of aircraft of this category must be executed with a “follow me” vehicle and wing-walking in all cases.

ICAO Code E aircraft must be led in and out to/from the designated handover points by “follow me” vehicles in all cases, irrespective of visibility conditions and the condition of ground signs.

If there is a wide body aircraft parked on stand R212A, stands no. R211, R212 and in case of stand R278A, stands no. R278-R279 may not be used to park any other aircraft.

1.19.5

It is prohibited to cross taxiways A4-B3, except for alerted fire service vehicles, DAM/AOO vehicles and vehicles physically unable to use the tunnel under taxiways A5-B4.

1.19.6

Clearance from the TWR must be obtained in all cases to cross taxiways A4-B3 on channel 1 of the airport service radio prior to crossing, and the fact of the vehicle leaving the taxiway must also be reported. Taxiways may be approached without clearance up to the line of the so-called road holding position signs. Crossing must be made with continuous movement; stopping in the area between the two taxiways is only permitted with the authorization or the instructions of TWR. TWR must be informed immediately if vehicles have to stop for technical reasons.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 31/32

1.20 A FOD elleni intézkedések

Általános szabályok

Az idegen eredetű tárgyak / törmelék (FOD) általánosságban az olyan elhagyott tárgyat jelenti, amelyek a légi járművek biztonságát és épségét veszélyeztetik, és amelyek – ebből kifolyólag – semmilyen olyan területen nem hagyhatóak, ahol veszélyt jelentenek.

Az előtereken leggyakrabban fellelt FOD tárgyak listája igen hosszú; többek között lehet:

Műanyag- és papírdarabok, lapok, csavarok, üres olajos és hidraulika folyadék kannák, üres üdítőitaldobozok, áru rögzítő-gyűrűk, törött fából készült tárgyak és egyéb szemét.

A FOD jelenlétének elsődleges oka a személyzet gondatlansága, illetve a lehetséges következmények figyelmen kívül hagyása.

Mindenkinek kötelessége a talált FOD összeszedése, tárolóba helyezése, amennyiben nagyobb mennyiségű FOD van jelen, úgy kérjen segítséget a DAM/AOO szolgálattól.

1.21 Légijárművek veszélyeztetett zónái

A légijárművek veszélyeztetett zónáinak megjelölését az M4-02 melléklet tartalmazza.

1.22 Rossz látási viszonyok között alkalmazott különleges eljárások

LVP2 fázis esetén az AOO biztosítja a légijárművek felvezetését azokon a gurulóutakon, ahol a gurulóúti közép-vonal fény nincs telepítve, vagy működésképtelen. A felvezetés a használatos futópálya várópontjáig tart. Ebben az esetben az TWR szolgálat a felvezető jármű és az általa felvezetett légijármű között elkülönítést nem biztosít.

LVP2 fázis esetén a légijármű személyzet külön kérésére az AOO biztosít felvezetést a futópálya várópont és a működő közép-vonal fénnel rendelkező szakasz között.

LVP üzemelés esetén a felvezető autókra a munkaterületre való belépés szabályai vonatkoznak.

A rossz látási viszonyok között alkalmazott különleges eljárásokat az M4-3 melléklet tartalmazza.

1.20 FOD prevention

General rules

Foreign object debris (FOD) is a general term which applies to all loose objects which are a danger to the safety and integrity of an aircraft and which, therefore, must not be left in any area so as to constitute a hazard.

The list of FOD items most frequently found on the apron is long and principally includes:

Plastic and paper tags/sheets, nuts and bolts, empty oil and hydraulic fluid cans, empty soft drink cans, burst ballast tags, broken wooden items and other rubbish.

The presence of FOD is due mainly to the carelessness of staff and their lack of understanding of the consequences.

It is everyone's responsibility to pick up and dispose of any FOD objects they see. If large pieces of FOD are found, help may be obtained for their disposal from the DAM/AOO.

1.21 The endangered zones of aircraft

Appendices M4-02 contain the specification of the endangered zones of aircraft.

1.22 Special procedures used during low visibility conditions

In case of LVP phase 2, the AOO provides follow me service for aircraft on taxiways where no taxiway centerline lights have been installed, or these are inoperable. Lead-up lasts until the holding point for the runway used. In this case, there will be no separation provided by the TWR between the follow me car and the aircraft following it.

In case of LVP phase 2, upon the specific request of the aircraft crew, the AOO provides lead-up between the runway holding point and the section with operational centerline lights.

In case of LVP operation, the rules of entry to the maneuvering area apply to the follow me escort vehicles.

Appendix M4-3 contains the special procedures used during low visibility conditions.

Cím/Title: Repülőtér Rendje Airport Rules		Kiadás dátuma/Date: <u>2018.02.09.</u>
Azonosító/Reference: RR - IV	Változat/Version: <u>13</u>	Oldal/Page: IV - 32/32

1.23 A légi jármű mozgásterületek hóeltakarítása és síkosságmentesítése, légi járművek jégtelenítése

1.23.1 A hóeltakarítási, síkosságmentesítési eljárásokat a mindenkor érvényes, a Budapest Airport által kiadott Hóeltakarítási Kézikönyv tartalmazza.

1.23.2. A légi járművek jégtelenítése normál üzemi körülmények esetén a légi jármű állóhelyeken történik. Amennyiben a folyadék hatóideje nem teszi lehetővé az állóhelyi jégtelenítést, úgy az alábbi területeken lehet futópálya közeli jégtelenítést végezni:

- B5 várakozó öböl,
- R101-R102-R103-as állóhelyek,
- R278-R279-es állóhelyek.

1.23 Snow removal and surface deicing of the movement area and aircraft deicing procedures

1.23.1. The detailed procedures for snow removal, surface deicing can be found in the valid version of the Winter Operations Manual published by Budapest Airport.

1.23.2. During normal operations the aircraft deicing is managed on the aircraft parking positions. In case of the hold over time of the fluid is not sufficient the following areas can be selected for remote deicing:

- B5 Holding bay,
- Aircraft stands R101, R102, R103,
- Aircraft stands R278-R279.