

14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet

a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 52. §-ának (4) bekezdésében és 63. §-ában kapott felhatalmazás alapján - a honvédelmi miniszterrel egyetértésben - a következőket rendelem el:

1. § (1) Magyarország légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályait - amelyek a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékének kihirdetéséről szóló 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelet mellékletét képező, a repülési szabályokról szóló 2. számú függelékben foglaltak végrehajtását szolgálják - e rendelet mellékleteként kiadom.

(2)

2. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 60. napon lép hatályba.

3. § Ez a rendelet a levegő-föld beszédüzemű kommunikáció csatornatávolságára vonatkozó követelményeknek az egységes európai égbolt keretében történő megállapításáról szóló, 2007. október 26-ai 1265/2007/EK bizottsági rendelet végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapít meg.

Melléklet a 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelethez

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

1. Fejezet

A repülési szabályok alkalmazása

Más szabályozásokkal való kapcsolat

Jelen mellékletben foglaltak alapjául az alábbi ICAO anyagok szolgálnak:

2. Annex - Rules of the Air (Amendment No. 38 (24/11/05))

Doc 7030/4 - Regional Supplementary Procedures (Amendment No. 209 (28/01/05))

A szabályok szorosan kapcsolódnak a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendeletben leírtakhoz.

1.1. A repülési szabályok alkalmazása

1.1.1. Budapest FIR-ben történő üzemelésük során az ICAO szabályok szerint működő (GAT) polgári és állami légi járműveknek jelen rendeletben foglaltakat kell betartaniuk.

Megjegyzés: A légi járművek üzemelésére vonatkozó, a légi forgalmi szolgálatok ellátásához szorosan kapcsolódó kiegészítő eljárásokat a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú melléklete tartalmazza, amelyeket a légijármű-vezetőknek ugyancsak be kell tartaniuk.

1.1.2. Állami légi járművek ezen szabályoktól csak jogszabályban meghatározott esetekben és módon térhetnek el.

1.2. A repülési szabályok betartása

1.2.1. A levegőben, valamint a repülőter mozgási területén működő valamennyi légi járműnek be kell tartania az általános szabályokat, továbbá repülés közben alkalmaznia kell:

a) a látvarepülési szabályokat (VFR), vagy

b) a műszer szerinti repülési szabályokat (IFR).

1. Megjegyzés: A látvarepülési, illetve műszer szerinti repülési szabályok szerint egyaránt működő légi járművek számára az ICAO légtérsztályozásnak megfelelő egyes légtérsztályokban biztosított szolgáltatások leírását a légi forgalom irányításáról szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

2. Megjegyzés: A légijármű-vezető látási meteorológiai körülmények között is választhatja a műszer szerinti szabályok alkalmazását.

1.3. Felelősség a repülési szabályok betartásáért

1.3.1. A légi jármű parancsnokának felelőssége

A légi jármű parancsnoka felelős a légi járműnek a repülési szabályok szerinti üzemeltetéséért, akár maga vezeti azt, akár nem. Ezekről a szabályokról csak akkor térhet el, ha a biztonság érdekében ez feltétlenül szükséges.

1.3.1.1. A repülés megkezdése előtt a légi jármű parancsnokának meg kell győződnie a légi járműre, valamint a hajózószemélyzet tagjai számára külön jogszabályban meghatározott okmányok fedélzeten való rendelkezésre állásáról.

1.3.2. Repülés előtti ténykedés

Valamely repülés megkezdése előtt a légi jármű parancsnokának meg kell ismernie a tervezett repülésre vonatkozó összes rendelkezésre álló tájékoztatást. A repülőter forgalmi körét, vagy a repülőter körzetét elhagyó repülések esetén, és minden IFR repülésre való felkészülés során gondosan tanulmányozni kell a rendelkezésre álló meteorológiai jelentéseket, valamint előrejelzéseket, meg kell határozni az üzemanyag-szükségletet és megfelelő változatot kell kidolgozni arra az esetre, ha a repülés nem hajtható végre a terv szerint.

1.3.2.1. Budapest FIR-ből történő indulás esetén:

a) látvarepülési szabályok szerinti repülés nem kezdhető meg mindaddig, míg a meteorológiai jelentések, vagy a meteorológiai jelentések és előrejelzések összessége azt nem mutatja, hogy a látvarepülési szabályok szerint végrehajtandó repülési útvonalon, vagy annak érintett szakaszán a repülés időpontjában látvarepülési meteorológiai körülmények lesznek,

b) műszer szerinti repülési szabályok alapján végzett repülés nem kezdhető meg mindaddig, míg a rendelkezésre álló tájékoztatások azt nem mutatják, hogy a tervezett rendeltetési repülőterén és/vagy a kitérő repülőterén az érkezés számított időpontjában a meteorológiai körülmények lehetővé teszik a műszer szerinti megközelítési eljárás és leszállás végrehajtását.

1.4. A légi jármű parancsnokának joga

A légi jármű parancsnokának joga a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos minden kérdés végső eldöntése, parancsnokságának ideje alatt.

1.5. Pszichoaktív anyagok használata

A légi közlekedés biztonsága szempontjából döntő fontosságú tevékenységet ellátó személy (repülésbiztonságát közvetlenül befolyásoló személyzet), a cselekvőképességét hátrányosan befolyásoló pszichoaktív anyag hatása alatt ilyen feladatot nem végezhet.

2. Fejezet

Általános szabályok

2.1. Személy- és vagyonvédelem

2.1.1. Légi járművek felelőtlen vagy gondatlan üzemeltetése

Tilos légi járművet felelőtlen, vagy gondatlan módon üzemeltetni úgy, hogy az veszélyeztesse mások életét vagy vagyontárgyait.

2.1.2. Minimális repülési magasságok

A fel- és leszállás eseteit, valamint a légiközlekedési hatóság engedélyét kivéve a légi jármű városok, települések sűrűn lakott területei, vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett csak olyan magasságban repülhet, amelyről kényszerhelyzet esetén a leszállás, vagy a légi jármű elhagyása a földön lévő személyek és vagyontárgyaik indokolatlan veszélyeztetése nélkül végrehajtható. Ezen magasságok nem lehetnek alacsonyabbak, mint a 3.4.1. és 4.1.2. pontokban meghatározottak.

2.1.3. Utazómagasságok használata

Budapest FIR-ben az útvonalrepüléseket - a hajtómű nélküli légi járműveket kivéve - a repülés útirányának és a repülési szabályoknak megfelelően, jelen melléklet C Függelékében szereplő iránymagassági rendszer szerint kell tervezni.

2.1.4. Tárgyak szórása, permetezés

Légi járműből repülés közben tárgyat kidobni, vagy permetezni csak külön jogszabályban meghatározott előzetes engedély birtokában és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység engedélye alapján, vagy annak előzetes tájékoztatása mellett lehet.

2.1.4.1. Budapest FIR-ben:

a) Ellenőrzött légterekben tervezett mezőgazdasági munkarepülések megkezdéséhez az illetékes légiforgalmi irányító egység engedélye szükséges.

b) Repülőtéren forgalmi körzetekben, forgalmi tájékoztató körzetekben - azok működési ideje alatt - végzett mezőgazdasági munkarepülések megkezdéséről és befejezéséről tájékoztatni kell az érintett repülőteret, illetve a repülőter légiforgalmi szolgálati egységét.

2.1.4.2. Amennyiben egy légi jármű kényszerhelyzetben, vagy egyéb sürgős helyzetben üzemanyag kibocsátására kényszerül - hogy a biztonságos leszállás érdekében csökkentse a legnagyobb leszállási tömegét - Budapest FIR-ben, azt lehetőleg FL100 (3050 m STD) feletti magasságon, egyenes vonalú repüléssel kell végezni. Amennyiben lehetséges, üzemanyag-kibocsátást ne végezzenek téli időszakban 8000 láb (2450 m), illetve nyári időszakban 6000 láb (1850 m) tengerszint feletti magasság alatt.

2.1.5. Vontatás

Budapest FIR-ben légi jármű más légi járművet, vagy tárgyat csak külön jogszabályban meghatározott feltételekkel vontathat.

Ellenőrzött légtérben történő vontatáshoz az illetékes ATC egység engedélye szükséges. Az ellenőrzött légtéren kívül üzemelő, az ATS egységekkel rádióösszeköttetést tartó légi jármű tájékoztassa az érintett ATS egységeket a vontatásról.

2.1.6. Ejtőernyős ugrások

Ejtőernyős ugrások - kényszerhelyzet kivételével - csak a légiközlekedési hatóság által előírt feltételek szerint, az illetékes ATS egység tájékoztatása és/vagy engedélye alapján végezhető.

2.1.6.1. Budapest FIR-ben ejtőernyős ugrások az alábbi helyeken hajthatók végre:

a) azokon a kijelölt légtérrel rendelkező repülőtereken, ahol a repülőterrend megengedi,

b) olyan katonai légterekben (MCTR, TRA és veszélyes légtér), amelyek alsó magassága megegyezik a földfelszínnel, és

c) a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet alapján engedélyezett eseti légterekben.

2.1.6.2. IFR szerint működő légijárművek által végzett megközelítések/leszállások és indulások végrehajtásakor az ellenőrzött és AFIS egységgel rendelkező repülőtereken ejtőernyős ugrások nem hajthatók végre.

2.1.7. Műrepülés

Műrepülés csak a légiközlekedési hatóság által előírt feltételek szerint, az illetékes ATS egység tájékoztatása és/vagy engedélye alapján végezhető.

2.1.7.1. Budapest FIR-ben műrepülések az alábbi helyeken hajthatók végre:

a) külön erre a célra kijelölt légterekben,

b) azokon a kijelölt légtérrel rendelkező repülőtereken, ahol a repülőterrend megengedi,

c) időszakosan korlátozott légterekben, és

d) a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet alapján engedélyezett eseti légterekben.

2.1.7.2. A műrepülések végrehajtása során, a külön erre a célra kijelölt légtérben csak a feladatot végrehajtó légi jármű, vagy légi járművek tartózkodhat(nak).

2.1.8. Kötelékrepülések

Kötelékrepülések csak a kötelékrepülésben résztvevő légi járművek parancsnokainak előzetes egyeztetését követően hajthatók végre.

2.1.8.1 Kötelékrepülések esetén:

- a) a kötelék navigációs és helyzetjelentési szempontból egy légi járműnek tekintendő,
- b) a kötelékben repülő légi járművek közötti elkülönítésért - beleértve a kötelékrepülés folyamán, az alakzat felvételekor, az alakzat változtatásakor, valamint szétváláskor - a kötelékparancsnok és a kísérő légi járművek parancsnokai felelősek,
- c) a kötelékben repülő egyes légi járművek a köteléket vezető légi járműtől vízszintes irányban maximálisan 0,5 NM (1 km), függőleges irányban maximálisan 100 lábnyira (30 méter) távolodhatnak el,
- d) a kötelék parancsnoka felelős a kötelék repülésének előkészítéséért, valamint a kötelékrepülés szabályainak betartásáért és betartatásáért,
- e) a kísérő légi járművek parancsnokainak a kötelékparancsnok utasításait be kell tartani, azoktól csak veszély elhárítása esetén térhetnek el.

2.1.9 Helikopterrel végrehajtott speciális feladatok:

2.1.9.1 A csörlőzés általános szabályai

- a) személyeket vagy terhet csörlőkötéllel fedélzetre emelni vagy leengedni csak rendszeresített és ellenőrzött emelőszerkezettel, továbbá biztonságos repülési (függési) magasságon lehet;
- b) csörlőzésekor függeni úgy kell, hogy a személyek vagy a teher fedélzetre vételi magassága, a terepakadályok magasságát legalább 5 m-rel meghaladja;
- c) a függési magasság megválasztásakor úgy kell figyelembe kell venni az adott légi jármű típus technikai adottságait és az adott légköri, meteorológiai, domborzati viszonyok közötti teljesítménytartalékát, hogy azoknak biztosítani kell a légpárna hatás zónáján kívüli függési magasság megtartását, a teher vagy személyek fedélzetre vételét követően is;
- d) a csörlőkötélet minden esetben a felszínen tartózkodó személyektől olyan távolságban szabad leengedni, amely kizárja azok veszélyeztetését az elektrosztatikusan feltöltődött csörlőkötéltől szenvedett áramütés, vagy a forgószárny keltette légáram által;
- e) a térbeli helyzet, valamint a repülési magasság megítélésnek megnehezülése miatt a személyzetet segítő repülésvezetőt kell kijelölni összefüggő vízfelület feletti, vagy korlátozott méretű terület feletti csörlőzés gyakorlásakor.

2.1.9.2 A vízkiemelés, illetve a tűzoltóballonnal történő repülés általános szabályai

- a) vizet kiemelni, tűzoltóballonnal repülni, valamint tüzet oltani csak az erre rendszeresített és bevizsgált eszközzel szabad;
- b) a feladatot az adott légi jármű típus utasításában az összefüggő vízfelület feletti és a külső súllyal történő repülésre meghatározott szabályok szerint kell végezni;
- c) vízkiemeléskor a 2.1.9.1 c) alpontban foglaltakon túl figyelembe kell venni a vízfelület hullámlásának mértékét és a vízmélységet is, valamint tekintetbe kell venni a ballon kiemelésékor jelentkező többlet teljesítmény szükségletet;
- d) tűzoltáskor a vizet vagy más oltószert kiengedni csak a felszínen oltást végzőkkel történt egyeztetést követően, tőlük biztonságos távolságban szabad;
- e) az oltás helyének megközelítéskor és az oltás helye feletti repüléskor fokozottan figyelembe kell venni a szél irányát, a forró légáram okozta teljesítménycsökkenést, valamint a füst okozta korlátozott látást.

2.1.9.3 Teher beemelésének általános szabályai

- a) terhet beemelni csak az érintettekkel közösen folytatott egyeztetést, tervezést és felkészülést követően, az üzemben tartó engedélyével lehet;
- b) a beemelést úgy kell megszervezni, hogy az a lehetőségekhez képest ideális napszakban, időben, légköri és meteorológiai viszonyok között történjen, ugyanakkor ne zavarja a beemelés körzetében élők nyugalomát és biztonságát;
- c) a beemelést végző légi jármű üzemanyag feltöltését és terhelését a beemelési magasság, a beemelendő teher és az adott légköri, meteorológiai, domborzati viszonyok figyelembevételével, úgy kell kiszámolni, hogy a légi jármű - a beemelési magasságot meghaladó biztonságos magasságon - olyan teljesítmény tartalékkal rendelkezzen, ami biztosítja a teherrel való biztonságos manőverezést és a feladat elvégzéséhez szükséges repülési időt;
- d) a repülés alatt a lakott zónákat el kell kerülni, ha a beemelendő terhet a beemelés helyére nagyobb távolságról, külső függesztményként szállítják;
- e) a beemelendő terhet a beemelés helyétől olyan távolságban és körülmények között kell függeszteni, amely lehetővé teszi a hajtómű teljesítmény ellenőrzésére szolgáló biztonságos próbafüggesztést;
- f) lakott terület felett a függesztett teherrel folytatott repülés során - a biztonság sérelme nélkül - törekedni kell a feladat legrövidebb időn belüli befejezésére;
- g) a beemelés alatt rádió és előre kidolgozott, egyeztetett kézjelekkel kell folyamatos kapcsolatot tartani a beemelendő teher rögzítését végző földi személyekkel;
- h) kényszerhelyzetben, ha a repülés a teherrel tovább nem folytatható, az adott légi jármű típus légi üzemeltetési utasításában foglaltak szerint kell eljárni.

2.1.10. Személyzet nélküli szabad ballonok

2.1.10.1. A személyzet nélküli szabad ballonokat olyan módon kell üzemeltetni, hogy azok ne veszélyeztessenek személyeket, vagyontárgyakat, vagy más légi járműveket.

2.1.10.2. A repülésekre veszélyt jelentő személyzet nélküli szabadballonok tervezett felbocsátásáról Budapest FIR érintett ATS egységeit meghatározott rend betartásával előzetesen értesíteni kell. A felbocsátások bejelentési rendjét, a ballonok osztályozását és az üzemeltetés feltételeit jelen előírás D Függeléke tartalmazza.

2.1.11. Tiltott és korlátozott légterek

Tiltott légterekben repülések nem hajthatók végre. Korlátozott légterekben a légi járművek csak a korlátozásokat figyelembe véve, vagy külön engedély alapján üzemelhetnek.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendelet szerint a veszélyes légterekben, azok közzétett üzemideje alatt, légiközlekedési tevékenységet tervezni - a tevékenységben részt vevő légijárművek repüléseit kivéve - tilos. Az üzemidő alatt a veszélyes légtérben csak a veszélyes légtérben folyó tevékenységért felelős szervezet (szervezeti egység) engedélyével lehet repülni.

2.2. Összeütközések megelőzése

A légi járműnek a légtérben - függetlenül a légtér osztályától -, valamint a repülőtér mozgási területén történő működése során, a légi jármű személyzete köteles folyamatosan figyelni a forgalmat, a lehetséges összeütközési veszélyek felismerése és megelőzése céljából.

2.2.1. Veszélyes közelség

Légi jármű nem üzemeltethető olyan közelségben egy másik légi járműhöz, hogy abból összeütközési veszély származzon.

2.2.2. Elsőbbségadási szabályok

Az elsőbbségi joggal rendelkező légi jármű köteles útirányát és sebességét tartani, de ez a szabály nem mentesíti a légi jármű vezetőjét, hogy az összeütközés elkerülése érdekében mindent megtegyen, beleértve az ACAS berendezés által tanácsolt összeütközést elkerülő manővereket is.

1. Megjegyzés: Az ACAS üzemeltetésével kapcsolatos előírásokat az ICAO PANS-OPS (Doc 8168), I. kötet VIII. rész 3. Fejezete tartalmazza.

2. Megjegyzés: Az ACAS-sal történő felszereltségi követelményeket az ICAO 6. Annex I. rész 6. Fejezete tartalmazza.

2.2.2.1. Amikor egy légi járműnek az alábbiak szerint szabad utat kell biztosítani egy másik légi jármű számára, az érintett légi jármű csak megfelelő távolságtartással előzheti meg, illetve repülhet el a másik légi jármű alatt vagy előtt, valamint figyelembe kell vennie a légi jármű által keltett turbulenciát is.

2.2.2.2. Szembetartó közeledés

Amikor két légi jármű szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közeledik egymáshoz és összeütközési veszély áll fenn, mindkettő köteles irányától jobbra kitérni.

2.2.2.3. Összetartó irányú közeledés

Amikor két légi jármű összetartó irányon és hozzávetőleg azonos magasságon repül, az a légi jármű köteles kitérni, amelyik a másikat jobbról látja, kivéve a következőket:

- a) a levegőnél nehezebb, működő hajtóművel repülő légi jármű köteles utat adni valamennyi hajtómű nélküli légi járműnek (léghajó, vitorlázógép, ballon),
- b) a léghajó köteles utat adni a vitorlázógépeknek és ballonoknak,
- c) a vitorlázógép köteles utat adni a ballonoknak,
- d) működő hajtóművel repülő légi jármű köteles kitérni annak a légi járműnek, amely láthatólag más légi járművet, vagy tárgyat vontat.

Megjegyzés: A légi járművek osztályozását jelen szabályozás J Függeléke tartalmazza.

2.2.2.4. Előzés

Előzés esete akkor áll fenn, amikor egy légi jármű egy másik légi járművet úgy közelít meg hátulról, hogy a két légi jármű függőleges szimmetria síkjai egymással 70 foknál kisebb szöget zárnak be, vagyis olyan helyzetben vannak, hogy az előzést végző légi járműről éjjel, az előzendő légi jármű szárnyvégein lévő helyzetlámpák nem láthatók.

Az előzés alatt álló légi jármű jogosult a változatlan irányú repülésre, míg az előzést végző légi járműnek emelkedő, süllyedő, vagy vízszintes repüléskor egyaránt jobbra történő kitéréssel kell biztosítani a másik légi jármű útját. A két légi jármű viszonylagos helyzetében a továbbiakban bekövetkező semmilyen változás nem mentesíti az előzést végző légi járművet ezen kötelezettsége alól, mindaddig, amíg a másik légi járművet teljesen meg nem előzte és útját szabaddá nem tette.

2.2.2.5. Leszállás

2.2.2.5.1. A levegőben lévő, földön vagy vízben üzemelő légi járműveknek utat kell adniuk a leszálló légi járművek számára.

2.2.2.5.2. Ha két, vagy több, levegőnél nehezebb légi jármű közeledik leszállás céljából valamelyik repülőtérhez, a nagyobb magasságon lévő légi jármű köteles utat adni az alacsonyabb magasságon lévő légi járműnek. Ez utóbbi azonban nem használhatja fel ezt a szabályt arra, hogy egy a megközelítés végső fázisaiban lévő légi jármű elé vágjon, vagy azt megelőzze. Mindazonáltal a levegőnél nehezebb, működő hajtóművel repülő légi járműnek elsőbbséget kell adnia a hajtómű nélküli légi járművek számára.

2.2.2.5.3. Kényszerleszállás. Amennyiben valamely légi jármű vezetőjének tudomására jut, hogy egy másik légi jármű kényszerleszállást hajt végre, köteles annak utat engedni.

2.2.2.6. Felszállás. A munkaterületen guruló légi járműnek utat kell engednie a felszálló, vagy felszállni készülő légi jármű számára.

2.2.2.7. Légi járművek földi mozgása

2.2.2.7.1. Ha valamely repülőtér mozgási területén guruló két légi jármű között összeütközési veszély áll fenn, az alábbi szabályok alkalmazandók:

- Amikor két légi jármű egymással szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közeledik egymáshoz, mindkettő köteles megállni, vagy ahol lehetséges, mindketten jobbra kitérni, kellő oldaltávolságot tartva.
- Amikor két légi jármű összetartó irányon közeledik egymáshoz, annak kell elsőbbséget adnia, amelyik a másik légi járművet jobbról látja.
- Az előzés alatt álló légi járműnek van elsőbbsége és az előzést végző légi járműnek kellő oldaltávolságot tartania a másik légi járműtől.

Megjegyzés: Az előzésben lévő légi jármű meghatározását lásd a 2.2.2.4. pontban.

2.2.2.7.2. A munkaterületen guruló légi járműnek valamennyi gurulási váróponton meg kell állnia, hacsak a repülőtéri irányító torony továbbgurulást nem engedélyez.

2.2.2.7.3. A munkaterületen guruló légi járműnek meg kell állnia valamennyi bekapcsolt megállító keresztfényoszlopnál, és csak akkor gurulhat tovább, ha a fényeket kikapcsolták.

2.2.3. Légi járműveken alkalmazandó fények

1. Megjegyzés: A 2.2.3. pont repülőgépekre vonatkozó követelményeit kielégítő jellemzők az ICAO 8. Annex-ban található. A repülőgépek navigációs fényeinek leírását az ICAO 6. Annex I. és II. rész függelékei tartalmazzák. A repülőgépek fényeinek részletes műszaki leírását az ICAO Műszaki Légialkalmassági Kézikönyv 3. Része (Doc 9051), míg a helikoptereket ugyanezen, kiadvány 4. része tartalmazza.

2. Megjegyzés: A vízén működő légi járművek részére előírtakat lásd a 2.2.6.2. pontban.

2.2.3.1 A 2.2.3.3. c) és a 2.2.3.5. a) alpontokban leírtak szerint egy légi jármű akkor tekinthető működésben lévőnek, amikor gurul vagy vontatják, vagy a gurulás vagy a vontatás közben időlegesen megállították.

2.2.3.2. A 2.2.3.6. pont rendelkezéseit kivéve, napnyugtától-napkeltéig minden repülést végző légi járműnek működtetnie kell:

a) az összeütközési veszélyt jelző fényeket, a légi járműre való figyelemfelkeltés céljából és

b) a navigációs fényeket, amelyek arra szolgálnak, hogy a légi jármű viszonylagos haladási irányát jelezzék mások számára. Ezen kívül más fények nem működtethetők, ha azok a navigációs fényekkel összetéveszthetők.

Megjegyzés: A légi jármű láthatóságának növelése érdekében az ICAO Műszaki Légialkalmassági Kézikönyvben (Doc 9051) meghatározott összeütközési veszélyt jelző fényeken kívül egyéb fények, pl. leszálló fényszórók, és saját légi jármű megvilágító fények is működtethetők.

2.2.3.3. A 2.2.3.6. pont rendelkezéseit kivéve, napnyugtától-napkeltéig:

a) a repülőtéren mozgási területén guruló valamennyi légi járműnek működtetnie kell navigációs fényeket, a légi jármű viszonylagos útirányának külső szemlélő számára történő jelzése céljából. A navigációs fényekkel összetéveszthető más fények nem működtethetők,

b) működtetni kell a légi jármű szerkezetének végpontjai jelzésére szolgáló fényeket, hacsak a légi jármű nem áll egy helyben, és más módon kellőképpen nincs megvilágítva,

c) a repülőtéren mozgási területén működő valamennyi légi járműnek működtetnie kell figyelemfelhívó fényeket, és

d) a repülőtéren mozgási területén lévő valamennyi légi járműnek hajtómű üzemet jelző fényeket kell üzemeltetni, ha a hajtómű üzemel.

Megjegyzés: Megfelelő elhelyezés esetén a 2.2.3.2. b) pontban említett navigációs fények kielégíthetők a 2.2.3.3. b) pontban szereplő követelményeket. A 2.2.3.2. a) pont követelményeinek kielégítése érdekében felszerelt, vörös színű összeütközési veszélyt jelző fények kielégíthetők a 2.2.3.3. c) és 2.2.3.3. d) pontokban szereplő követelményeket, feltéve, hogy azok a külső szemlélőt nem vakítják el.

2.2.3.4. A 2.2.3.6. pont rendelkezéseit kivéve, valamennyi - a 2.2.3.2. a) pont követelményeinek kielégítése érdekében - összeütközési veszélyt jelző fényekkel felszerelt légi járműnek a 2.2.3.2. pontban megadott időperióduson kívül is működtetnie kell ezen fényeket.

2.2.3.5. A 2.2.3.6. pont rendelkezéseit kivéve, valamennyi légi járműnek,

a) amely valamely repülőtéren mozgási területén üzemel és a 2.2.3.3. c) alpontban leírt követelményeknek megfelelő összeütközési veszélyt jelző fényekkel van ellátva, vagy

b) amely a repülőtéren mozgási területén tartózkodik és a 2.2.3.3. d) alpontban leírt követelményeket kielégítő fényekkel van felszerelve

üzemeltetnie kell ezeket a fényeket a 2.2.3.3. pontban meghatározott időperióduson kívül is.

2.2.3.6. A 2.2.3.2., 2.2.3.3., 2.2.3.4. és 2.2.3.5. pontok követelményeit kielégítő villogó fények kikapcsolhatók vagy intenzitásuk csökkenthető, ha

a) ténylegesen vagy valószínűleg hátrányosan befolyásolják a feladatok végrehajtását, vagy

b) a légi járművön kívüli személyt elvakítanak.

2.2.4. Gyakorló műszer szerinti repülések

Gyakorló műszer szerinti repülés csak az alábbi feltételek mellett hajtható végre:

a) ha a légi jármű kifogástalanul működő kettős kormányberendezéssel van ellátva és,

b) ha az ellenőrző ülésben megfelelő képzettségű, oktató légijármű-vezető foglal helyet, amíg a másik légijármű-vezető a gyakorló műszerrepülést végzi. Az oktató vezetőnek előre és mindkét oldalra megfelelő kilátással kell rendelkeznie, vagy összeköttetésben kell állnia egy olyan illetékes személlyel, aki figyelni tudja az oktató vezető helyéről nem látható szektort.

2.2.5. Repülőtereken és repülőterek közelében történő működés szabályai

2.2.5.1. A repülőtéren, vagy annak közelében működő légi jármű, függetlenül attól hogy repülőtéren forgalmi körzeten belül van-e vagy sem, köteles:

a) figyelni a repülőtéren forgalmat az összeütközések elkerülése érdekében;

b) azt kikerülni, vagy leszállási szándék esetén a többi működő légi jármű által követett forgalmi eljárásához igazodni;

c) a leszállásnál és a felszállás után minden fordulót balra végrehajtani, hacsak más utasítást nem kapott; és

d) a fel- és leszállást széllal szemben végrehajtani, hacsak biztonsági, futópálya kialakítási, vagy légiforgalmi okokból eltérő irány nem előnyösebb.

2.2.5.2. A repülőtéren irányító körzetekben működő légi járművek kötelesek a kijelölt rádiófrekvencián állandóan figyelni, és rádióösszeköttetést létesíteni a repülőtéren irányító toronnyal. Ha ez nem lehetséges, figyelniük kell látjelek útján adott utasításokra.

2.2.5.3. Budapest FIR forgalmi tájékoztató körzeteiben (TIZ) a légi járműveknek a K Függelékben előírt módon kell működniük.

2.2.5.4. A Budapest TMA-ban és a Budapest CTR-ben történő működés során be kell tartani az L Függelék külön előírásait.

2.2.6. Légi járművek vízen történő működésének szabályai

Megjegyzés: A 2.2.6.1. pontban leírt rendelkezéseken túlmenően, bizonyos esetekben a vízi közlekedés rendjéről kiadott 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelet előírásait kell alkalmazni.

2.2.6.1. Amikor két légi jármű, vagy egy légi jármű és egy hajó közeledik egymáshoz és összetűzési veszély áll elő, a légi jármű kellő körültekintéssel működjön, figyelembe véve a körülményeket és a másik jármű korlátozott képességeit.

2.2.6.1.1. Közeledés összetartó irányon

Az a légi jármű köteles utat adni, amelyik egy másik légi járművet vagy hajót jobbról pillantja meg.

2.2.6.1.2. Közeledés szembetartó irányon

Az a légi jármű, amelyik egy másik légi járművet, vagy hajót szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közelít meg, jobbra történő irányváltoztatással köteles kitérni.

2.2.6.1.3. Előzés

Az előzés alatt álló légi jármű vagy hajó jogosult a változatlan továbbhaladásra, míg az előzést végző jármű köteles irányváltoztatással utat biztosítani.

2.2.6.1.4. Leszállás és felszállás

A vízre leszálló, vagy vízről felszálló légi jármű a lehetséges mértékben tartson megfelelő távolságot valamennyi hajótól és kerülje azok haladásának hátráltatását.

2.2.6.2. Vízen működő légi jármű fényei

Megjegyzés: A vízen működő légi járművek fényjeinek jellemzőit az ICAO 6. Annex I. és II. részének függelékei tartalmazzák.

2.3. Repülési tervek

2.3.1. Repülési tervek benyújtása

2.3.1.1. Valamely tervezett repülésre vagy a repülés egy szakaszára vonatkozó tájékoztatást a légiforgalmi szolgálati egységek számára repülési terv formájában kell megadni.

2.3.1.2. Budapest FIR-ben repülési tervet kell benyújtani:

- a) valamennyi IFR repülésre,
- b) valamennyi államhatárt keresztező repülésre,
- c) állami légi járművel MCTR-n, MTMA-n, időszakosan korlátozott légtéren kívül végrehajtott repülésekre,
- d)

e) az ellenőrzött légtere(ke)t érintő repülésekre,

f) az éjszakai VFR repülésekre,

g) vitorlázó felhőrepülésekre, és

h) repülőtéri irányító körzettel rendelkező polgári repülőterek légtereit (CTR, CTA) érintő repülésekre, a repülőtéri légiforgalmi irányító szolgálat AIP-ben közzétett működési idején kívüli időszakban,

i) a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendeletben az MCTR-ek üzemidején kívüli polgári repülésre megállapított esetekben.

Az ellenőrzött légtéren kívül működő polgári VFR repülések számára repülési terv benyújtása, az a)-h) pontokban szereplő esetek kivételével nem kötelező, a légi jármű vezetője azonban jogosult repülési tervet benyújtani annak érdekében, hogy részére repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítsanak.

A légvédelmi készenléti repülést végző légi járműnek repülési tervet nem kell benyújtani, azonban Budapest ATS Központot az esetleges bevetések részleteiről haladéktalanul tájékoztatni kell.

2.3.1.3. A repülési tervek fajtái az alábbiak lehetnek:

- ismétlődő repülési terv (RPL)

- egyedi repülési terv (FPL)

- levegőből benyújtott repülési terv (AFIL).

2.3.1.4. A repülési tervek célját, benyújtási és szétosztási részletszabályait, valamint a repülési terv űrlap kitöltésének szabályait jelen előírás E Függeléke tartalmazza.

2.4. Jelek és jelzések

2.4.1. Az A Függelékben megadott jelek vagy jelzések észlelésekor vagy vételekor a légi járműnek a közölt jelzés szerint megkövetelt módon kell eljárnia.

2.4.2. Az A Függelékben megadott jelek és jelzések használatakor azoknak a megadott jelentéssel kell bírniuk. Ezeket a jeleket és jelzéseket csak a feltüntetett célra lehet használni, minden egyéb, azokkal összetéveszhető jel, illetve jelzés használata tilos.

2.4.3. Budapest FIR-ben - a repülések biztonságos végrehajtásának elősegítése érdekében, amennyire ez lehetséges, a polgári és katonai repülésben egységes jel- és jelzésrendszert kell alkalmazni.

2.4.4 A beállító felelőssége, hogy az A Függelékben megadott jeleket és jelzéseket használva, a légi jármű számára a szabvány beállító jelzések érthetően, és egyértelműen kerüljenek továbbításra.

2.4.5 A légi járművek beállítását csak a beállító feladatok ellátására kiképzett és feljogosított személy végezheti.

2.4.6 A beállítónak megkülönböztethető fluoreszkáló mellényt kell viselnie annak érdekében, hogy a hajózó személyzet azonosítani tudja, hogy ez a személy felelős a beállítási műveletek végzéséért.

2.4.7 Nappali órákban a földi személyzetnek valamennyi jeladás használatakor nappali fluoreszkáló, színes beállító botokat, tárcsákat, vagy kesztyűket kell használni. Éjszaka, vagy rossz látási körülmények esetén világító botokat kell használni.

2.5. Óra-idő

2.5.1. A légiforgalmi szolgálatok ellátása és a repülések végrehajtása során Egyeztetett Világidőt (UTC) kell alkalmazni, és azt az éjféllal kezdődő 24 órás nap óráiban és perceiben kell kifejezni.

2.5.2. Ellenőrzött repülés megkezdése előtt, illetve a repülés során bármikor, ha szükséges, óra-egyeztetést kell végezni. Az egyeztetést - hacsak a légi jármű üzemben tartója másképp nem határozta meg - valamely ATS egységgel kell elvégezni.

2.5.3. Az adatkapcsolat összeköttetések során használt időinformáció pontosságának 1 másodpercen belülnek kell lennie az UTC-hez viszonyítva.

2.6. Légiforgalmi irányító szolgálat

2.6.1. Légiforgalmi irányítói engedélyek

A légiforgalmi irányító szolgálat feladatai nem terjednek ki a földdel való összeütközés megelőzésére. A légi jármű vezetőjének felelőssége, hogy meggyőződjön arról, hogy a légiforgalmi irányító egységek által kiadott valamennyi engedély biztonságos ebben a vonatkozásban.

2.6.1.1. Minden ellenőrzött repülés, vagy ellenőrzött repülésként végrehajtott repülési szakasz megkezdése előtt légiforgalmi irányítói engedélyt kell beszerezni. Az ilyen engedélyt légiforgalmi irányító egységhez benyújtott repülési terv útján kell kérni.

Megengedhető, hogy a repülési terv a repülésnek csak a légiforgalmi irányítás alá tartozó repülési szakasz vagy manőverek leírását tartalmazza. Az engedély vonatkozásában megengedhető, hogy az csak az érvényes repülési terv engedélyhatárban megjelölt szakaszára, vagy meghatározott manőver, pl. gurulás, leszállás vagy felszállás végrehajtására terjedjen ki.

Amennyiben egy légiforgalmi irányítói engedély nem felel meg a légi jármű parancsnokának, módosított engedélyt kérhet és ha lehetséges, kaphat.

2.6.1.2. Amennyiben valamely légi jármű elsőbbséget magába foglaló engedélyt kér, az illetékes légiforgalmi irányító kérésére indokolnia kell az elsőbbségi kérelem okát.

2.6.1.3. A légiforgalmi irányító által kiadott engedélyek csupán a forgalmi-, és repülőtéri körülményekre vonatkoznak, és nem mentesítik a légi jármű-vezetőt az egyéb érvényes szabályok és rendelkezések megsértésével kapcsolatos semmilyen felelőssége alól.

2.6.1.4. Repülések lehetséges továbbengedélyezése. Ha indulás előtt a légi jármű személyzete arra számít, hogy az üzemanyag-mennyiség és a repülés közben várhatóan megadott továbbengedélyezés függvényében döntheti el, hogy repülését egy módosított rendeltetési repülőtérig folytatja-e, erről az érintett légiforgalmi irányító egységeket tájékoztatni kell a módosított útvonal és (amennyiben ismert) a módosított rendeltetési repülőtérre vonatkozó információk repülési tervben történő feltüntetésével.

Megjegyzés: Ezen előírás célja a módosított rendeltetési repülőtérig terjedő további engedély kiadásának lehetővé tétele, amely repülőtér általában az eredeti repülőtértől messzebb helyezkedik el.

2.6.1.5. Ellenőrzött repülőtéren működő légi jármű nem gurulhat a munkaterületen a repülőtéri irányító torony engedélye nélkül, és be kell tartania ezen egység által adott utasításokat.

2.6.1.6. Ha a felszállást repülőtéri irányító körzet oldalhatárain belül, terepről kívánják végrehajtani, a felszállás végrehajtásához - még a földön - irányítói engedélyt kell kérni. Ha ez nem lehetséges, a felszállás után azonnal fel kell venni az összeköttetést az illetékes repülőtéri irányító toronnyal. Irányítói engedély nélkül 50 m földfelszín feletti magasság fölé emelkedni tilos!

2.6.1.7. Budapest FIR ellenőrzött légtereiben hajtómű nélküli légi járművek repüléséhez az érintett ATC egység előzetes hozzájárulása szükséges.

2.6.1.8. Időszakosan korlátozott légterek, MCTR-k és MTMA-k átrepülésének szabályai

Budapest FIR-ben a polgári repüléseket - ha lehetséges - a működő katonai légterek elkerülésével kell tervezni. Az MCTR-kbe, MTMA-kba, illetve időszakosan korlátozott légterekbe történő belépéshez az érintett légtérben illetékes légiforgalmi irányító egység engedélye szükséges.

Az engedélyt

- az ellenőrzött légtérben működő valamennyi légi jármű, valamint az ellenőrzött légtéren kívül IFR szerint működő légi járművek számára az illetékes (polgári) ATS egység szerzi be,

- az ellenőrzött légtéren kívül VFR szerint működő légi járműveknek maguknak kell beszerezniük.

Megjegyzés: Az időszakosan korlátozott légtereket átrepülő polgári légi járművek elkülönítésének mértékéről szóló szabályozást a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.

2.6.1.9. A légi jármű üzemben tartóknak és légi jármű-vezetőknek be kell tartaniuk a légiforgalmi áramlásszervezéssel kapcsolatos előírásokat, beleértve:

- a repülési terv benyújtási és egyéb közleményváltási szabályokat,

- a stratégiai áramlásszervezési intézkedéseket (pl. forgalomáramlási terveket), és

- az áramlásszervezéssel kapcsolatos napi előírásokat.

2.6.1.10. Az EUR RVSM légtéren belüli üzemelésre szóló légiforgalmi irányítói engedélyt csak az RVSM engedélyezett légi járművek és nem RVSM engedélyezett állami repülések számára adható ki.

Nem adható légiforgalmi irányítói engedély az EUR RVSM légtérben kötelekreplést végrehajtani szándékozó polgári légi járművek számára.

Megjegyzés: Az ICAO körzeti légi navigációs megállapodás szerint 2002. január 24-től kezdődően FL290 - FL410 között, a korábbi 2000 láb (600 m) függőleges elkülönítés helyett, csökkentett - 1000 lábas (300 m) - függőleges elkülönítési minimum (RVSM) alkalmazására kerül sor az alábbi repüléstájékoztató körzetekben (FIR) / magaslégtéri repüléstájékoztató körzetekben (UIR):

Amsterdam, Ankara, Baku, Barcelona, Beograd, Berlin, Bratislava, Brindisi, Bruxelles, Bucuresti, Budapest, Casablanca, Chisinau, France, Hannover, Hellas, Istanbul, Kaliningrad, Kharkiv, Kobenhavn, Kyiv, Lisboa, Ljubljana, London, Lviv, Madrid, Malta, Milano, Minsk, Nicosia, Norway, Odessa, Praha, Rhein, Riga, Roma, Rostov, Rovaniemi, Sarajevo, Scottish, Shannon, Simferopol, Skopje, Sofia, Sweden, Switzerland, Tallinn, Tampere, Tbilisi, Tirana, Tunis, Varna, Vilnius, Warszawa, Wien, Yerevan, Zagreb.

Canarias UIR (AFI körzet) egyes részeinek FL290-tól FL410-ig terjedő légtereiben RVSM-et kell alkalmazni. A fentiekben meghatározott légtér, a továbbiakban mint EUR RVSM légtér szerepel.

Az alábbi FIR/UIR-ek EUR RVSM átváltási légtérnek minősülnek, amelyben az RVSM - 1000 láb (300 m) függőleges elkülönítési minimum - alkalmazásával járó átváltási feladatokat hajtják végre: Ankara, Baku, Barcelona, Canarias (AFI Körzet), Casablanca, France, Hellas, Kharkiv, Kyiv, Madrid, Malta, Minsk, Nicosia, Riga, Rostov, Rovaniemi, Simferopol, Tallinn, Tampere, Tbilisi, Tunis.

Az RVSM engedélyezett légi jármű a légiközlekedési hatóság által RVSM működésre engedélyezett légi járművet, a nem RVSM engedélyezett légi jármű-re történő hivatkozás pedig a légiközlekedési hatóság által RVSM működésre nem engedélyezett légi járművet jelenti.

2.6.2. A repülési terv betartása

2.6.2.1. A 2.6.2.2. és a 2.6.2.4. pontokban foglaltak kivételével a légi járműnek be kell tartania az ellenőrzött repülésre benyújtott érvényes repülési tervet vagy annak alkalmazható részét, hacsak módosítást nem kért és engedélyt nem kapott az illetékes légiforgalmi irányító egységtől, vagy amikor olyan kényszerhelyzet merül fel, amely azonnali cselekvést követel. Ez utóbbi esetben, amint a körülmények lehetővé teszik, a kényszerintézkedés megtétele után a légi jármű vezetője értesíteni köteles az illetékes légiforgalmi irányító egységet a már megtett intézkedésről, és hogy azt kényszerítő körülmények hatására végezte.

2.6.2.1.1. Amennyiben az illetékes légiforgalmi irányító egységtől más felhatalmazást vagy utasítást nem kapott - amennyire lehetséges - az ellenőrzött légi jármű

a) kijelölt ATS útvonalon történő repüléskor az útvonal meghatározott középvonalán, vagy

b) más útvonalon történő repüléskor az útvonalat kijelölő navigációs berendezések és/vagy pontok között közvetlenül repüljön.

2.6.2.1.2. A 2.6.2.1.1. pontban előírtak szem előtt tartása mellett, a VOR berendezésekkel kijelölt ATS útvonal szakaszon működő légi jármű a már átrepült berendezés követéséről az előtte lévő berendezés követésére ahol illet létrehozta - az átkapcsolási pontnál, vagy ahhoz az üzemeltetési szempontok szerinti lehető legközelebb álljon át.

2.6.2.1.3. A 2.6.2.1.2. pontban előírtaktól történő eltérést az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel közölni kell.

2.6.2.2. Nem szándékos eltérések. Abban az esetben, amikor egy ellenőrzött légi jármű nem szándékosan tér el érvényes repülési tervétől, az alábbi intézkedéseket kell tennie:

a) Útiránytól való eltérés esetén: amennyiben a légi jármű eltér az útirányától, helyesbítenie kell a légi jármű géptengely irányát úgy, hogy a legrövidebb időn belül visszatérjen az eredeti útirányra.

b) Tényleges önbesség változás esetén: Ha a jelentőpontok között az utazómagasságon az átlagos tényleges önbesség a repülési tervben megadott sebességhez viszonyítva plusz/mínusz 5%-kal változik, vagy várható hogy megváltozik, erről tájékoztatni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet.

c) Számított idők változása esetén: Ha a következő jelentőpontra, repüléstájékoztató körzethatárra, vagy a tervezett rendeltetési repülőtérre - amelyek éppen következnek - a számított idő 3 percnél többel eltér attól, amit a légiforgalmi szolgálatokkal közöltek, a számított időt az illetékes légiforgalmi szolgálati egységrészére, amilyen hamar csak lehetséges, módosítani kell.

2.6.2.2.1 A fentiekben túlmenően, amikor ADS egyezmény van érvényben, a légiforgalmi szolgálati egységet adatkapcsolaton keresztül automatikusan tájékoztatni kell olyan esetekben, amikor az egyezmény alapú ADS protokollban előírt küszöbértéket meghaladó változások vannak.

2.6.2.3. Szándékos eltérések. A repülési terv megváltoztatására irányuló kéréseknek a következő adatokat kell tartalmazniuk:

a) Az utazómagasság megváltoztatása esetén: a légi jármű azonosító jele, a kért új utazómagasság és az utazósebesség ezen a szinten, módosított számított idők (ha szükséges) a következő repüléstájékoztató körzethatárokon.

b) Az útvonal változtatása esetén:

1. Ha a rendeltetési repülőtér változatlan: a légi jármű azonosító jele, repülési szabályok, a repülés új útvonalának leírása, beleértve azokat az adatokat, amelyek attól a helytől kezdődően érvényesek, ahonnan a kért útvonal változtatás kezdődik, megváltozott számított időadatok, valamint egyéb idevonatkozó tájékoztatás.

2. Ha a rendeltetési repülőtér megváltozik: a légi jármű azonosító jele, repülési szabályok, a repülés új útvonalának leírása, beleértve azokat az adatokat, amelyek attól a helytől kezdődően érvényesek, ahonnan a kért útvonal változtatás kezdődik, megváltozott számított időadatok, kitérő repülőtér(ek), valamint egyéb idevonatkozó tájékoztatás.

2.6.2.4. Időjárás-romlás VMC értékek alá. Amikor nyilvánvaló, hogy a repülést az érvényes repülési terv szerint VMC-ben nem lehet folytatni, az ellenőrzött repülést végző VFR légi jármű

a) kérjen módosított engedélyt, amely lehetővé teszi, hogy repülését VMC-ben folytathassa a rendeltetési repülőtérig, vagy egy kitérő repülőtérig, vagy hogy elhagyja az ATC engedélyhez kötött légtérrel, vagy

b) amennyiben az a) pont alatti engedély nem szerezhető be, működjön tovább VMC-ben, és értesítse az illetékes ATC egységet az érintett légtér elhagyása vagy a legközelebbi alkalmas repülőtéren történő leszállás céljából tett intézkedésről, vagy

c) repülőtéri irányító körzeten belüli működés esetén kérjen engedélyt különleges VFR repülésre, vagy

d) kérjen engedélyt IFR szerinti működésre.

2.6.3. Helyzetjelentések

2.6.3.1. Ha az illetékes légiforgalmi szolgálati egység ezen kötelezettség alól felmentést nem ad, az ellenőrzött repülést végző légi járműveknek jelentenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egység részére minden egyes kijelölt kötelező jelentőpont átrepülésének időpontját és magasságát az összes egyéb megkívánt tájékoztatással együtt, amilyen hamar csak lehetséges. Ugyanilyen helyzetjelentéseket kell adni az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott egyéb pontoknál is. Kijelölt jelentőpontok hiányában az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott időközönként kell helyzetjelentést adni.

Megjegyzés: A légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. Mellékletének 4. Fejezetében található azok a feltételek és körülmények, amelyek esetén a nyomásmagasság SSR C módban történő továbbítása megfelel a helyzetjelentés magassági információ iránti követelményének.

2.6.3.1.1. Azon ellenőrzött repülést végző légi járműveknek, amelyek helyzetjékoztatásukat adatkapcsolat összeköttetés útján továbbítják az illetékes légiforgalmi szolgálati egység felé, csak kérésre kell helyzetjelentéseiket szóban továbbítani.

2.6.3.1.2. Budapest FIR ellenőrzött légtereibe történő belépést követő radarazonosítás után a légi járművek a további helyzetjelentési kötelezettség alól mentesülnek.

A légi járműveknek a helyzetjelentések adását akkor kell folytatniuk, amikor:

- arra az ATC utasítást ad, vagy
- a légi jármű a FIR határt átrepüli, vagy
- közlik velük, hogy a radarszolgáltatás befejeződött, vagy a radarkapcsolat elveszett.

2.6.3.1.3 A fenti 2.6.3.1.2. pontban leírtaktól függetlenül, a repülési magasságra vonatkozó információt, a rádiófrekvencia váltást követően az első összeköttetésbe bele kell foglalni.

2.6.3.1.4. Bármilyen helyzetjelentésnek (ha ilyenre szükség van) a következőket kell tartalmaznia:

- a légi jármű azonosító jele,
- helyzet,
- átrepülés időpontja.

2.6.3.1.5. Amikor egy légi jármű számára kijelölt sebesség tartását írták elő, a hajózó személyzetnek a helyzetjelentésekbe a sebességet is bele kell foglalnia. A kijelölt sebességet, függetlenül az előírt teljes, vagy rövidített helyzetjelentési kötelezettségtől a rádiófrekvencia váltást követően az ATC egységnek szóló első jelentésbe is bele kell foglalni.

2.6.3.2. Budapest FIR ellenőrzött légterein belül a légi járműnek helyzetét fontos ponthoz, földi navigációs berendezéshez, vagy repülőterhez viszonyítva kell jelentenie.

2.6.3.3. ADS jelentések

2.6.3.3.1 Azokon a területeken, ahol ADS jelentések adását írták elő, az alábbiakban leírt eljárásokat kell követni. Automatikus helyzetjelentéseket kell továbbítani azon ATS egységnek, amely azt a légteret szolgálja ki, ahol a légi jármű működik. Az ADS jelentések továbbítására és annak tartalmára vonatkozó előírásokat az irányításért felelős ATC egységnek az adott üzemelési körülményeknek megfelelően kell meghatározni és az ADS egyezménynek megfelelően kell közleményt továbbítani a légi járműnek és közleményeket nyugtáznia.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben az ATS egységek és a légi járművek között ADS jelentések használata jelenleg nem lehetséges.

2.6.3.3.1.1 Az ADS jelentések tartalma

Az ADS jelentéseket az alábbiakból kiválasztott adatblokkból kell összeállítani:

a) Légi jármű azonosító jele

b) Alapvető ADS adatok

Földrajzi szélesség;

Földrajzi hosszúság;

Magasság;

Idő;

Fontossági jelzés.

c) Föld vektor

Útirány;

Föld feletti sebesség;

Emelkedés vagy süllyedés mértéke.

d) Levegő vektor

Géptengely irány;

Mach szám, vagy Műszer szerinti sebesség (IAS);

Emelkedés vagy süllyedés mértéke.

e) Tervezett profil

Következő útpont;

Számított magasság a következő útpontra;

Számított idő a következő útpontra;

A következő utáni első útpont;

Számított magasság a következő utáni első útpontra;

Számított idő a következő utáni első útpontra.

f) Meteorológiai tájékoztatás

Szélesebbesség;

Szélirány;

Széladat minőségjelzése;

Levegő hőmérséklete;

Turbulencia (ha az rendelkezésre áll);

Levegő nedvességtartalma (ha rendelkezésre áll).

g) Rövidtávú szándék

Tervezett pont földrajzi szélessége;

Tervezett pont földrajzi hosszúsága;

Tervezett pont feletti magasság;

Tervezett pont elérésének ideje.

Amennyiben a légi jármű jelenlegi helyzete és a tervezett szándékolt pont között előre láthatóan magasság, útirány, vagy sebesség változás történik, a szándékot jelölő közbenső adatblokk formájában az alábbiak szerint további tájékoztatás megadása szükséges:

Távolság a jelenlegi pont és a változás pontja között;

Útirány a jelenlegi pont és a változás pontja között;

Magasság a változás pontjánál;

A változás pontjának számított ideje.

h) Meghosszabbított tervezett profil (válaszként, a földi rendszer ilyen jellegű kérdésére)

Következő útpont;

Számított magasság a következő útpontra;

Számított idő a következő útpontra;

A következő utáni első útpont;

Számított magasság a következő utáni első útpontra;

Számított idő a következő utáni első útpontra;

A következő utáni második útpont;

Számított magasság a következő utáni második útpontra;

Számított idő a következő utáni második útpontra.

(amely algoritmus ismételhető a következő utáni százhuszonnyolcadik útpontig).

Megjegyzés: A meteorológiai tájékoztatásra vonatkozó előírásokat - beleértve a jelenség távolsági és felbontási - elemeit tartalmazó adatblokkot az ICAO 3. Annex 3. Függeléke tartalmazza.

Az ADS alapadat blokk adását valamennyi ADS-sel felszerelt légi járműtől megkövetelik. A többi ADS adatblokkot az igényeknek megfelelően kell az adásba belefoglalni. Bármely további, ATS célokot szolgáló adást és az f) adatblokkot (Meteorológiai tájékoztatás) az ICAO 3. Annex 5.4.1 pontjában leírtaknak megfelelően kell továbbítani. Kényszerhelyzet és/vagy sürgősségi helyzet esetén, a vonatkozó ADS adáson felül, a jelentésbe bele kell foglalni a kényszerhelyzet és/vagy sürgősségi helyzet státusát is.

2.6.4. RNAV útvonalon történő üzemelés

2.6.4.1. RNAV útvonalon történő repülés megkezdése előtt és az azokon történő működés során meg kell bizonyosodni a légi jármű RNAV rendszerének megfelelő működéséről. Ez magában foglalja annak ellenőrzését, hogy

a) a repülési útvonal megfelel az engedélynek, és

b) a légi jármű navigációs pontossága RNP5-nek megfelelő.

2.6.4.2. Ha az RNAV berendezés meghibásodása, vagy az RNAV képesség RNP5 alá csökkenése miatt valamely légi jármű nem képes repülését az RNAV útvonalon megkezdeni, vagy nem tud az érvényes irányítói engedély szerint tovább működni, a légi jármű vezetőjének mihamarabb lehetséges, módosított engedélyt kell kérnie.

Megjegyzés: A légiforgalmi irányítás légi járművel kapcsolatos ezt követő eljárását a jelentett meghibásodás és a forgalmi helyzet határozza meg. Sok esetben lehetséges a további üzemelés az érvényes ATC, engedélynek megfelelően. Ha erre nincs mód, a légiforgalmi irányító radarvektorálást alkalmazhat, vagy VOR/DME berendezések segítségével követhető útvonalat határoz meg.

2.6.5. Az irányítás befejezése

Az ellenőrzött repülőtéren történő leszállás esetét kivéve, az ellenőrzött légi járműnek, értesítenie kell az illetékes légiforgalmi irányító egységet, mihamarabb már nem tartozik annak hatáskörébe.

2.6.6. Összeköttetések

2.6.6.1. Az ellenőrzött repülést végző légi jármű köteles a kijelölt rádiófrekvencián állandóan figyelni, és szükség szerint kétoldalú összeköttetést létesíteni az illetékes légiforgalmi irányító egységgel.

2.6.6.1.1. Budapest FIR-ben a radarirányítás alatt álló légi járműveknek frekvenciaváltás után az első hívásnak a következőket kell tartalmaznia:

- a légi jármű azonosító jele,

- tényleges magasság (emelkedő, vagy süllyedő légi járművek esetén kiegészítve az engedélyezett magassággal),

- amikor kijelölt sebesség tartást írtak elő, a sebességet is.

Megjegyzés: Lásd még a 2.6.3.1.5. pontot is!

2.6.6.2. Az összeköttetés megszakadása. Ha a rádióösszeköttetés megszakadása miatt lehetetlenné válik a 2.6.6.1. pont végrehajtása, a légi járműnek jelen melléklet M Függelékében a rádióösszeköttetés elvesztése esetére előírt eljárásokat és az alábbi eljárások megfelelő pontjait kell végrehajtania. Ezekon túlmenően, ha a légi jármű ellenőrzött repülőtérről repülőtérről forgalmában vesz részt, figyeljen a látjelek útján is adható utasításokra.

2.6.6.2.1. Látási meteorológiai körülmények esetén a légi jármű

a) állítsa a transzponderét 7600 kódra;

b) folytassa repülését látási meteorológiai körülmények között;

c) szálljon le a legközelebbi alkalmas repülőtéren és

d) jelentse a leszállást a leggyorsabb módon az illetékes légiforgalmi irányító egységnek;

e) ha a légijármű-vezető úgy ítéli meg, akkor fejezze be az IFR repülést a 2.6.6.2.2 pontban leírtaknak megfelelően.

2.6.6.2.2. Ha műszeres meteorológiai körülmények vannak, vagy amikor egy IFR légi jármű vezetője úgy ítéli meg, hogy nem célszerű a fenti 2.6.6.2.1. b), c) és d) alpontban leírtakat végrehajtani, a következő eljárásokat kell követnie:

a) abban a légtérben ahol radart nem használnak az ATC nyújtásakor, és a légi jármű az összeköttetés megszakadásának észlelését követően nem tudja a kötelező jelentőpont átrepülését jelenteni, 20 percig tartsa az utoljára kiadott sebességet és magasságot, vagy a minimális repülési magasságot, amennyiben az magasabb, ezután folytassa repülését a benyújtott repülési tervben szereplő magasságon és sebességgel,

b) abban a légtérben ahol radart használnak az ATC nyújtásakor, 7 percig tartsa az utoljára kiadott sebességet és magasságot, vagy a minimális repülési magasságot, amennyiben az magasabb.

A 7 perc elkezdődik:

1. amikor olyan utasítást vett, hogy hagyja el a helyzetjelentések adását, vagy kötelező jelentőponttal nem kijelölt útvonalon üzemel:

- (i) az utoljára kijelölt magasság, vagy minimális repülési magasság elérésekor, vagy
- (ii) amikor transzponderét 7600 kódra állította

amelyik a későbbi, vagy

2. amennyiben kötelező jelentőpontokkal kijelölt útvonalon üzemel és a helyzetjelentések elhagyására szóló utasítást nem kapott:

- (i) az utoljára kijelölt magasság, vagy minimális repülési magasság elérésekor, vagy
- (ii) a légijármű-vezető által előzőleg a következő kötelező jelentőpontra jelentett számított időponttól,

vagy

- (iii) a kötelező jelentőpont feletti helyzetjelentés kimaradásának időpontjától
- amelyik a későbbi.

Megjegyzés: A 7 perces időtartam lehetőséget biztosít a szükséges légiforgalmi irányító intézkedések meghozatalához és a koordináció végrehajtásához.

c) azt követően repüljön a benyújtott repülési tervben szereplő magasságon és sebességgel;

Megjegyzés: A magasság és sebesség változtatások a benyújtott repülési tervnek megfelelően kerülnek végrehajtásra, azaz, ahogy azt a légi jármű vezetője, vagy annak kijelölt képviselője az ATS egységhez benyújtott repülési tervben feltüntette, az arra vonatkozó módosítások nélkül.

d) a radarvektorálás alatt álló, vagy engedélyhatár megjelölés nélkül, párhuzamos kitéréssel RNAV szerint üzemelő légi járműnek, a minimális repülési magasság figyelembevételével, a lehető legrövidebb úton - de nem később, mint a következő fontos pontnál - vissza kell térnie az érvényes repülési tervében szereplő útvonalára;

Megjegyzés: - Az útvonalrepülés, vagy a rendeltetési repülőterre való süllyedés megkezdése az érvényes repülési terv szerint kerül végrehajtásra, azaz, a repülés során az egymást követő engedélymódosításoknak megfelelően, ha ilyenek voltak.

e) folytassa repülését az érvényes repülési terv szerint a rendeltetési repülőteret kiszolgáló navigációs berendezésig, vagy pontig; és - amennyiben az alábbi f) pontban előírtak érdekében erre szükség van - várakozzon a süllyedés megkezdéséig;

f) az e) pontban megadott navigációs berendezés, vagy pont felett kezdje meg a süllyedést a korábban vett és nyugtázott várható bevezetési időben (ha ilyet kapott) vagy az érvényes repülési tervből számított érkezési időben;

g) hajtsa végre a navigációs berendezésre, vagy pontra előírt szabvány műszer szerinti megközelítési eljárást, és

h) szálljon le - ha lehetséges - az f) pontban megadott várható bevezetési időtől, vagy a számított érkezési időtől számított 30 perccel belülről, attól függően, melyik a későbbi.

1. Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálati egységeknek az érintett légtérben működő többi légi járműre vonatkozó intézkedései - ha az érintett légi jármű repülése radarral nem követhető - azon a feltételezésen alapulnak, hogy a rádióösszeköttetést elvesztett légi jármű a 2.6.6.2.2. pontban előírtaknak megfelelően jár el.

2. Megjegyzés: Lásd a 4.1.2. pontot is.

2.7. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat

A csak légiforgalmi tanácsadó vagy repüléstájékoztató szolgáltatásban részesített légi járművek esetében a légiforgalmi tanácsadó vagy repüléstájékoztató szolgálat biztosítása nem mentesíti a légi jármű vezetőjét semmilyen tekintetben saját felelőssége alól és a repülési terv bármilyen javasolt változtatására a végső döntést neki kell meghoznia.

A tanácsadó egységek nem adnak engedélyeket, csak a tanácsolni vagy javasolni szavakat használják, amikor kitérés tevékenységet javasolnak a légi járműnek.

A légiforgalmi tanácsadó szolgálat, valamint a repüléstájékoztató szolgálat az összeütközések elkerülése vonatkozásában nem nyújtja azt a biztonsági fokot és nem vállalja ugyanazokat a felelősségeket, mint a légiforgalmi irányító szolgálat, mivel a szolgálatot ellátó egység rendelkezésére álló, az adott légtérben lévő forgalmi helyzetre vonatkozó információk (radarinformáció, repülési adatok) nem teljesek. Ezek az ATS egységek nem vállalhatnak felelősséget a megfelelő forgalmi tájékoztatás adásáért, sem az adatok pontosságáért.

2.7.1. A tanácsadói légtérben működő légijárművek repülési profiljukat az illetékes ATS egység hozzájárulása nélkül is megváltoztathatják az illetékes ATS egység előzetes tájékoztatását követően.

2.7.2. A tanácsadó szolgáltatásban részesülő légi jármű jogosult eldönteni, hogy a javasolt változtatást végrehajtja-e. Az elhatározásról haladéktalanul tájékoztatnia kell az érintett ATS egységet.

Megjegyzés: A légiforgalmi tanácsadó szolgálat ellátási szabályait a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú Melléklete tartalmazza.

2.8. Üzemelés Budapest FIR nem ellenőrzött repülőterein és nem ellenőrzött légtereiben

2.8.1. Ha az indulási repülőterén repülőterei repüléstájékoztató (AFIS) egység működik, az indulást az AFIS egység tájékoztatásait figyelembe véve kell végrehajtani.

2.8.1.1. Az AFIS egységek meteorológiai, forgalmi, használatos futópályára és a futópálya foglaltságára vonatkozó tájékoztatásokat adnak. Ha a légi jármű felszállás után ellenőrzött légtérbe fog belépni, az AFIS egység útvonalengedélyt is továbbít a légi jármű részére a futópályára történő kigurulás előtt.

Megjegyzés: Az AFIS egységgel rendelkező repülőterekről induló, oda leszálló, vagy azok légtérét átrepülni szándékozó légi járműtől megkívánt jelentések leírását a K Függelék tartalmazza.

2.8.2. A repülési tervet benyújtott és a FIC-cel rádióösszeköttetést tartó légi járműnek tájékoztatnia kell a FIC-et:

- ha a légi jármű a repülési tervben közölt útvonalától 5 km-nél nagyobb távolságra eltérni szándékozik;
- ha a repüléstájékoztató körzethatára (FIR) számított idő 5 perccel, vagy többel eltér attól, amit a FIC részére korábban közöltek;
- a repülési szabályok megváltoztatásának szándékáról (áttérés IFR-re, vagy VFR-re);
- a felszállásról, ha az indulási repülőterén AFIS-t nem nyújtanak; és
- a repülési terv levegőből történő esetleges lezárásáról.

Megjegyzés: A repülési tervet benyújtott légi járművek rádióösszeköttetési és helyzetjelentési követelményeit a 3.6. és a 4.3. pontok tartalmazzák.

2.8.3. Az útvonalrepülés végrehajtásakor különös gonddal kell megközelíteni a helyi ATS egységgel nem rendelkező repülőtereket és vitorlázó légtereket.

Megjegyzés: Azokon a nem ellenőrzött repülőtereken, ahol AFIS-t nem nyújtanak, a repülőterek működésére vonatkozó információt esetlegesen a repülőtéri rádióállomástól lehet kérni.

2.8.4. Rádióval fel nem szerelt légi járműveknek útvonalrepülés végrehajtása során el kell kerülniük a működő forgalmi tájékoztató körzeteket.

2.8.5. Ballonrepülések, mezőgazdasági munkarepülések, vitorlázó repülések egymás közötti összeköttetéseire, illetve levegő-föld rádióösszeköttetési célokra az AIP-ben közzétett frekvenciák használhatók.

2.8.6. Ha a rendeltetési repülőtéren AFIS egység működik, a forgalmi tájékoztató körzet (TIZ) határának keresztezése előtt, vagy ilyen légtér hiányában a repülőter forgalmi körének elérése előtt legalább 5 perccel, valamennyi légi járműnek fel kell vennie a rádióösszeköttetést az AFIS egységgel.

A repülőter megközelítését és a leszállást az AFIS egység tájékoztatásait figyelembe véve kell végrehajtani.

2.8.7. Ha a nem ellenőrzött repülőtéren AFIS egység nincs, a megközelítést és leszállást az általános szabályok szerint kell végrehajtani. Különös gonddal kell eljárni ott, ahol vitorlázó repülésekre, műrepülésre stb. lehet számítani.

2.8.8. Ha rádióval fel nem szerelt légi jármű AFIS egységgel rendelkező repülőterre kíván repülni, repülését felszállás előtt egyeztetnie kell az AFIS egységgel.

2.9. Jogellenes beavatkozás

2.9.1. Jogellenes beavatkozás esetén a légi járműnek törekednie kell, hogy értesítse az illetékes ATS egységet erről a tényről, valamint az ezzel kapcsolatos lényeges körülményekről és a fenti körülmények miatt szükségessé vált, az érvényes repülési tervtől való bármilyen eltéréstől annak érdekében, hogy az ATS egység a légi jármű számára az elsőbbséget biztosítani tudja és a többi légi járművel való konfliktus lehetőségét a minimálisra csökkenthesse.

2.9.2. Ha a jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű az ATS-t nem tudja értesíteni, lehetőségei szerint hajtsa végre az alábbiakat:

a) Ha a fedélzeten lévő körülmények mást nem indokolnak, a légi jármű parancsnoka kísérelje meg kijelölt útirányát és magasságát tartani mindaddig, míg ATS egységet nem tud értesíteni, vagy amíg radar fedésterületre nem ér.

b) Ha a jogellenes beavatkozás alatt álló légi járműnek a kijelölt útvonaltól vagy magasságtól úgy kell eltérnie, hogy ATS egységet erről nem tud tájékoztatni, a légi jármű parancsnoka, amikor csak lehetséges:

- Kíséreljen meg figyelmeztető adást leadni a VHF kényszerhelyzeti frekvencián (121,5 MHz), és más megfelelő frekvenciákon, ha a fedélzeten lévő körülmények másra nem kényszerítik. Egyéb berendezéseket, pl. transzponder, adatkapcsolatok, ugyancsak használnia kell, ha a körülmények lehetővé teszik.

- Repüljön az IFR repülések részére rendes körülmények között használatos utazómagasságoktól 1000 lábbal (300 m) eltérő magasságon FL410 felett, vagy 500 lábbal (150 m) eltérő magasságon FL410 alatt.

1. Megjegyzés: A másodlagos válaszeladással felszerelt, jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű által követendő eljárás jelen melléklet H Függelékében és a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 24.) KöViM rendeletben, valamint az ICAO PANS-OPS (Doc 8168) kiadványában található.

2. Megjegyzés: A CPDLC-vel felszerelt, jogellenes beavatkozás alatt álló légi jármű által követendő eljárásokat a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 24.) KöViM rendelet és a Légiforgalmi szolgálatok adatkapcsolat alkalmazási kézikönyve (ICAO Doc 9694) tartalmazza.

2.10. Elfogás

Megjegyzés: Az elfogás szó jelen pont értelmében nem foglalja magába azt az esetet, amikor az ICAO Kutatási és Mentési Kézikönyv (Doc 7333) kiadvány szerint veszélyben lévő, vagy eltévedt légi jármű kérésére kerül sor elfogásra és kíséret biztosítására.

2.10.1. A polgári légi járművek elfogását kerülni kell, és csak végső esetben szabad alkalmazni.

2.10.2. Budapest FIR-ben polgári légi jármű elfogására csak a légi jármű látással történő azonosítása érdekében kerülhet sor, kivéve, ha a légi járművet:

- vissza kell vezetni a tervezett útvonalára,
- ki kell vezetni az ország légteréből,
- segíteni kell tiltott, korlátozott vagy veszélyes légterek elkerülésében, vagy
- le kell szállítani kijelölt repülőtéren.

Megjegyzés: A leszállásra történő felszólítás eseteit a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet tartalmazza.

2.10.3. Tilos a polgári légi járművekre gyakorló elfogásokat végrehajtani.

2.10.4. Amennyiben egy elfogott polgári légi járművet le kell szállítani, a számára kijelölt repülőternek alkalmasnak kell lennie az adott típusú légi jármű biztonságos leszállásához.

2.10.5. Az elfogásokban rejlő veszélyek kiküszöbölése, vagy csökkentése érdekében minden eszközzel biztosítani kell a légijármű-vezetők és a földi irányító egységek közötti koordinált cselekvést.

2.10.6. Polgári légi járművek elfogása esetén jelen szabálynak B Függelékében szereplő eljárások alkalmaznak megfelelően kell eljárnia, a látjeleket a megadott előírások szerint értelmezve és viszonzva.

2.11. Jelentési kötelezettségek

2.11.1. Kényszerhelyzet

A kényszerhelyzetbe kerülő légi jármű személyzetének a kényszerhelyzetet jelentenie kell a repülés során használt ATS frekvencián. Ha ez gyakorlatilag nem lehetséges, a kényszerhelyzetről szóló jelentés a 121,5 MHz nemzetközi kényszerhelyzeti frekvencián is továbbítható.

A kényszerhelyzet jelzésére a fedélzeti válaszeljelő is felhasználható.

Megjegyzés: A transzponderek üzemeltetésének szabályait jelen melléklet H Függeléke tartalmazza.

A légi jármű személyzete a kényszerhelyzet megszűnését köteles azonnal jelenteni.

2.11.1.1 Kényszersüllyedési eljárások

2.11.1.1.1 Amikor egy ellenőrzött repülésként működő légi jármű hirtelen dekompreszió, vagy más (hasonló) meghibásodás következtében kényszersüllyedést hajt végre, a légi jármű parancsnoka - ha arra képes - a következők szerint járjon el:

- a) a kényszersüllyedést megelőzően hajtson végre olyan fordulót, amely a számára kijelölt útvonaltól/útiránytól eltér;
- b) amilyen hamar csak lehetséges tájékoztassa a megfelelő ATC egységet a kényszersüllyedésről;
- c) állítsa transzponderét a 7700-as kódra, és ha ADS/CPDLC rendszerrel rendelkezik, válassza ki a Kényszerhelyzeti Módot;
- d) kapcsolja be a légi jármű külső fényeit;
- e) látással, és ha fel van szerelve ACAS rendszerével (is) figyelje az összeütközési veszélyt jelentő forgalmat;
- f) koordinálja további szándékait a megfelelő ATC egységgel;

2.11.1.1.2 A légi jármű ne süllyedjen azon közzétett minimális magasság alá, amely még biztosítja az 1000 láb (300 m), vagy hegvidéken 2000 láb (600 m) függőleges távolságot az adott területen lévő valamennyi akadály fölött.

Megjegyzés: Az ATC egységek kényszersüllyedéssel kapcsolatos tevékenységeire vonatkozóan lásd a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 24.) KöViM rendelet 2. számú mellékletének 15.1.4.3 pontját.

2.11.2. Repülésre veszélyes meteorológiai jelenségek

2.11.2.1. Budapest FIR-ben a légi jármű-vezetőknek jelenteniük kell, ha az alábbi, korábban nem jelzett, repülésre veszélyes meteorológiai körülményeket észlelik:

- erős turbulencia,
- erős jegesedés,
- erős hegyi hullám,
- zivatarok jégesővel vagy a nélkül, amelyek páráreteg miatt elmosódtak, beágyazottak, nagy kiterjedésűek, vagy széllökés vonalában vannak, vagy instabilitási vonalat alkotnak,
- erős porvihar, vagy erős homokvihar,
- vulkáni hamufelhő,
- kitörés előtti vulkáni tevékenység, vagy vulkánkitörés.

Megjegyzés: A kitörés előtti vulkáni tevékenység ebben az összefüggésben olyan szokatlan és/vagy növekvő vulkáni tevékenységet jelent, amely egy vulkánkitörés előjele lehet.

A fentiekben túlmenően, transzónikus és hangsebesség feletti repülések esetén:

- közepes turbulencia,
- jégeső,
- zivatarfelhők (Cumulonimbus).

A jelentést ún. különleges légi jelentés formájában kell továbbítani, amelynek tartalmaznia kell a légi jármű azonosító jelét, az észlelés helyét és időpontját, a légi jármű magasságát, valamint a repülésre veszélyes jelenség megnevezését.

Megjegyzés: Bizonyos területeken az érintett ATS hatóságok szabályos időközönként, illetve meghatározott helyeken működési és meteorológiai tájékoztatások jelentését írják elő a légi járművek számára ún. rendszeres légi jelentés formájában.

A vulkáni tevékenységnek/hamunak esetlegesen kitett útvonalakon működő légi járműveket Vulkanári Tevékenységről szóló Különleges Légi jelentés Űrlap-pal kell ellátni, és a légi jármű személyzetének leszállás után a kitöltött űrlapot továbbítani kell az ATS számára.

Megjegyzés: A Vulkanári Tevékenységről szóló Különleges Légi jelentés Űrlap leírását jelen melléklet N Függeléke tartalmazza.

2.11.2.2. Ugyancsak jelezni kell, ha a légi jármű a megközelítés/leszállás, vagy felszállás során szélnyírást észlel.

Megjegyzés: A szélnyírás jelzésére vonatkozó előírásokat a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 24.) KöViM rendelet 2. számú mellékletének 6. Függeléke tartalmazza.

2.11.2.3. Amikor valamely ellenőrzött légi jármű olyan kedvezőtlen időjárási körülmények közé kerül, amelyek valószínűleg arra kényszerítik a légi jármű-vezetőt, hogy kitérést kezdeményezzen az előírt útvonaltartás határain kívülre (+5 NM), ezt kellő időben jelentsék a légiforgalmi irányításnak, hogy lehetővé tegyék az esetlegesen szükséges koordinációt.

A légi jármű-vezető kerülési szándékát a lehető leghamarabb jelentse azon pont fölét érkezése előtt, amelynél a légi jármű várhatóan eltér majd a kijelölt repülési pályától, megadva a kívánt forduló irányát és a légi útvonal tengelyétől, vagy az előírt útiránytól való eltérés számított távolságát.

2.11.3. Magasságtartási képesség elvesztése az EUR RVSM légtérben

Megjegyzés: A légiforgalmi irányítás tevékenységét az EUR RVSM légtérben magasságtartási képességét elvesztett légi járművel, valamint az alkalmazható rádiótávbeszélő kifejezéseket a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. sz. Melléklete tartalmazza.

2.11.3.1. A légi jármű vezetőjének, amilyen hamar csak lehetséges, jelentenie kell a légiforgalmi irányításnak, amennyiben az EUR RVSM légtérre előírt magasságtartási képessége valamely oknál fogva nem tartható. Ebben az esetben a légi jármű vezetőjének módosított légiforgalmi irányítói engedélyt kell beszereznie lehetőleg még azelőtt, hogy eltér a számára engedélyezett útvonaltól/magasságtól. Ha az eltérés előtti módosított légiforgalmi irányítói engedély beszerzésére nincs mód, azt a légi jármű vezetőjének az eltérést követően a lehető legrövidebb időn belül be kell szereznie.

Megjegyzés: Az EUR RVSM légtéren belül valamely repülés közbeni váratlan esemény előre nem látható körülményekkel járhat, mely körülmények közvetlenül befolyásolják egy adott, vagy több más légi jármű EUR RVSM légtéren belül megkövetelt magasságtartási pontosságának megfelelő működési képességét. Ilyen repülés közbeni váratlan helyzetet okozhat a légi jármű magasságtartó berendezésének meghibásodása, illetve turbulens légköri viszonyok.

2.11.3.2. Az EUR RVSM légtérben üzemelő RVSM engedélyezett légi jármű vezetőjének jelentenie kell, ha a légi jármű berendezése a továbbiakban nem elégíti ki az EUR RVSM légtérre előírt, az RVSM Légi jármű Rendszerek Minimális Teljesítmény Követelményeit (MASPS-t). Az ilyen jelentést adó légi járművet a légiforgalmi irányítás a továbbiakban nem RVSM képességűnek tekinti.

A légi jármű-vezetőknek, amilyen hamar lehetséges, tájékoztatniuk kell a légiforgalmi irányítást az RVSM MASPS-nak megfelelő működést biztosító berendezés ismételt helyes üzemeléséről.

2.11.3.3. Amikor az EUR RVSM légtérben üzemelő légi jármű időjárás, vagy más légi jármű keltette erős turbulenciát tapasztal és a légi jármű-vezető megítélése szerint az hatással lesz a légi jármű számára engedélyezett magasságtartására, a légi jármű vezetőjének tájékoztatnia kell az ATC-t.

Megjegyzés: Ahol az EUR RVSM légtérben a meteorológiai előjelzések szerint erős turbulencia várható, a légiforgalmi irányításnak el kell döntenie, hogy felfüggeszti-e az RVSM üzemelést, s ha igen, azt milyen időre, mely magasság(ok)-ra, illetve melyik körzetre vonatkoztatja.

2.11.4.1. A légi járműveknek légiforgalmi esemény jelentést kell továbbítaniuk, rendszerint az érintett ATS egység részére, a légiforgalmi szolgálatok ellátásával kapcsolatos különleges események észlelése esetén, pl. légi járművek meg nem engedett közelsége (AIR-PROX), akadály a futópályán, futópálya sértés, vagy hibás eljárások, be nem tartott eljárások, vagy a földi berendezések üzemzavara által okozott, a légi járműre veszélyt jelentő egyéb komoly nehézségek.

2.11.4.2. Az eseményről Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlap-ot kell kitölteni, amelynek célja, hogy a vizsgálat számára a lehető legteljesebb tájékoztatás álljon rendelkezésre, és hogy a lehető leghamarabb visszajelenthessék a vizsgálat eredményét az érintett légi jármű üzemben tartóknak, légi jármű-vezetőknek és tájékoztathassák őket a tett intézkedésekről, ha ez szükséges.

A légi jármű-vezetőknek ennek az űrlapnak a segítségével kell benyújtaniuk a légiforgalmi eseményről szóló jelentésüket érkezés/leszállás után, illetve ennek segítségével erősítik meg a repülés közben már rádióan keresztül továbbított jelentést.

Megjegyzés: A Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlap kitöltésére vonatkozó előírásokat az O Függelék tartalmazza.

2.11.4.3. Összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer (ACAS) tanácsadása alapján végrehajtott manőverek esetén az ellenőrzött légi járművek jelentsék a kiadott ATC engedélytől történő eltérést, és hogy ezt ACAS tanácsra hajtották végre.

A légi jármű vezetőjének ugyancsak jeleznie kell, ha ismételt visszatér a korábbi ATC engedélyben foglaltakhoz, illetve, ha az ACAS tanácsra végrehajtott manővert követően kiadott módosított ATC engedélyt nem tudja végrehajtani ACAS riasztás miatt.

Az ACAS berendezések továbbfejlesztésének elősegítése érdekében az ACAS manőverek végrehajtásáról a légi jármű-vezetőknek - a Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlapon túlmenően - ki kell tölteniük a P Függelékben található ACAS Implementation Monitoring Pilot Report Form-ot, és azt az:

EUROCONTROL Experimental Centre ACAS Implementation Monitoring BP 15F-91222 Brétigny-sur-Orge címre kell továbbítani.

2.11.5. Madárral történő ütközés

2.11.5.1. Ellenőrzött repülőterre/ről történő üzemelés esetén a légi jármű-vezetők jelentsék az ATC számára, ha a le- vagy felszállás során madárral ütköztek.

2.11.5.2. Leszálló légi járművek esetén a jelentést a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájában rendelkezésre álló BIRD STRIKE REPORTING FORM (BSRF) nyomtatvány kitöltésével írásban is meg kell tenni.

2.11.5.3. Ha az esemény felszállás után következik be és a személyzet nem tartja szükségesnek a repülés megszakítását, rádióan értesítse a repülőtéri irányító tornyot, majd a rendeltetési repülőtéren töltsse ki a BSRF-t és Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérről történő indulás esetén továbbítsa a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zártkörűen Működő Részvénytársaság címére.

2.12. Helyi előírások

2.12.1. Nyelvhasználat. A légi jármű vezetője és a polgári ATS egységek között a rádióösszeköttetést ellenőrzött légtéren belül elsősorban angol nyelven kell tartani, a magyar nyelv használata megengedett. Ellenőrzött légtéren kívüli működés esetén mindkét nyelv egyformán használható. Amikor csak lehetséges, szabvány kifejezéseket kell használni.

Megjegyzés: A közleményváltási eljárásokat az ICAO 10. Annex II. kötete, az alkalmazandó kifejezéseket a 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú mellékletének 12. Fejezete tartalmazza.

2.12.2. Mértékegységek. A repülések végrehajtása (és a légiforgalmi szolgálatok ellátása) során a G Függelékben meghatározott mértékegység rendszert kell használni.

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálati egységek a kétoldalú rádióösszeköttetés során a megengedett mértékegységeket csak a légi jármű-vezető kezdeményezésére alkalmazzák.

2.12.3. Időjárási minimumok. Időjárási minimumok állapíthatók meg repülőterekre, légi járművekre, illetve légi jármű-vezetőkre.

A légi jármű parancsnoka felelős azért, hogy valamely repülőtéren történő le- és felszállás során az előírt időjárási minimumokat betartsa.

2.12.4. Az államhatár átrepülése. Rendes körülmények között Magyarország államhatárát csak az erre kijelölt pontokon szabad átrepülni.

Magyarország államhatárát a VFR szerint működő légi járművek bármely ATS útvonal ki- és belépő pontja felett átrepülhetik.

Budapest FIR-be belépő VFR repülésnek legkésőbb 10 perccel a FIR határ keresztezése előtt Budapest ACC-t, vagy a FIC-et - amelyik az illetékes - tájékoztatnia kell a belépés körülményeiről.

2.12.5. Terepre szállás

Megjegyzés: A terepre szállás lehetőségeit a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtására kiadott 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet tartalmazza.

2.13. Katonai légi folyosók

2.13.1. A katonai légi folyosók működési ideje

2.13.1.1. Közzétett működési időszak az az időtartam, amelyen belül a katonai légi folyosókban állami légi jármű repülhet. A közzétett működési időszakon belüli tényleges működési időszakról a Magyar Honvédség tájékoztatja a Budapest ATS Központot a végrehajtást megelőző nap 16.00 óráig (helyi idő). A tényleges működési időszakban minden egyes légi folyosó szakasz, aktív vagy nem aktív működési állapottal rendelkezik, amely az abban repülő állami légi járművek helyzetének megfelelően változik.

Megjegyzés: A katonai légifolyosókat, illetve azok közzétett működési időszakait a magyar AIP tartalmazza.

2.13.2. A katonai légi folyosók GAT szabályok szerint működő légi járművel történő átrepülése

2.13.2.1. A légi jármű vezetője a repülést megelőzően köteles előzetesen tájékozódni a tervezett repülési útvonala által érintett katonai légi folyosó, illetve légi folyosó szakasz vagy szakaszok tényleges működési időszakairól. Tájékoztatást a Budapest ATS Központtól kérhet a közzétett telefonszámon, vagy az erre kialakított módon.

2.13.2.2. A légi jármű vezetőjének a katonai légi folyosóba történő belépés előtt legalább 5 perccel be kell szereznie a körzeti repüléstájékoztató szolgálat illetékes egységétől a katonai légi folyosó, illetve légi folyosó szakasz vagy szakaszok aktív vagy nem aktív működési állapotára vonatkozó tájékoztatást. A tájékoztatás kérésekor a légi jármű vezetőnek közölnie kell a repülés során érintett katonai légi folyosó, illetve légi folyosó szakasz vagy szakaszok azonosítóját, és az átrepülés tervezett be- és kilépésének időpontját.

2.13.2.3. A ténylegesen működő katonai légi folyosó valamely légi folyosó szakaszát a légi jármű kizárólag abban az esetben repülheti át, ha egyértelmű tájékoztatást kapott arról, hogy az átrepülni kívánt légi folyosó szakasz vagy szakaszok nem aktív működési állapotúak, és a légi jármű-vezető úgy számítja, hogy az átrepülés a nem aktív működési időszakon belül végrehajtható.

2.13.2.4. Aktív működési állapotú katonai légi folyosó szakaszba berepülni tilos.

2.13.2.5. A katonai légi folyosó szakasz átrepülése során a légi járműnek kétoldalú rádióösszeköttetést kell tartania a körzeti repüléstájékoztató szolgálat illetékes egységével, és a katonai légi folyosó szakasz átrepülésének megkezdését és befejezését jelenteni kell a körzeti repüléstájékoztató szolgálat illetékes egységének. A katonai légi folyosó szakasz átrepülését a legrövidebb időn belül és a legrövidebb útvonalon kell végrehajtani.

2.13.2.6. A kétoldalú rádióösszeköttetés megszakadása esetén a légi jármű köteles a lehető legrövidebb időn belül a katonai légi folyosó szakaszt elhagyni, és erről a körzeti repüléstájékoztató szolgálat illetékes egységét értesíteni.

2.13.2.7. A rádióösszeköttetés megszakadásának tényét a körzeti repüléstájékoztató szolgálat köteles haladéktalanul jelezni a katonai légvédelmi irányító szolgálatnak.

2.13.2.8. A légvédelmi irányító szolgálat biztosítja a kényszerhelyzetben lévő, a kutató-mentő, és mentőrepüléseket, valamint a közrendet, illetve közbiztonságot súlyosan sértő cselekmények felszámolására irányuló rendészeti célú repüléseket végrehajtó légi jármű biztonságos átrepülését a katonai légi folyosókban.

2.13.3. Együttműködés a katonai légvédelmi irányító szolgálat és a Budapest ATS Központ között

2.13.3.1. A katonai légvédelmi irányító szolgálat és Budapest ATS Központ a katonai légi folyosók igénybevételének tényleges idejére vonatkozó tájékoztatások módját, és eljárásait együttműködési megállapodásban rögzítik.

3. Fejezet

Látvarepülési szabályok

3.1. Időjárási minimumok

1. Megjegyzés: Az alábbiakban megadott minimum értékek alapvetően a forgalomban részt vevő többi légi járműtől való biztonságos távolságban történő működés elősegítését szolgálják és nem feltétlenül jelentik a látással történő tájékozódás mindenkori szükségességét. A légi jármű vezetője a körülményektől függően (pl. felhők felett végrehajtott VFR repülések esetén) egyéb navigációs/helymeghatározási módszereket is alkalmazhat.

2. Megjegyzés: Az alább felsorolt minimumok az engedélyezett legkisebb értékeket jelentik. A légi járművek üzemben tartói a légi járművek fajtái, teljesítménye, a légi jármű-vezető képzettségi foka, repülési gyakorlata stb. függvényében saját személyzete számára ezektől eltérő működési minimumokat állapíthat meg. Az ilyen minimum értékek azonban nem lehetnek alacsonyabbak az alább megállapított értékeknél.

3.1.1. Ha nem különleges VFR repülést, vagy vitorlázógéppel végzett, bejelentett felhőrepülést hajtanak végre, VFR szerint üzemelő légi járműveknek az alábbi látástávolság és felhőktől való távolsági értékek, vagy azokat meghaladó értékek mellett kell repülniük:

Magasság tartomány: Légtér osztály: Repülési látástávolság: Felhőktől való távolság:

FL100-on (3050 m STD), vagy fölötte C, D (ellenőrzött) 8 km

FL100 (3050 m STD) és 3000 láb (900 m) AMSL között, vagy 1000 láb (300 m) földfelszín felett, attól függően melyik a magasabb C, D (ellenőrzött) és F, G (nem ellenőrzött) 5 km 1500 m vízszintes 1000 láb (300 m) függőleges

3000 láb (900 m) AMSL-en, illetve alatta, vagy 1000 láb (300 m) földfelszín felett, attól függően melyik a magasabb C, D (ellenőrzött) 5 km* 1500 m vízszintes 1000 láb (300 m) függőleges, föld- vagy vízfelszín látással

F és G (nem ellenőrzött) 5 km** Felhőkön kívül, föld vagy vízfelszín látással

* A CTR-ben végrehajtásra kerülő különleges VFR repülésekre vonatkozóan előírást lásd az L Függelék 1.1.1.1 pontjában.

**a) 1500 m repülési látástávolságig lehet üzemelni:

- ha a repülést olyan sebességgel hajtják végre, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom, vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését, vagy

- 50 m-es földfelszín feletti, vagy alacsonyabb magasságon végrehajtott munkarepülések esetén;

b) 750 m repülési látástávolságig lehet üzemeltetni:

- helikoptereket, ha a repülést olyan sebességgel hajtják végre, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom, vagy akadályok időbeni észlelését és az összeütközés elkerülését, valamint

- ballonokat.

3.1.2. Ha az illetékes légiforgalmi irányító egység külön nem engedélyezi, VFR szerint működő légi jármű nem szállhat fel, vagy nem szállhat le repülőtéri irányító körzettel rendelkező repülőtéren, illetve nem léphet be a forgalmi körbe

a) ha a felhőalap 1500 lábnál (450 m) kevesebb, vagy

b) ha a földi látástávolság kevesebb, mint 5 km.

3.2. Éjszakai VFR repülések

3.2.1. Napnyugta és napkelte között végrehajtott VFR repülésekhez a légi járműnek rendelkeznie kell az egyéb jogszabályban meghatározott felszerelésekkel és műszerekkel.

3.2.2. Ellenőrzött légtérben, az éjszakai VFR repülésekhez a 3.1.1. pontban szereplő táblázatban megadott minimális körülmények szükségesek.

Nem ellenőrzött légtérben éjszakai VFR repülések végrehajtásához az alábbi minimális feltételek szükségesek:

- repülési látástávolság:

(i) merevszárnyú légi járművek esetén 5 km,

(ii) helikopterek és ballonok esetén 3 km;

- folyamatos föld- vagy vízfelszín látás.

3.2.3. Budapest FIR nem ellenőrzött repülőterein napnyugta és napkelte között VFR repülések csak akkor végezhetők, ha ezt a légiközlekedési hatóság az érintett repülőtér számára külön engedélyezte. A napkeltét és napnyugtát az F Függelékben található táblázat alapján kell meghatározni.

3.3. VFR repülések korlátozása

3.3.1. VFR repülések nem hajthatók végre:

- FL285 (8700 m STD) felett;

- FL195 (5950 m STD) feletti útvonalrepülés során;

- FL100 (3050 m STD) alatti repülések esetén 250 csomót (460 km/óra) meghaladó műszer szerinti sebességgel (IAS).

3.3.2. Egyéb korlátozások:

FL195 (5950 m STD) és FL285 (8700 m STD) között, időszakosan korlátozott légtéren kívül végrehajtott VFR repülés kizárólag

a) eseti légtérben, vagy

b) Budapest ATS Központ előzetes engedélyével hajtható végre.

3.4. Repülési magasságok

3.4.1. A fel- és leszállás eseteit, a munkarepüléseket, az állami légi járművel különleges feladatot végrehajtó, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repüléseket kivéve VFR repülés nem végezhető:

a) városok, települések sűrűn lakott területei és szabadban tartózkodó embercsoportok felett, a légi járműtől mint középponttól számított 600 m sugarú körön belül található legmagasabb akadály felett 1000 lábnál (300 m) alacsonyabban;

b) az a) pontban nem meghatározott területek felett 500 láb AGL-nél (150 m) alacsonyabban a föld- vagy vízfelszín felett, kivéve a különleges engedélyhez kötött repüléseket, a ballon repüléseket, valamint a függővitorlázó repüléseket.

3.4.2. 3500 láb (1050 m) tengerszint feletti magasságon és felette a VFR szerint végrehajtott útvonalrepüléseket a C Függelékben, a VFR repülések számára kijelölt magasságokon kell végrehajtani, a repülés útirányát figyelembe véve.

3.5. Ellenőrzött légtérben végrehajtott VFR repülésekre vonatkozó előírások

3.5.1. VFR repüléseknek be kell tartaniuk a 2.6. pontban előírt követelményeket, ha

a) ellenőrzött légtérben működnek,

b) ellenőrzött repülőtér helyi forgalmában vesznek részt, vagy

c) különleges VFR repülést hajtanak végre.

3.5.2. FL195 (5950 m STD) felett tervezett VFR repülések engedélyezésére és végrehajtására vonatkozó szabályok:

a) kényszerhelyzet esetét kivéve, és amennyiben az érintett légiforgalmi irányító egység irányítója másképpen nem engedélyezi, a FL195 (5950 m STD) feletti VFR repüléseket a Budapest ATS központ előzetes engedélyében meghatározott földrajzi körzeten és magasságtartományon belül kell végrehajtani;

Megjegyzés: FL195 (5950 m STD) felett, ellenőrzött légtérben végrehajtandó VFR repülés esetén, a 2.6.1.1. pontban leírtakkal összhangban repülési tervet kell benyújtani. A repülési terv kitöltésének általános és külön idevonatkozó szabályait az E Függelék II. Része tartalmazza.

b) ha egy FL195 (5950 m STD) felett működő VFR légi jármű elveszti a kétoldalú rádióösszeköttetést az illetékes ATC egységgel, kövesse az M Függelékben leírtakat. Továbbá ha nem sikerül a kétoldalú rádióösszeköttetés létrehozása az illetékes vagy a szomszédos ATC egységekkel, a rádióösszeköttetés megszakadásának észlelését követően késedelem nélkül sülyedjen le az engedélyében szereplő földrajzi körzeten belül, és hagyja el az ellenőrzött légtérrel, majd a 2.6.6.2.1. pontban leírtak szerint járjon el;

c) amennyiben FL195 (5950 m STD) felett, ellenőrzött légtérben működő VFR légi jármű a meteorológiai körülmények romlása miatt nem képes VMC körülmények között tovább működni, akkor a 2.6.2.4. pontban leírtak szerint járjon el.

3.6. Rádióberendezéssel és transzponderrel történő felszereltségi követelmények

3.6.1. A 117,975-137,000 MHz frekvenciasávban működő, 25 kHz vagy kisebb csatornaosztású rádiótávbeszélő üzemmódú rádióberendezéssel kell felszerelni:

- ellenőrzött légtérben működő,

- az éjszakai VFR repülést végző,

- az államhatárt keresztező légi járműveket.

3.6.2. A vagy C módú 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel kell felszerelni azokat a légi járműveket, amelyek VFR szerint:

- a) államhatárt keresztező repülést hajtanak végre,
- b) ellenőrzött légtérekben működnek, kivéve a 3.6.3. pontban leírtakat,
- c) 4000 láb (1200 m) AMSL feletti nem ellenőrzött légtérben működnek.

3.6.2.1. A 3.6.2. pont c) pontja alól kivételt képeznek az indulási repülőter forgalmi körét, légterét és az LHSG.. légteret elhagyó hajtómű nélküli légi járművek, ha repülésükről a FIS-t előzetesen tájékoztatták, valamint az LHSG.. légtérekben működő légi járművek.

1. Megjegyzés: Az ellenőrzött légtéren kívül, 4000 láb (1200 m) AMSL alatti VFR repülések számára a transzponderrel történő felszereltség nincs kötelezően előírva, azonban ajánlatos ezeket a légi járműveket is felszerelni transzponderrel, annak érdekében, hogy ezekről a repülésekről is radaron alapuló forgalmi tájékoztatás legyen adható a többi légi jármű-vezető számára.

2. Megjegyzés: A transzponder működésére vonatkozó előírásokat a H Függelék tartalmazza.

3. Megjegyzés: A VFR szerint működő légi járművek S módú transzponderrel történő felszerelési kötelezettségéről lásd a 4.4.3.1. pontot.

4. Megjegyzés: Az előzetes tájékoztatás célja, hogy a FIS a hajtómű nélküli légi járművekről, az F légtérben repülő, repülési tervvel rendelkező légi járművek részére forgalmi tájékoztatást tudjon adni.

3.6.3. C módú 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel kell felszerelni azokat a VFR légi járműveket, amelyek FL 195 (5950 m STD) felett működnek.

3.7. Rádióösszeköttetési követelmények ellenőrzött légtéren kívüli üzemeléskor

3.7.1. Budapest FIR-ben a repülési tervet benyújtott és rádióberendezéssel felszerelt VFR szerint működő légi járműveknek a nem ellenőrzött légtérben történő útvonalrepülésük során - ha a repüléstájékoztató központ (FIC) másképp nem rendelkezik - a repülési terv lezárásáig rádióösszeköttetést kell fenntartaniuk a FIC-cel. Ha a FIC más utasítást nem ad, a légi jármű legalább 15 percnként köteles bejelentkezni. Ha a légi jármű az ATS frekvencián folyamatosan nem tud figyelni, jeleznie kell a figyelés átmeneti felfüggesztését. Meghatározott időnkénti bejelentkezés esetén a bejelentkezéskor meg kell adni a működés körülményeit, pl. Operations normal (Eseménytelen repülés).

3.7.2. Az ellenőrzött légtéren kívül, VFR szerint működő légi járműveknek helyzetüket kijelölt jelentőpontokhoz, repülőterekhez, vagy ha az nem lehetséges, az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett településekhez vagy földrajzi pontokhoz viszonyítva kell jelenteniük.

3.8. IFR szerinti működésre történő áttérés

Amikor a látvarepülési szabályok szerint működő légi jármű műszer szerinti repülési szabályok szerinti üzemelésre kíván áttérni:

a) ha repülési tervet nyújtott be, közölje az érvényes repülési tervét érintő módosításokat, vagy

b) ha korábban repülési tervet nem nyújtott be, nyújtson be AFIL-t az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek, és ha ellenőrzött légtérben kíván működni, belépés előtt szerezzen be légiforgalmi irányítói engedélyt.

4. Fejezet

Műszer szerinti repülési szabályok

4.1. Valamennyi IFR repülésre vonatkozó szabályok

4.1.1. Légi járművek felszereltsége

Az IFR szerinti működéshez a légi járműnek rendelkeznie kell a repülési feladatnak megfelelő, egyéb jogszabályban előírt műszerekkel és navigációs berendezésekkel.

4.1.2. Minimális repülési magasságok

Budapest FIR-ben a megközelítés, leszállás és felszállás eseteit kivéve, IFR repülések nem végezhetők alacsonyabban, mint

- ATS útvonalon történő repülés esetén az útvonalra megállapított minimális tengerszint feletti magasság;

- ATS útvonalon kívüli repülés esetén

(i) magasföld és hegyvidék felett legalább 2000 láb (600 m);

(ii) sík terep felett legalább 1000 láb (300 m),

a légi jármű számított helyzetétől 8 km sugarú körön belül található legmagasabb akadály, vagy az érintett területre meghatározott körzeti minimális biztonságot magasság (MSA) felett.

A repülési magasság meghatározásánál figyelembe kell venni az érintett útvonal-szakaszon elérhető navigációs pontosságot, tekintettel a földön és a légi járművön rendelkezésre álló navigációs berendezésekre.

Budapest FIR-ben ellenőrzött légtéren kívül 4000 (1200 m) AMSL alatt IFR légi járművek útvonalrepülést nem tervezhetnek.

4.1.3. Áttérés IFR repülésről VFR repülésre

4.1.3.1. Amikor IFR szerint működő légi jármű VFR szerinti működésre kíván áttérni, értesítse az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet, hogy törli IFR repülési tervét és közölje az érvényes repülési tervében végrehajtandó változtatásokat.

4.1.3.2. Amikor műszer szerinti repülési szabályok szerint működő légi jármű látási meteorológiai körülmények közé kerül, ne törölje IFR repülési tervét mindaddig, amíg előre nem látható, hogy a repülés huzamosabb időtartamon keresztül zavartalan látási meteorológiai körülmények között folytatható.

4.1.4. A műszer szerinti repülési szabályok különleges alkalmazása

4.1.4.1 A 2.6.1.10. pontban részletezett EUR RVSM légtérben, illetve ezen légtér felett működni kívánó repüléseket műszer szerinti repülési szabályok szerint kell végrehajtani.

4.1.5 A repülés körülményeinek megfelelően legalább azonos jogosítással kell rendelkeznie a repülőtérnek, légi járműnek és a hajózó személyzetnek.

4.2. Ellenőrzött légtérben végrehajtott IFR repülésekre vonatkozó előírások

4.2.1. IFR repüléseket ellenőrzött légtérben a 2.6. pont előírásainak megfelelően kell végrehajtani.

4.2.2. Az ellenőrzött légtérben IFR szerint végrehajtott útvonalrepüléseket - ha a légiforgalmi irányítói engedélyben másképp nem határozzák meg - a C Függelékben, az IFR repülések számára kijelölt magasságokon, a repülés útirányának figyelembevételével kell végrehajtani.

4.3. Ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott IFR repülésekre vonatkozó előírások

4.3.1. Utazómagasságok

Budapest FIR-ben az ellenőrzött légtéren kívül IFR szerint végrehajtott útvonalrepüléseket a C Függelékben, az IFR repülések számára kijelölt magasságokon, a repülés útirányának figyelembe vételével kell végrehajtani.

4.3.2. Sebességkorlátozás

Budapest FIR 9500 láb (2900 m) AMSL alatti ellenőrzött légterein kívül IFR repülést 250 csomónál (460 km/óra) nagyobb műszer szerinti sebességgel (IAS) végrehajtani tilos.

4.3.3. Rádióösszeköttetési követelmények

Budapest FIR-ben minden IFR szerint működő légi járműnek, amely a repülőtér kijelölt légtereit elhagyja, folyamatos rádióösszeköttetést kell fenntartania a FIC-cel.

Ha a rádióösszeköttetést meghatározott időnkénti bejelentkezés céljából írták elő, a bejelentkezéskor a működés körülményeit meg kell adni (pl. eseménytelen repülés).

4.3.4. Ha az illetékes ATS egység felmentést nem ad, Budapest FIR ellenőrzött légterein kívül, 9500 láb (2900 m) AMSL alatt útvonalrepülést végző, IFR szerint működő légi járműnek az ellenőrzött repülésekre előírt módon jelennie kell helyzetét az egyes kijelölt jelentőpontok átrepülésekor és az illetékes ATS egység által meghatározott egyéb esetekben, de legalább 15 percenként.

4.4. Felszereltségi követelmények

4.4.1. A 117,975-137,000 MHz frekvenciasávban működő, rádiótávbeszélő üzemmódú rádióberendezéssel kell felszerelni valamennyi IFR légi járművet.

4.4.2.

4.4.3. A vagy C módú 4096 kódbeállítási lehetőséggel rendelkező transzponderrel kell felszerelni valamennyi IFR szerint működő légi járművet.

4.4.3.1. A nemzetközi előírások szerint az illetékes ATS hatóságok által meghatározott légterekben működő légi járműveket S módú fedélzeti transzponderrel az alábbiak szerint kell felszerelni:

a) Az általános légiforgalomba (GAT) tartozó, IFR-ként működő valamennyi légi járművet legalább 2. szintű, a fedélzeti adatokat sugározni képes, alapvető és bővített funkciókkal egyaránt rendelkező transzponderrel kell felszerelni.

b) Az illetékes ATS hatóságok által kijelölt B és C osztályú légterekben, valamint azon D, E, F és G osztályú légterekben, ahol SSR transzponderek használatát előírták, a VER szerint működő valamennyi légi járművet legalább 2. szintű, a fedélzeti adatokat sugározni képes, alapvető funkciókkal rendelkező transzponderrel kell felszerelni.

Megjegyzés: Az S módú transzponderek funkcióinak osztályozását az ICAO 10. Annex és a Doc 7030 kiadványok tartalmazzák.

c) Az S módú transzpondereknek az alapvető funkciókkal együtt, automatikusan továbbítaniuk kell a légi jármű repülés közben használt hívójelét.

d) Az 5700 kg maximális tömeget, vagy a 175 csomó (324 km/ó) tényleges önsebességet meghaladó S módú transzponderrel felszerelt légi járműveknél alsó és felső antennacsatlakozási lehetőséget (diversity) kell biztosítani.

4.4.3.2. Az illetékes ATS hatóságok a 4.4.3.1. pontban szereplő előírások alól nemzetközileg egyeztetett esetekben felmentéseket adhatnak.

Megjegyzés: A felmentést kapott légi jármű üzemeltetők vegyék figyelembe, hogy az ATS egységek számukra nem tudják ugyanazt a szintű szolgáltatást nyújtani, mint az S módú transzponderrel felszerelt többi légi jármű számára.

Azon légi járművek számára, amelyek ugyan S módú transzponderrel vannak felszerelve, de az nem rendelkezik az előírt funkciókkal, az ATS egységeknek a lehető legmagasabb szintű, hátrányos megkülönböztetés nélküli szolgáltatást kell nyújtaniuk.

4.4.4. A nemzetközi repülést végző IFR szerint működő légi járműveket - az állami légi járművek kivételével - legalább RNP5 követelményeknek megfelelő RNAV berendezéssel kell felszerelni. Belföldi repülés esetén az ellenőrzött légtérben kijelölt alacsonylégtéri RNAV útvonalakon közlekedő IFR légi járműveknek ugyancsak RNP5 útvonalartási pontossággal kell repülniük. Ez RNAV berendezéssel, vagy ha az útvonal VOR/DME berendezéssel van kijelölve, ilyen fedélzeti berendezéssel egyaránt elérhető.

4.4.5. Összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer (ACAS) kötelező felszerelésére és működtetésére vonatkozó elfogadott telepítési ütemterv szerint valamennyi polgári, merev szárnyú sugárhajtású légi járművet amelynek

- maximális felszálló tömege meghaladja a 15 000 kg-ot, vagy maximális engedélyezett utas férőhely kapacitása több, mint 30;

- maximális felszálló tömege meghaladja az 5700 kg-ot, vagy maximális engedélyezett utas férőhely kapacitása több, mint 19.

ACAS II-vel kell felszerelni.

4.4.6. Az RVSM légtérben működő légi járműveknek - az állami légi járművek kivételével - a honos állam légiközlekedési hatósága által kiadott RVSM engedéllyel kell rendelkezniük. Az RVSM engedély megszerzése érdekében a légi jármű üzemben tartóknak biztosítaniuk kell a magyar légiközlekedési hatóságot arról, hogy:

a) a légi jármű, melyre az RVSM engedélyt kérik, az RVSM üzemeléshez megfelelő, a MASPS ismérveiben előírt függőleges navigációs képességgel rendelkezik,

b) folyamatos légialkalmassági gyakorlattal (karbantartási és javítási) és programokkal rendelkeznek, továbbá

c) a hajózó személyzetek továbbképzésben részesültek, az EUR RVSM légtéren belüli működésre vonatkozóan.

A Függelék

JELEK ÉS JELZÉSEK A POLGÁRI LÉGI JÁRMŰVEK SZÁMÁRA

1. Vész- és sürgősségi jelzések

1. Megjegyzés: Az alábbi előírások egyike sem gátolhatja meg egy veszélybe került légi járművet abban, hogy felhasználjon bármilyen rendelkezésre álló eszközt arra, hogy a figyelmet felhívja magára, helyzetét megjelölje, és segítséget kérjen.

2. Megjegyzés: A vész- és sürgősségi jelzésekkel kapcsolatos távközlési eljárások részleteit az ICAO 10. Annex II. kötet 5. Fejezete tartalmazza.

3. Megjegyzés: A kutató és mentő látjeleket lásd a bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM együttes rendeletben.

1.1. Vészjelzések

1.1.1. Az alábbi jelzések együttesen, vagy külön-külön alkalmazva azt jelentik, hogy a légi járművet súlyos és közvetlen veszély fenyegeti, és azonnali segítségre van szüksége:

1. rádiótávíró, vagy bármely más jelzőeszközzel leadott SOS betűcsoportból álló jelzés (.....) Morse-kód;

2. rádiótávbeszélőn leadott MAYDAY szó;

3. rövid időközökben kilőtt vörös színű rakéta, vagy világító lövedéksorozat;

4. ejtőernyővel kidobott vörös színű jelzőfény.

Megjegyzés: Az ITU (Nemzetközi Távközlési Egyesület) Rádiószabályzata adja meg a rádiótávíró és rádiótávbeszélő automatikus riasztórendszereinek működtetéséhez szükséges riasztó jelekre vonatkozó tájékoztatást:

A rádiótávíró üzemmódú riasztójelzés egy perc alatt továbbított 12 vonás sorozatából áll; az egyes vonásoknak 4 s-ig két egymás után következő vonás között pedig a szüneteknek 1 s-ig kell tartaniuk. Továbbítható a riasztójelzés kézzel, de ajánlatosabb azt önműködő készülékkel továbbítani.

A rádiótávbeszélő üzemmódú riasztójelzés két, váltakozva adott, lényegileg szinuszos hangfrekvenciás jelből áll. Az egyik jel frekvenciája 2200 Hz, a másiké 1300 Hz. Mindkét jel időtartama egyenként 250 ms.

Ha a rádiótávbeszélő üzemmódú riasztójelzést önműködő hanggenerátor adja, azt legalább 30 s-ig, de legfeljebb 60 s-ig állandóan sugároznia kell; ha a hangfrekvenciás jel előállítása más módon történik, akkor a riasztójelzést a lehető legfolyamatosabb módon, kb. 60 s-on át kell adni.

1.2. Sürgősségi jelzések

1.2.1. Az alábbi jelzések együttesen, vagy külön-külön alkalmazva azt jelentik, hogy valamely légi jármű olyan nehézségekről kíván közleményt adni, amelyek leszállásra kényszerítik anélkül, hogy azonnali segítségre szorulna:

1. leszállófények ismételt be- és kikapcsolása;

2. a navigációs fények oly módon történő ismételt be- és kikapcsolása, hogy az megkülönböztethető legyen a villogó navigációs fényektől.

1.2.2. Az alábbi jelzések együttesen, vagy külön-külön alkalmazva azt jelentik, hogy valamely légi járműnek sürgős közleménye van, amely egy hajó, légi jármű, más jármű, illetve a fedélzeten, vagy látókörön belül lévő személy biztonságával kapcsolatos:

1. rádiótávíró, vagy bármely más jelzőeszközzel leadott XXX betűcsoportból álló jelzés;

2. a rádiótávbeszélőn leadott PAN PAN szavak.

2. Korlátozott, tiltott, vagy veszélyes légtérben haladó, illetve oda belépni szándékozó és arra fel nem hatalmazott légi jármű figyelmeztetésére használt jelzések

Nappal és éjjel 10 s-os időközökben kilőtt világító lövedéksorozat, amely szétrobbanásakor vörös és zöld fényt mutat, vagy csillagokat szór, azt jelzi az illetéktelen légi járműnek, hogy korlátozott, tiltott, vagy veszélyes légtérben halad, vagy ahhoz közeledik és, hogy a légi jármű tegye meg a szükséges intézkedéseket.

Megjegyzés: Ezek a jelzések a földről, vagy másik légi járműről is kilőhetők.

3. Jelzések a repülőtéri forgalom részére

3.1. Fény- és pirotechnikai jelzések

3.1.1. Utasítások

Fény A repülőtéri irányítástól

Levegőben lévő légi járművek részére Földön lévő légi járművek részére

Az érintett légi jármű felé irányítva Folyamatos zöld Leszállhat 2 Felszállhat

Folyamatos vörös Adjon utat más légi járműnek és folytassa a körzést 3 Állj

Szagatott zöld Forduljon vissza leszálláshoz 4 Gurulhat

Szagatott vörös A repülőtér nem biztonságos, ne szálljon le 5 Hagyja el a használatos leszállási területet

Szagatott fehér Szálljon le ezen a repülőtéren és guruljon a forgalmi előtérbe 6 Térjen vissza a repülőtér kiindulási pontjára

Vörös rakéta Minden eddigi utasítás érvénytelen, egyelőre ne szálljon le 1

1. ábra Fényjelek a repülőtéri irányítástól a levegőben és a földön lévő légi járművek részére

3.1.2. Nyugtázás a légi jármű részéről

Fényjelek a repülőtéri irányítástól a levegőben és a földön lévő légi járművek részére

(i) Repülés közben

a) nappal:

- szárnybillegtetéssel;

Megjegyzés: Ez a jelzés nem várható a megközelítés alapfalan és a végső egyenesen.

b) éjszaka:

- a leszálló fények kétszeri felvillantása, vagy ha az nincs felszerelve, a navigációs fények kétszeri be- és kikapcsolása.

(ii) Földön

a) nappal:

- csűrő- vagy kormányoztatással;

b) éjszaka:

- a leszálló fények kétszeri felvillantása, vagy ha az nincs felszerelve, a navigációs fények kétszeri be- és kikapcsolása.

3.2. Földi látjelek

3.2.1. Leszállási tilalom

Amikor a jelmezőben sárga átlókkal ellátott vörös négyszöget helyeznek el vízszintesen, az azt jelenti, hogy a leszállás tilos, és a tilalom tartós jellegű.

2. ábra

3.2.2. Megközelítéskor és leszálláskor különleges óvatosság szükséges.

A jelmezőben vízszintesen elhelyezett egy sárga átlóval ellátott vörös négyszög azt jelenti, hogy a munkaterület rossz állapota, vagy bármely más ok miatt különleges óvatosságot kell tanúsítani a megközelítés, vagy leszállás közben.

3. ábra

3.2.3. Futópályák és gurulóutak használata

3.2.3.1. A jelmezőben vízszintesen elhelyezett fehér színű súlyzó alakú jel azt jelenti, hogy a légi járműveknek a fel- és leszállásra csak a futópályát, gurulásra csak a gurulóutakat lehet használni.

4. ábra

3.2.3.2. A jelmezőben vízszintesen elhelyezett, a 3.2.3.1. pontban leírttal azonos, azonban a kör alakú részekben a tengelyre merőleges fekete sávokkal ellátott fehér súlyzó alakú jel azt jelenti, hogy csak a fel- és leszállásokat kell a futópályán végrehajtani, egyéb manőverek végrehajtására a futópályák és a gurulóutak használata nem kötelező.

5. ábra

3.2.4. Lezárt futópályák, vagy gurulóutak

A futópályákon és gurulóutakon, vagy azok részein vízszintesen elhelyezett feltűnő színű, sárga vagy fehér, egyszerű kereszt alakú jelek azt jelzik, hogy az adott terület nem alkalmas a légi járművek mozgására.

6. ábra

3.2.5. Le- és felszállási irányok

3.2.5.1. Vízszintesen elhelyezett fehér, vagy narancsszínű, T alakú leszállójel jelzi a légi járművek számára a le- és felszállás irányát, amelyet a T tengelyével párhuzamosan és a kereszt szár felé kell végrehajtani.

Megjegyzés: Éjszaka a T jelet teljesen, vagy körvonalaiban fehér fénnel világítják meg.

7. ábra

3.2.5.2. A repülőtéri irányító torony, vagy annak közelében függőlegesen elhelyezett két számjegy jelzi a munkaterületen levő légi járműveknek a felszállási irányt a mágneses iránytű közelebbi fokához kerekített 10-os egységben kifejezve.

8. ábra

3.2.6. Jobb forgalmi kör

A jelmezőben, vagy a használatos futópálya, illetve a leszállási sáv végénél vízszintesen elhelyezett feltűnő színű, jobbra mutató nyíl azt jelzi, hogy leszállás előtt és felszállás után a fordulókat jobbra kell végezni.

9. ábra

3.2.7. Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája

Függőlegesen elhelyezett táblán, sárga alapon fekete C betű a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját jelzi.

10. ábra

3.2.8. Vitorlázó repülés folyik

A jelmezőben vízszintesen elhelyezett fehér színű kettős kereszt azt jelzi, hogy a repülőteret vitorlázógépek használják, és hogy vitorlázó repülés folyik.

11. ábra

4. Beállító jelzések

4.1. A beállító jelzései a légi jármű részére

1. Megjegyzés: A jelzéseket a légi járművekkel szembe forduló - és hogy a légi jármű-vezető megfigyelését könnyítse, szükség szerint megvilágított kezű - beállító által történő használatra állapították meg, aki

a) merevszárnyú légi járműveknél a légi jármű bal oldalán, ahonnan a légi jármű-vezető legjobban látja és

b) helikopternél olyan helyen, ahonnan a helikopter vezető a legjobban láthatja.

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

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

4. Megjegyzés: A csillaggal (*) megjelölt jelzések lebegő helikopterre vonatkoznak.

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

6. Megjegyzés: Az angol nyelvben használt signalman és marshaller alatt a magyar nyelvben a beállító kifejezés értendő.

1. Szárnymozgást irányító/vezető

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

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

2. Parkolóhely azonosítás

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

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

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

4. Guruljon egyenesen előre

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

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

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

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

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

6. a) Szabályos megállás

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

6. b) Vészmegállás

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

7. a) Fékezés

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

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

7. b) Fékek oldása

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

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

8. a) Féktuskók behelyezve

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

8. b) Féktuskók eltávolítva.

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

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

9. Indítsa be a hajtóműveket

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

10. Állítsa le a hajtóműveket

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

11. Lassítson

A könyökben behajlított karokat lefelé mozgatják, lengető mozdulatokkal, a botokat derékmagasságtól a térdekig felfelé és lefelé mozgatják.

12. Csökkentse a jelzett oldalon levő hajtóművek fordulatszámát
Leengedett karok, lefelé néző tenyérrel. Ezután a jobb, vagy bal kéz fel-lefelé mozgása jelzi a lelassítandó bal- vagy jobb oldali hajtóművet.
13. Guruljon hátrafelé
A karok a test előtt, csípő magasságában előre irányban forgó mozgást végeznek. A hátrafelé mozgás megállítására a 6. a) vagy a 6. b) jelzéseket kell használni.
14. Forduljon hátrálás közben:
a) a légi jármű farkrészét jobbra: a bal kar lefelé mutat, jobb kar kinyújtva a fej fölött. Jobb karismételt mozgása függőleges-vízszintes, előre mutató helyzetben.
b) a légi jármű farkrészét balra: a jobb kar lefelé mutat, bal kar kinyújtva a fej fölött. Bal kar ismételt mozgása függőlegesből vízszintes, előre mutató helyzetben.
15. Megerősítés/Minden rendben
Jobb kar könyökben behajlítva fejmagasságban, a beállító botok felfelé mutatnak, vagy felfelé mutató hüvelykujjal jeleznek. Bal kar a térdnél oldalt marad.
Megjegyzés: Ezt technikai/karbantartói jelzésre is használják.
16. Lebegjen*
Teljesen kinyújtott karok és beállító botok oldalsó középtartásban.
17. Emelkedjen fel*
Teljesen kinyújtott karok és beállító botok oldalsó középtartásban. Felfelé néző tenyérrel a karokat magastartásba emelik.
A karok mozgási sebessége határozza meg az emelkedés mértékét.
18. Ereszkedjen le*
Teljesen kinyújtott karok és beállító botok oldalsó középtartásban. Lefelé néző tenyérrel a karokat lefelé, alapállásba mozgatják.
A karok mozgási sebessége határozza meg a leereszkedési sebesség mértékét.
19. a) Repüljön vízszintesen balra (a légijármű-vezető szemszögéből nézve)*
A jobb kar oldalsó középtartásba kinyújtva. A bal kar ismételt mozgása ugyanazon irányba.
19. b) Repüljön vízszintesen jobbra (a légijármű-vezető szemszögéből nézve)*
A bal kar oldalsó középtartásba kinyújtva. A jobb kar ismételt mozgása ugyanazon irányba.
20. Szálljon le*
Kinyújtott karok és beállító botok a test előtt lefelé keresztbe téve.
21. Tűz
A jobb kézben lévő beállító botot a váll irányából a térd felé és vissza mozgatják, nyolcasokat rajzolva, míg a bal kézben lévő bottal a tűz helyének irányába mutatnak.
22. Álljon meg/Várakozzon
A kinyújtott karok és beállító botok oldalra 45-os szögben lefelé mutatnak. Ebben a helyzetben maradnak addig, amíg a légi jármű a következő manőver végrehajtását elkezdheti.
23. A légi jármű elbocsátása
Az érintett légi jármű irányába jobb kézzel, és/vagy beállító bottal tisztelegnek. Figyelik (szem kontakt) a légi jármű személyzetét addig, amíg a légi jármű nem kezd gurulni.
24. Ne használja a kormány szerkezetet (technikai/karbantartó összeköttetés jelzés)
Kinyújtott jobb kar a fej fölött, kéz ökölben, vagy a beállító bot a kézben vízszintes helyzetben; a bal kar oldalt a térd mellett.
25. Földi erőforrás rákapcsolás (technikai/karbantartó összeköttetés jelzés)
Kinyújtott karok a fej fölött, nyitott bal tenyér vízszintesen és a jobb kéz ujjvégek a bal tenyérhez érnek (T betűt formálva). Éjszaka a világító beállító botokat ugyan így lehet a fej fölött használni T betűt formálva.
26. Földi erőforrás lekapcsolás (technikai/karbantartó összeköttetés jelzés)
Kinyújtott karok a fej fölött, a jobb kéz ujjvégek a vízszintesen lévő bal nyitott tenyérhez érnek (T betűt formálva), majd a jobb kéz eltávolodik a baltól. Addig ne kapcsolják le az erőforrást, amíg a hajózó személyzet erre engedélyt nem ad. Éjszaka a világító beállító botokat ugyan így lehet a fej fölött nyitni a T betűt.
27. Visszautasítás (technikai/karbantartó összeköttetés jelzés)

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

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

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

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

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

4.2. A légi jármű vezetőjének jelzései a beállító részére

Megjegyzés: A jelzéseket a vezetőfülkében lévő légijármű-vezető részére állapították meg, aki a jelzéseit a beállító felé jól láthatóan, kézzel, vagy a beállító megfigyelésének megkönnyítése érdekében, megvilágított kézzel adja.

1. Fékek

Megjegyzés: Az ökök összeszorítása, vagy az ujjak kinyújtása a be- vagy kifelézés pillanatát jelöli.

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

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

2. Fékutatók

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

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

3. Hajtómű(vek) indításra készen

Egyik kézen a megfelelő számú ujj felemelése jelzi az indítandó hajtómű számát.

4.3 Technikai/karbantartói összeköttetés jelzései

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

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

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

B Függelék

POLGÁRI LÉGI JÁRMŰVEK ELFOGÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. A határ- és szabálysértő légi járművek elfogásakor alkalmazandó jelzések

a) Az elfogó légi jármű által adott jelzések és az elfogott légi jármű válaszjelzései

Soro-zat Az ELFOGÓ légi jármű jelzései Jelentése Az ELFOGOTT légi jármű válasza Jelentése

1. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A légi jármű billegtetése és a navigációs fények (valamint helikopterek esetében a leszálló fényoszlopok) rendszertelen villogtatása kissé az elfogott légi jármű felett és előtt és attól rendes körülmények között balra (vagy jobbra, ha az elfogott légi jármű helikopter) és nyugtázás után lassú szintrepülésben végrehajtott forduló rendes körülmények között balra (vagy helikopterek esetében jobbra) a kívánt irányra. Önt elfogták, kövessen, NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A légi jármű billegtetése, a navigációs fények rendszertelen villogtatása és követés. Megjegyzés: Az elfogott légi járműnek, a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet szerint, követnie kell az elfogó légi jármű jelzéseit. Értettem, végrehajtom.

1. Megjegyzés: Az időjárási körülmények, vagy a domborzat szükségessé teheti, hogy az elfogó légi jármű a fenti 1. sorozatban megadottakkal ellentétes helyzetet és ellentétes irányú fordulót vegyen fel.

2. Megjegyzés: Ha az elfogott légi jármű nem képes az elfogó légi járművel együtt repülni, az elfogó légi járműtől elvárják, hogy várakozási köröket repüljön és a légi jármű billegtetésével jelezzen mindannyiszor, ahányszor elhalad az elfogott légi jármű mellett.

2. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Az elfogott légi jármű repülési útvonalának keresztezése nélkül végrehajtott 90-os, vagy annál nagyobb mértékű emelkedő fordulóból álló, hirtelen elrepülési manőver az elfogott légi járműtől. Tovább haladhat. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A légi jármű billegtetése Értettem, végrehajtom.

3. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A futómű kiengedése (ha ilyen típusú), a leszálló fényoszlopok folyamatos üzemeltetése és a használatos futópálya átrepülése, vagy ha az elfogott légi jármű helikopter, a helikopter-leszállóhely átrepülése. Helikopterek esetében az elfogó helikopter leszálláshoz történő megközelítést hajt végre és függeszkedik a leszállóhely közelében. Szálljon le ezen a repülőtérre. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A futómű kiengedése (ha ilyen típusú), a leszálló fényoszlopok folyamatos üzemeltetése, az elfogó légi jármű követése és ha a használatos futópálya, vagy helikopter-leszállóhely átrepülése után a leszállást biztonságosnak ítélik meg, a leszállás megkezdése. Értettem, végrehajtom.

b) Az elfogott légi jármű által adott jelzések és az elfogó légi jármű válaszjelzése

Soro-zat Az ELFOGÓ légi jármű jelzései Jelentése Az ELFOGOTT légi jármű válasza Jelentése

1. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A futómű behúzása (ha ilyen típusú), a leszállófényszórók villogtatása, mialatt átrepüli a használatos futópályát vagy helikopter-leszállóhelyet a repülőtéri magasság (QFE) felett 1000 lábat (300 m) meghaladó, de 2000 lábnál (600 m) nem nagyobb magasságon (helikopter esetében) 170 lábat (50 m) meghaladó, de 330 lábnál (100 m) nem nagyobb magasságon, és folytatja a körözést a használatos futópálya, vagy helikopter-leszállóhely felett. Ha a leszálló fényoszlop nem képes üzemeltetni, bármely más rendelkezésre álló fényt kell villogtatni. Az Ön által kijelölt repülőtér nem felel meg. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Ha azt kívánják, hogy az elfogott légi jármű kövesse az elfogó légi járművet egy másik repülőtérre, úgy az elfogó légi jármű behúzza futóművét (ha ilyen típusú) és a számára előírt 1. sorozatú jelzéseket alkalmazza. Ha úgy határoznak, hogy az elfogott légi járművet elengedik, az elfogó légi jármű a számára előírt 2. sorozatú jelzéseket alkalmazza. Értettem, kövessen Értettem, tovább haladhat.

2. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Valamennyi rendelkezésre álló fény rendszeres be- és kikapcsolása, de oly módon, hogy meg lehessen különböztetni a villogó fényektől. Nem tudom végrehajtani. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Alkalmazza az elfogó légi jármű számára előírt 2. sorozatú jelzéseket. Értettem.

3. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Valamennyi rendelkezésre álló fény rendszertelen villogtatása. Veszélyben vagyok. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Alkalmazza az elfogó légi jármű számára előírt 2. sorozatú jelzéseket. Értettem.

2. Az elfogott légi jármű eljárásai

Az elfogott légi jármű személyzete azonnal köteles

a) végrehajtani az elfogó légi jármű utasításait, a jelzéseket (látjeleket) az előzőekben meghatározottak szerint értelmezve és viszonzozva;

b) értesíteni a vele rádióösszeköttetésben álló ATS egységet arról, hogy elfogták;

c) megkísérelni a rádióösszeköttetés felvételét az elfogó légi járművel, vagy az elfogást irányító illetékes egységgel, általános hívással a 121,500 MHz kényszerhelyzeti frekvencián, megadva az elfogott légi jármű azonosító jelét és a repülés körülményeit. [A rádióösszeköttetés felvételének megkísérlésénél az alábbi hívóneveket kell használni: INTERCEPT CONTROL (elfogást irányító egység), INTERCEPTOR (hívójel) (elfogó légi jármű/hívójel), INTERCEPTED AIRCRAFT (elfogott légi jármű)];

d) beállítani a veszélyben vagyok kódot (A mód 7700-as kód), ha a légi jármű fel van szerelve másodlagos radar válaszjeladóval (SSR transzponderrel), és ha az illetékes légiforgalmi egységtől más utasítást nem kapott.

Amennyiben a bármilyen módon, bárkitől rádión kapott utasítás ellentétes azzal, amelyet az elfogó légi jármű jelzésekkel adott, az elfogott légi jármű személyzetének azonnal kérnie kell az ellentmondás tisztázását, mialatt azonban változatlanul köteles végrehajtani az elfogó légi jármű jelzésekkel adott utasításait.

3. Rádióösszeköttetési eljárások

Ha az elfogás során létrejött a rádióösszeköttetés, de a közleményváltás közös nyelven nem lehetséges, meg kell kísérelni az alapvetően szükséges tájékoztatások megadását és az utasítások adásának-vételének nyugtázását az alábbi táblázatban szereplő angol nyelvű kifejezések és kiejtési útmutató használatával, az egyes kifejezéseket kétszer megismételve.

A rádióösszeköttetés felvételekor használandó hívónevek

Kifejezés Kiejtés Jelentése

INTERCEPT CONTROL INTÖRSZEPT KONTRÓL ELFOGÁS IRÁNYÍTÓ

INTERCEPTOR (... hívójel) INTÖRSZEPTOR ELFOGÓ LÉGI JÁRMŰ

INTERCEPTED AIRCRAFT INTÖRSZEPTID ERKRAFT ELFOGOTT LÉGI JÁRMŰ

Az elfogó légi jármű személyzete által használandó kifejezések

Kifejezés Kiejtés Jelentése

CALL SIGN KOLL-SZAIN Mi a hívójele?

FOLLOW FOL-LO Kövessen

DESCEND DI-SZEND Süllyedjen leszálláshoz

YOU LAND JÚ-LEEND Szálljon le ezen a repülőtéren

PROCEED PRO-SZID Tovább haladhat

Az elfogott légi jármű személyzete által használandó kifejezések

Kifejezés Kiejtés Jelentése

CALL SIGN (hívójel) KOLL-SZAIN Hívójelem

WILCO VILL-KO Megértettem, végrehajtom

CAN NOT KAN-NOT Nem tudom teljesíteni

REPEAT RI-PIT Ismétlje meg utasítását

AM LOST AM-LOSZT Eltévedtem

MAYDAY MÉJDÉJ Vészhelyzetben vagyok

HIJACK HÁJ-DZSEK Eltérítettek

LAND (...) LEND (...) Leszállást kérek..., helyen

DESCEND DISZEND Süllyedést kérek

Megjegyzés:

- A második oszlopban a hangsúlyozandó szótag alá van húzva;

- A HIJACK kifejezés használatát a körülmények nem mindig teszik lehetővé, illetve kívánatosá;

- A megadandó hívójel az legyen, amelyet a légiforgalmi szolgálattal tartott rádiótávbeszélő összeköttetés során használnak, és amely megfelel a légi jármű repülési tervében szereplő azonosító jelnek;

- A hívójelek megadásával a nemzetközi betűző táblázatot és (szükség esetén) számok megadására a tőszámnevek angol nevét kell használni.

4. A polgári légi járművek elfogásakor betartandó legfontosabb nemzetközi irányelvek és eljárások

A polgári légi járművek elfogása minden esetben veszélyt hordoz magában az elfogott polgári légi járműre vonatkozóan, az elfogást mindenkor a nemzetközi ajánlásokban szereplő irányelvek betartásával kell végrehajtani.

4.1. Általános intézkedések

Magyarország elfogást irányító katonai szerveinek minden körülmények között tekintettel kell lenniük az elfogott légi járművek biztonságának biztosítására.

A polgári légi járművek részére szükséges utasításokat és intézkedéseket elsősorban az illetékes légiforgalmi szolgálati egységek útján kell kiadni. E célból az elfogást irányító szolgálatok és az illetékes ATS egység között azonnali, megbízható összeköttetést kell biztosítani, és garantálni kell a polgári légi járművek repülésének tényleges adataira vonatkozó információk azonnali kicserélésének lehetőségét. Feltétlenül szükséges, hogy szoros együttműködés legyen az elfogást irányító egység és az illetékes légiforgalmi, szolgálati egység között az elfogás minden mozzanata során, amikor az elfogott légi jármű polgári légi jármű, vagy feltételezhető hogy az, abból a célból, hogy a légiforgalmi szolgálati egység minden fejleményről és az elfogott légi járműtől megkövetelt cselekményről teljes tájékozottsággal rendelkezzen. Az elfogást végrehajtó légi jármű-vezetőknek ismerniük kell az elfogott polgári légi járművek általános teljesítményadatait, és tudatában kell lenniük annak, hogy az elfogott polgári légi jármű műszaki hiba, vagy jogellenes beavatkozás (eltérítés) miatt veszélyhelyzetben is lehet.

4.2. Elfogási manőverek

4.2.1 Az elfogó légi járművek manőverezéséhez szabványmódszereket kell meghatározni abból a célból, hogy az elfogott légi jármű veszélyeztetettsége csökkenjen. A módszertani útmutatóban figyelembe kell venni a polgári légi járművek teljesítmény korlátait, az elfogott légi jármű olyan mértékű megközelítésének megelőzését, hogy abból összeütközési veszély keletkezhesen. Az elfogott légi jármű útját nem szabad oly módon keresztezni, hogy abból veszélyes turbulencia származhasson. Ez különösen fontos akkor, ha az elfogott légi jármű a könnyű kategóriába tartozik (könnyű kategóriába a 7000 kg-nál kisebb felszálló tömegű légi járműveket sorolják).

4.2.2 Egy összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszerrel (ACAS) felszerelt, elfogás alatt lévő légi jármű az elfogó légi járművet fenyegető összeütközésként érzékelheti, ezért az ACAS megoldási tanácsadása (RA) alapján kitérő manővert kezdeményez. Egy ilyen manővert az elfogó légi jármű esetleg félreértelmezhet és ellenséges szándékú manővernek tekinthet. Ezért fontos, hogy SSR transzponderrel felszerelt, elfogást végző légi járművek vezetői kapcsolják ki a nyomás magasság kijelzés adását (C módú válaszokat, vagy az S módú AC közlemény elemeket) az elfogás alatt lévő légi jármű legalább 20 NM-es (37 km) körzetében. Az elfogást végző légi jármű vonatkozásában ez meggátolja az elfogott légi jármű ACAS rendszerét a megoldási tanácsadás (RA) használatában, míg az ACAS forgalmi tanácsadás (TA) tájékoztatás továbbra is rendelkezésre fog állni.

4.3. Látással történő azonosítási manőverek

Az elfogó légi jármű manőverezéséhez és a polgári légi jármű azonosításához az alábbi módszer ajánlott:

I. szakasz

Az elfogó légi jármű az elfogott légi járművet annak hátsó része felől közelítse meg. Az elfogó kötelék vezére, vagy amennyiben egy elfogó légi jármű tevékenykedik, akkor az az elfogott légi jármű felett és előtte helyezkedjen el úgy, hogy az elfogott légi járműtől kezdetben legalább 300 m távolságra, az elfogott légi jármű vezetőjének látóterén belül legyen. Bármely más, az elfogásban részt vevő légi jármű maradjon biztonságos távolságban, lehetőleg az elfogott légi jármű felett és mögött. Amikor az elfogott légi járműhöz viszonyított megfelelő sebességet és repülési helyzetet felvették, az elfogó légi jármű szükség szerint hajtsa végre a második szakaszban előírtakat.

II. szakasz

Az elfogó kötelék vezére, vagy az elfogó légi jármű azonos magasságon repülve kezdje meg az elfogott légi jármű óvatos megközelítését. Az elfogó légi jármű ne repüljön az elfogott légi járműhöz közelebb, mint ahogy az a szükséges adatok megszerzése céljából feltétlenül szükséges. Az elfogó kötelék vezére, vagy az elfogó légi jármű legyen óvatos, nehogy megijessze az elfogott légi jármű személyzetét, vagy utasait. Az elfogó légi jármű vezetője mindig vegye figyelembe azt a tényt, hogy azok a manőverek, amelyek elfogó légi járművek számára természetesen, veszélyesek lehetnek a polgári légi járművek személyzete vagy utasai számára. Az elfogásban részt vevő bármely légi jármű maradjon az elfogott légi járműtől biztonságos távolságban. Az azonosítás befejezése után az elfogó légi jármű a harmadik szakaszban körvonalazottak szerint távolodjon el az elfogott légi jármű közeléből.

III. szakasz

Az elfogó kötelék vezére, vagy az elfogó légi jármű, óvatosan, enyhe süllyedő fordulóval repüljön el az elfogott légi járműtől. Az elfogásban részt vevő bármely más légi jármű maradjon az elfogott légi járműtől biztonságos távolságban és csatlakozzon a kötelék vezéréhez.

4.4. Navigációs vezetési manőverek

Amennyiben az I. és II. szakaszban leírt azonosítási műveletek végrehajtása után úgy ítélik meg, hogy az elfogott légi jármű repülési útvonalának megváltoztatása szükséges, a kötelék vezérének, vagy az egyedül elfogó légi járműnek rendszerint az elfogott légi jármű bal oldalán, kissé felette és előtte kell elhelyezkednie, hogy annak parancsnoka láthassa a leadott látjeleket.

Nélkülözhetetlenül szükséges, hogy az elfogó légi jármű parancsnoka meggyőződjön arról, hogy az elfogott légi jármű parancsnoka az elfogást észlelte és nyugtázza a jelzéseket. Ha a jelzések ismétlésével sem sikerül az elfogott légi jármű parancsnokának figyelmét felhívni, más jelzési módszerek is használhatók e célra, beleértve utolsó eszközként az utánégető keltette fényhatást, feltéve, ha ennek használata az elfogott légi járműre nem jelent veszélyt.

Adódhatnak olyan esetek, amikor az időjárási körülmények vagy a domborzati viszonyok szükségessé tehetik, hogy a kötelék vezére, vagy az egyedül elfogó légi jármű az elfogott légi jármű jobb oldalán, kissé felette és előtte helyezkedjen el. Ilyen esetben az elfogó légi jármű parancsnokának különös figyelmet kell fordítania arra, hogy légi járművét az elfogott légi jármű parancsnoka folyamatosan, világosan láthassa.

4.5. Az elfogott légi jármű vezetése

Amikor az elfogott légi járművel rádióösszeköttetés létesíthető, a navigációs segítség és a szükséges információk rádiótávbeszélőn adandók meg az elfogott légi jármű számára.

Amikor navigációs vezetést adnak egy elfogott légi jármű számára, úgy gondoskodni kell arról, hogy az elfogott légi járművet ne vezessék olyan körülmények közé, ahol a látástávolság a repülés látási körülmények közötti lebonyolításához szükséges minimum alá csökkenhet. Vigyázni kell arra is, hogy az elfogott légi járművektől megkövetelt manőverek ne növeljék az elfogott légi járműre háruló, már meglévő veszélyeket abban az esetben, ha a légi jármű működési jellemzői korlátozottak.

Abban a kivételes esetben, ha az elfogott légi járművet az átrepült területen le kell szállítani, vigyázni kell arra is, hogy

- a kijelölt repülőteret alkalmas legyen az érintett légi jármű típus biztonságos leszállítására, különösen akkor, ha a repülőteret rendes körülmények között polgári légi jármű forgalom céljaira nem használják;
- a repülőteret körülvevő terep alkalmas legyen a körözés, megközelítés, valamint a megszakított megközelítés végrehajtására;
- az elfogott légi járműnek elegendő üzemanyaga legyen a repülőteret elérésére;
- amennyiben az elfogott légi jármű polgári szállító légi jármű, a kijelölt repülőteret olyan futópályával rendelkezzen, amelynek hosszúsága megfelel egy közepes tengerszinten lévő, 2500 m hosszú pálya hosszának, és a pálya teherbírása elegendő legyen a légi jármű súlyának megtartására;
- amikor csak lehetséges, a kijelölt repülőteret olyan legyen, amelynek részletes leírása a légiforgalmi tájékoztató kiadványban szerepel.

Amennyiben polgári légi járművet ismeretlen repülőteren való leszállásra utasítanak, elegendő időt kell adni arra, hogy a polgári légi jármű vezetője előkészülhessen a leszállás végrehajtására, figyelembe véve azt a tényt, hogy egyedül a polgári légi jármű parancsnoka tudja megítélni azt, hogy adott időben a futópálya hosszát és a légi jármű tömegét figyelembe véve, a leszállási manőver biztonságosan végrehajtható-e.

Különösen fontos, hogy rádiótávbeszélő segítségével adják meg az elfogott légi járműnek a biztonságos megközelítés és leszállás végrehajtásához szükséges összes tájékoztatást.

Megjegyzés: Magyarország légtérben elfogott polgári légi járműveket, az elfogó légi járműveknek rendes körülmények között (amikor ehhez a feltételek adottak), Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőterre kell kísérni, és leszállításukat elsősorban erre a repülőterre kell végrehajtani.

4.6. Levegőben alkalmazott látjelek

Az elfogó és az elfogott légi járművek által alkalmazandó látjeleket az előző rész tartalmazza. Elengedhetetlenül fontos, hogy az elfogó és elfogott légi jármű pontosan alkalmazza ezeket a látjeleket, és helyesen értelmezze a másik légi jármű által alkalmazott jelzéseket. Különösen fontos, hogy az elfogó légi jármű figyeljen minden, az elfogott légi jármű által adott olyan jelzésre, amely azt jelzi, hogy az elfogott légi jármű veszélyben van, vagy segítségre szorul.

4.7. Együttműködés az elfogást irányító egységek és a légiforgalmi szolgálatok között

Nélkülözhetetlenül fontos, hogy egy légi jármű - amelyről tudott vagy lehet, hogy polgári légi jármű - elfogásának minden szakaszában szoros együttműködést tartsanak fenn az elfogást irányító egység és az illetékes légiforgalmi szolgálat között abból a célból, hogy a légiforgalmi szolgálat folyamatosan tájékoztatva legyen a fejleményekről, valamint az elfogott légi járműtől megkövetelt tevékenységről.

C Függelék

UTAZÓMAGASSÁGOK TÁBLÁZATA

Budapest FIR-ben útvonalrepülések tervezésekor és végrehajtásakor az alábbi magasságelosztási rendszert kell alkalmazni.

Repülési szabályok A repülés útirányszöge (mágneses)

000-179 180-359

FL650 (19 800 m STD)

FL630 (19 200 m STD)

FL610 (18 600 m STD)

FL590 (18 000 m STD)

FL570 (17 400 m STD)

FL550 (16 800 m STD)

FL530 (16 150 m STD)

FL510 (15 550 m STD)

FL490 (14 950 m STD)

FL470 (14 350 m STD)

FL450 (13 700 m STD)

FL430 (13 100 m STD)

FL410 (12 500 m STD)

FL400 (12 200 m STD)

FL390 (11 900 m STD)

FL380 (11 600 m STD)

IFR FL370 (11 300 m STD)

FL360 (10 950 m STD)

FL350 (10 650 m STD)

FL340 (10 350 m STD)

FL330 (10 050 m STD)

FL320 (9 750 m STD)

FL310 (9 450 m STD)

FL300 (9 150 m STD)

FL290 (8 850 m STD)

FL280 (8 550 m STD)

FL270 (8 250 m STD)
FL260 (7 900 m STD)
FL250 (7 600 m STD)
FL240 (7 300 m STD)
FL230 (7 000 m STD)
FL220 (6 700 m STD)
FL210 (6 400 m STD)
FL200 (6 100 m STD)
IFR FL190 (5 800 m STD)
és FL180 (5 500 m STD)
VFR FL170 (5 200 m STD)
FL160 (4 900 m STD)
FL150 (4 550 m STD)
FL140 (4 250 m STD)
FL130 (3 950 m STD)
FL120(3 650 m STD)
FL110 (3 350 m STD)
FL100 (3 050 m STD)
IFR 9000' (2 750 m) QNH
VFR 8500' (2 600 m) QNH
IFR 8000' (2 450 m) QNH
VFR 7500' (2 300 m) QNH
IFR 7000' (2 150 m) QNH
VFR 6500' (2 000 m) QNH
IFR 6000' (1 850 m) QNH
VFR 5500' (1 700 m) QNH
IFR 5000' (1 500 m) QNH
VFR 4500' (1 350 m) QNH
IFR 4000' (1 200 m) QNH
VFR 3500' (1050 m) QNH

Megjegyzés: A 3500 láb (1050 m) QNH alatt tervezett és végrehajtott VFR repülések részére az iránymagassági rendszert nem alkalmazzák.

D Függelék

SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLONOK

1. Személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása

1.1. A személyzet nélküli szabad ballonok az alábbi kategóriákba sorolandók

a) könnyű:

az a személyzet nélküli szabad ballon, amely egy, vagy több darabból álló, 4 kg össztömeget meg nem haladó terhet szállít, hacsak az alábbi c) 2., 3., vagy 4. pontoknak megfelelően nehéz-nek nem minősül;

b) közepes:

az a személyzet nélküli szabad ballon, amely egy vagy több darabból álló, 4 kg vagy több, de 6 kg össztömeget meg nem haladó terhet szállít, hacsak az alábbi c) 2., 3. vagy 4. pontoknak megfelelően nehéz-nek nem minősül;

c) nehéz:

az a személyzet nélküli szabad ballon, amelynek

1. össztömege 6 kg vagy több, vagy

2. egy darab 3 kg-os vagy nagyobb tömegű terhet is szállít,

3. egy darab 2 kg-os vagy nagyobb tömegű terhet szállít, amelynek területi sűrűsége nagyobb, mint 13 gr/cm², vagy

4. a teher felfüggesztésére olyan kötelet, vagy egyéb eszközt használnak, amelynél 230 N, vagy nagyobb erőre van szükség ahhoz, hogy a teher leváljon a ballonnól.

A c) 3. pontban szereplő területi sűrűség a szállított teher grammban kifejezett össztömege osztva a teher legkisebb felületnek négyzetcentiméterben kifejezett nagyságával (gr/cm²).

Megjegyzés: Lásd a D.1 ábrát.

2. Általános üzemeltetési szabályok

2.1. Közepes és nehéz kategóriájú, személyzet nélküli ballonok felbocsátásához a 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet 5. §-a szerint a katonai légügyi hatóság engedélyre van szükség: A katonai légügyi hatóság a kiadott engedélyről a HungaroControl-AMC-t tájékoztatja. A könnyű kategóriájú ballonok felbocsátásához felbocsátási tervet kell készíteni.

2.2. A kizárólag meteorológiai célokra használt és az előírásoknak megfelelően üzemeltetett könnyű ballon kivételével, személyzet nélküli szabad ballonnal más állam területére átrepülni, az érintett állam megfelelő tájékoztatása nélkül tilos.

2.3. A személyzet nélküli szabad ballonokat Magyarország, valamint a várhatóan átrepült állam(ok) előírásaiban meghatározott feltételeknek megfelelően kell üzemeltetni.

2.4. Személyzet nélküli szabad ballont tilos úgy üzemeltetni, hogy a ballon vagy annak bármely része - a terhet beleértve - földnek ütközése veszélyeztessen személyeket vagy vagyontárgyakat.

3. Üzemeltetési korlátozások és felszerelésekkel kapcsolatos követelmények

3.1. A nehéz kategóriájú szabad ballon felbocsátásának megkezdéséhez Budapest ATS központ engedélyét kell kérni, ha

- a felhőzet mennyisége 4 okta vagy több, vagy
- a vízszintes látás 8 km-nél kevesebb.

3.2. Nehéz és közepes kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballonokat tilos úgy felbocsátani, hogy az városok, települések sűrűn lakott területei és a felbocsátási műveletben részt nem vevő, szabadban lévő embercsoportok felett 1000 lábnál (300 m) alacsonyabban repüljön.

3.3. Nehéz kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballon csak az alábbi feltételekkel üzemeltethető

a) a ballon legalább 2 db egymástól függetlenül működő automatikus, vagy távirányítású teherleválasztó berendezéssel, vagy rendszerrel van felszerelve;

b) túlnyomás nélküli polietilén ballon esetén legalább két, egymástól független módszerrel, rendszerrel, berendezéssel vagy ezek kombinációjával van felszerelve, amellyel a ballonburkolat további repülése megakadályozható;

Megjegyzés: Ezen berendezések használata a túlnyomásos ballonoknál nem szükséges, mivel azok a teher elengedése után gyorsan felemelkednek és a ballon burkolata a kilyukasztásra szolgáló berendezés, vagy rendszer nélkül is széthasad.

c) a ballon burkolata olyan radarjel-visszaverő berendezéssel vagy radarjel-visszaverő anyaggal van felszerelve, amely a 200 MHz és a 2700 MHz frekvenciatartományok között működő földi radarberendezéseknek visszavert jelet ad és/vagy a ballon olyan egyéb berendezéssel van felszerelve, amely a földi radarberendezés hatótávolságán kívül, a kezelő számára folyamatos követésre ad lehetőséget.

3.4. A nehéz kategóriájú szabad ballonokat fel kell szerelni folyamatosan működő C módú transzponderrel. Valamennyi ballonra szerelt transzpondernek A0000 kódot kell sugározni.

3.5. Ha a nehéz kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballon olyan függő antennával van felszerelve, amelynek bármely pontján történő letöréséhez 230 newtonnál nagyobb erőre van szükség, az antennán legalább 15 méterenként színes jelzőzászlót, vagy jelzőcsíkot kell elhelyezni.

3.6. A napnyugta és napkelte között üzemeltetett nehéz kategóriájú személyzet nélküli szabad ballonokat, azok tartozékait és terheit - függetlenül attól, hogy ezek a repülés során a ballonról leválnak-e vagy sem - jelzőfényekkel kell ellátni.

3.7. A 15 méternél hosszabb felfüggesztő szerkezettel ellátott (a nagyon feltűnő, színes, nyitott ejtőernyő kivételével) nehéz kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballon felfüggesztő szerkezetét feltűnő színes csíkokkal kell befesteni, vagy színes jelzőzászlókkal kell ellátni.

4. A repülés befejezése

4.1. A nehéz kategóriájú személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetője köteles működésbe hozni a fenti 3.3. a) és b) pontokban előírt továbbrepülést megakadályozó berendezést, ha

a) ismertté válik, hogy az időjárás feltételek az üzemeltetésre előírtaknál rosszabbak;

b) meghibásodás vagy bármely egyéb ok miatt a további üzemeltetés veszélyes lehet a légi forgalomra, vagy a földön lévő személyekre vagy vagyontárgyakra; vagy

c) mielőtt a ballon engedély nélkül berepül egy másik állam légterébe.

5. Személyzet nélküli szabad ballonok felbocsátásának előzetes bejelentési rendje

5.1. Könnyű kategóriájú ballonok

5.1.1. A könnyű kategóriájú személyzet nélküli szabad ballonok rendszeres felbocsátását - amennyiben lehetséges - előzetes felbocsátási tervnek megfelelően kell végezni.

5.1.2. A felbocsátási tervet a légiközlekedési hatóság és a katonai légügyi hatóság részére egyaránt meg kell küldeni.

A felbocsátási tervnek az alábbi adatokat kell tartalmaznia

- a felbocsátás helye, földrajzi koordinátában;
- a felbocsátás ideje (napok, időpontok UTC-ben);
- a ballon jellemzői (kategória, tömeg, szín, méret);
- maximális üzemelési magasság.

A felbocsátási terv nemzetközi közzétételéről a légiközlekedési hatóság gondoskodik.

5.1.3. A megküldött tervet írásban módosítani kell, ha a megküldött adatokat megváltoztatni kívánják.

5.2. Közepes és nehéz kategóriájú ballonok

5.2.1. A közepes és nehéz kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballonok tervezett repüléséről a repülés megkezdése előtt legalább 7 nappal a HungaroControl-AMC részére az alábbi adatokat kell megküldeni

a) a ballon azonosító jele, vagy a repülési feladat kódjelölése;

b) a ballon kategóriája és jellemzői;

c) SSR kód, vagy NDB frekvencia, ha alkalmazható;

d) az üzemben tartó neve és telefonszáma;

e) a felbocsátás földrajzi helye;

f) a felbocsátás megkezdésének tervezett időpontja UTC-ben (vagy több ballon felbocsátása esetén a felbocsátások kezdetének és befejezésének időpontja);

g) több ballon felbocsátása esetén a ballonok száma, valamint a felbocsátások közötti időköz;

h) a felemelkedés tervezett iránya;

i) az utazómagasság(ok) (nyomásmagasság);

j) a FL660 (20 100 m STD) nyomásmagasság keresztezéséig számított emelkedési idő, vagy a FL660 (20 100 m STD), illetve az alatt kijelölt utazómagasság eléréseig számított emelkedési idő, a várható földrajzi hely megjelölésével együtt;

Megjegyzés: Ha a ballonokat sorozatosan bocsátják fel, azokat az időket kell feltüntetni, amikor az első és utolsó ballon eléri a megfelelő magasságot (pl. 122136 UTC - 130330 UTC).

k) a repülés befejezésének várható dátuma és időpontja, valamint a várható földet érés helye.

Ha a ballon repülése várhatóan hosszú ideig tart és ezért a repülés befejezésének idejét, valamint a várható földet érés helyét nem lehet előre meghatározni, a hosszú időtartam kifejezést kell használni.

Megjegyzés: Amennyiben egynél több földet érési helyet állapítanak meg, minden egyes helyszínt a várható földet érési idővel együtt kell feltüntetni. Amennyiben sorozatos földet érés várható, azokat az időpontokat kell feltüntetni, amikor a sorozat első és utolsó ballona várhatóan földet ér (pl. 070330-072300. UTC).

5.2.2. Az 5.2.1. pont alapján továbbított tájékoztatás bármely változását legalább 6 órával, kritikus időpontú zavarok vizsgálata céljából történő felbocsátások esetén legalább 30 perccel a tervezett felbocsátás előtt be kell jelenteni Budapest ATS központ számára.

5.2.3. Az üzemeltetőnek azonnal értesítenie kell a HungaroControl-AMC-t, amint ismeretessé válik, hogy az 5.2.1. pontban előírtak alapján előzetesen bejelentett közepes vagy nehéz kategóriájú személyzet nélküli szabad ballon repülését törlik.

5.3. A felbocsátás bejelentése

5.3.1. Közepes vagy nehéz kategóriájú, személyzet nélküli szabad ballon felbocsátása után az üzemeltetőnek azonnal értesítenie kell Budapest ATS központot, és a következőket kell megadnia

a) a ballon azonosító jelét;

b) a felbocsátás helyét (földrajzi koordinátában);

c) a felbocsátás tényleges idejét;

d) a FL660 (20 100 m STD) nyomásmagasság keresztezésének, vagy ha az utazómagasság FL660 (20 100 m STD) vagy kevesebb, az utazómagasság elérésének várható idejét, helyét, valamint

e) az előzetes tájékoztatásban megadottól történő eltérések a g) és h) alpontok vonatkozásában.

6. A ballon repülésének követése és helyzetjelentések

6.1. A nehéz, személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetőjének figyelemmel kell kísérnie a ballon repülési útját és Budapest ATS központ kívánságának megfelelően, jelentenie kell a ballon helyzetét.

Amennyiben az ATS központ gyakoribb helyzetjelentést nem kér, az üzemeltetőnek 2 óránként jelentenie kell a ballon helyzetét.

6.2. Amennyiben a ballon helyzetét a 6.1. pontban előírtak szerint nem lehet megállapítani, az üzemeltetőnek erről azonnal értesítenie kell az ATS központot. Ennek az értesítésnek tartalmaznia kell a ballon utolsó megállapított helyzetét. Amikor a ballon követését ismét végre tudják hajtani, erről azonnal értesíteni kell az ATS központot.

6.3. A nehéz, személyzet nélküli szabad ballon tervezett süllyedésének megkezdése előtt egy órával az üzemeltetőnek értesíteni kell az ATS központot a ballonnal kapcsolatos következő adatokról

a) a jelenlegi földrajzi helyzet;

b) a jelenlegi repülési magasság (nyomásmagasság);

c) amennyiben lehetséges, a FL660 (20 100 m STD) magasság keresztezésének várható időpontja;

d) a földetérés várható ideje és helye.

6.4. A nehéz vagy közepes, személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetőjének értesítenie kell Budapest ATS központot a repülési feladat befejezéséről.

D. 1. ábra. Személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása

E Függelék

I. RÉSZ

A REPÜLÉSI TERV CÉLJA ÉS BENYÚJTÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. A repülési terv célja

Megjegyzés: A repülési terv kifejezés jelentheti a teljes repülési tervet, amely tartalmazza a repülési terv leírásban szereplő valamennyi információt a repülés teljes útvonalára, vagy lehet korlátozott tájékoztatás, amely akkor alkalmazható, ha a benyújtás célja, pl. egy ellenőrzött repülőtérrel történő indulási, leszállási vagy ellenőrzött légtér keresztezésére vonatkozó engedély beszerzése.

1.1. A repülési terv a légi jármű-vezetőnek valamely repülés végrehajtására vonatkozó szándékát tartalmazza, olyan részletességgel, amely a nyújtott légiforgalmi szolgáltatások szempontjából szükséges.

1.2. A repülési terv benyújtásának elsődleges célja a légiforgalmi szolgálati egységek előzetes értesítése egy tervezett repülés lényeges adatairól annak érdekében, hogy a légi jármű számára légiforgalmi szolgáltatásokat biztosíthassanak, beleértve a légi jármű kényszerhelyzete, eltűnése esetén a szükséges intézkedések megtételét, illetve a kutatás-mentés kellő időben történő megindítását is.

1.3. A repülési terv benyújtásával nem elégíthető ki a rendeltetési repülőtér előzetes tájékoztatási igénye (pl. földi kiszolgálás, vám, határforgalom-ellenőrzés). Az előzetes tájékoztatás szükségességét és módját a repülőterek határozzák meg és az AIP-ben teszik közzé. Az AIP-ben való közzététel hiányában a kiszolgálásban érintett szolgálatok igénybevételét a repülőtérrel előzetesen egyeztetni kell.

1.4. A repülési terv alkalmazási céljaiból eredően:

- több leszállással tervezett útvonalrepülések esetén minden egyes repülési szakaszra külön repülési tervet kell benyújtani;
- ugyanannak a repülési útvonalnak a többszöri lerepüléséhez külön repülési terveket kell benyújtani. Kivételt képeznek ezen szabály alól a le-felszállásokat végrehajtó gyakorló repülések, amelyekre egyetlen repülési tervet kell benyújtani;
- ugyanazon légijárműre ugyanazon indulási és rendeltetési repülőtérre azonos tervezett indulási idővel, de eltérő útvonal megadásával repülési terveket nem lehet benyújtani;
- a repülési tervben szereplő időadatoknak kellően pontosnak kell lenniük, általános kifejezések, pl. napnyugta nem alkalmazhatók; valamint
- kerülni kell az ugyanazon légijárművel, azonos tervezett indulási idővel, de különböző rendeltetési repülőtérre szóló repülési tervek benyújtását.

Ugyancsak tilos valamely IFR szerint működő légijárműre - az indulási és rendeltetési repülőterektől függetlenül - olyan időtartamú repülésre tervet benyújtani, amely az előző repülési terve alapján még levegőben tartózkodik a második repülési terv szerinti kezdési időpontban.

2. Repülési tervek aktivizálása és lezárása

2.1. Az ATS egységek általi felhasználásuk során a repülési tervek a repülés megkezdéséről kapott információt követően aktív állapotba kerülnek. A levegőből benyújtott repülési tervek azonnal aktív állapotúak. A repülés befejezésével, vagy a légijármű vezetője zárásra vonatkozó jelentésével a repülési tervek lezárt állapotba kerülnek.

2.2. Ha egy aktív állapotú repülési terv zárása információ hiányában bizonyos időn túl elmarad, az ATS egységek intézkedéseket tesznek a kutatás és mentés megkezdésére. A szükségtelen és költséges kutatási tevékenység elkerülése érdekében rendkívül fontos, hogy a repülési tervet benyújtó légijármű-vezetők a repülési terv lezárására vonatkozó előírásoknak maradéktalanul eleget tegyenek.

2.2.1. Azokon a repülőtereken, ahol ATS egység működik (repülőtéri irányító torony vagy AFIS egység), a repülési tervet a repülőtéri ATS egység a légijármű felszállásakor automatikusan aktivizálja, illetve leszálláskor lezárja, a légijármű vezetőjének ezzel kapcsolatban külön feladata nincs.

2.2.2. Ha a repülési tervet benyújtott légijármű ATS egység nélküli repülőtéren hajtja végre a felszállást, a repülési terv aktivizálása a repülés megkezdésének rádióon vagy telefonon keresztüli bejelentésével is megtehető Budapest ATS Központ repüléstájékoztató egységéhez.

Ha a repülési tervet benyújtott légijármű nincs rádióberendezéssel felszerelve, a felszállás tényét a légijármű vezetője által megbízott földi személy is elvégezheti, illetve ha erre nincs mód, a légijármű vezetőjének kell telefonon közölnie a várható indulási időt közvetlenül a felszálláshoz történő gurulás megkezdése előtt.

2.2.3. Ha a légijármű ATS egység nélküli repülőtéren, vagy terepen kíván leszállni, a repülési tervet a légijármű vezetője a leszállás megkezdésének jelentését tartalmazó rádióközlemény segítségével zárhatja le, ha a tervezett leszállás helyét látja és biztos benne, hogy a leszállás elvégezhető.

2.2.4. Ha a levegőből történő lezárásra nincs mód - pl. a légijármű nincs rádióberendezéssel felszerelve, vagy a rádióösszeköttetés megszakadt -, a leszállási jelentést a légijármű vezetőjének telefonon kell haladéktalanul, de mindenképpen a tervezett leszállási időt követő 30 percen belül továbbítani Budapest ATS Központ számára.

A leszállási jelentésnek a következőket kell tartalmaznia:

- a) légijármű azonosító jele;
- b) indulási repülőtér (ADEP);
- c) rendeltetési repülőtér (ADES);
- d) leszállás helye (a rendeltetési repülőtértől eltérő helyen való leszállás esetén);
- e) leszállási idő.

2.2.5. Ha várható, hogy a repülési terv lezárását a leszállást követő 30 percen belül nem tudják megtenni, a repülési terv Egyéb tájékoztatások rovatában nyílt szöveggel tüntessék fel a lezárási jelentés legkésőbbi időpontját.

2.3. Ha egy repülési tervet benyújtott, ellenőrzött légtéren kívül működő, repülési terv benyújtására egyébként nem kötelezett légijármű vezetője úgy határoz, hogy a továbbiakban repüléstájékoztató és riasztószolgálat biztosítását nem igényli, szándékát a zárom a repülési tervemet kifejezéssel kell továbbítani a légijárművel rádióösszeköttetésben lévő ATS egységnek.

3. A repülési tervek benyújtási szabályai

3.1. Ismétlődő repülési tervek (RPL) használata

3.1.1. Általános rész

Ismétlődő repülési terveket (RPL) általában egy menetrendi időszakra vonatkozóan nyújtanak be. RPL-eket csak teljes egészében IFR repülésekre lehet használni, az ICAO szabályok szerint olyanokra, amelyek rendszeresen közlekednek egymást követő hetek azonos napján vagy napjain legalább tíz (10) alkalommal, vagy egy legalább tíznapos időszak minden egyes napján. Az egyes repülési tervek minél szélesebb körű állandóságát kell biztosítani.

1. Megjegyzés: Az EUROCONTROL rövidebb időszakra, akár egy alkalomra vonatkozó RPL-t is elfogad.

2. Megjegyzés: Az egy napos üzemelést érintő - az RPL lista módosításával nem járó - módosításokat a 3.1.2.5. pont tartalmazza.

Az RPL-eknek a teljes repülésre kell vonatkozniuk, az indulási repülőtértől kezdve egészen a rendeltetési repülőtérig. Az RPL eljárások csak akkor alkalmazhatók, amikor az adott repülések kezelésében illetékes valamennyi ATS hatóság hozzájárult az RPL-ek elfogadásához.

A nemzetközi repülésekre vonatkozó RPL-ek államok által történő használatának feltétele az, hogy az érintett szomszédos államok már használjanak RPL-eket, vagy ezek használatát egy időben vezetik majd be.

RPL nem nyújtható be transzatlanti repülésekre. Ezekre egyedi repülési tervet kell benyújtani.

3.1.1.1. Valamennyi ismétlődő repülési tervet (RPL) benyújtó légijármű üzemben tartónak az egyedi repülési terv 10. rovatába beírtakkal megegyező módon az RPL Q rovatában (egyéb tájékoztatások) fel kell tüntetnie az adott légijármű berendezéseit és képességeit tartalmazó tájékoztatásokat.

3.1.2. A légijármű üzemben tartók RPL benyújtási eljárásai

3.1.2.1. Az RPL-nek a következő tájékoztatásokat kell tartalmaznia:

- a repülési terv érvényességi ideje,
- a repülés napjai,
- a légijármű azonosító jele,
- a légijármű típusa és turbulencia kategóriája,
- MLS képesség,
- indulási repülőtér,
- fékoldási idő,
- utazósebesség(ek),
- utazómagasság(ok),
- követendő útvonal,
- rendeltetési repülőtér,
- teljes számított repülési idő,
- annak a helynek a megnevezése, ahonnan a következő tájékoztatások, kérésre, késedelem nélkül beszerezhetők:
 - = kitérő repülőterek,
 - = üzemanyagkészlet,
 - = személyek száma a fedélzeten,
 - = kényyszerhelyzeti felszerelések,
- egyéb tájékoztatások.

3.1.2.2. Az RPL adatok megadása új lista vagy módosító lista formájában történhet.

Az új lista (NLST) olyan benyújtás, amely csak új információkat tartalmaz (tipikusan új téli vagy nyári időszak kezdetén).

A módosító lista (RLST) olyan bejelentés, amely megváltozott információkat tartalmaz egy korábban benyújtott lista tekintetében. A megváltozott vagy módosuló tájékoztatás egyaránt lehet módosítás, törlés vagy kiegészítőleg új repülés adatainak megadása.

3.1.2.3. Új lista (NLST) benyújtása

Az RPL-eket általában külön erre a célra tervezett RPL lista nyomtatványon, vagy más, elektronikus adatfeldolgozás céljaira is megfelelő formában lehet benyújtani.

Budapest FIR-ben vagy a 9. pontban megadott IFPS zónában tervezett repülések RPL-jeit e-mail-en vagy SITATEX segítségével, az EUROCONTROL RPL Team számára kell benyújtani. A formátumnak meg kell felelnie az EUROCONTROL Basic CFMU Handbook IFPS Users Manual előírásainak.

Megjegyzés: Jelen függelék III. része egy kitöltött RPL mintanyomtatványt tartalmaz.

Az IFPS zónán kívüli útvonalszakaszon is működő repülésekre vonatkozó RPL-eket az érvényben lévő eljárásoknak megfelelően párhuzamosan az EUROCONTROL-hoz és a zónán kívüli államok nemzeti hatóságaihoz is be kell nyújtani.

Megjegyzés: A repülés útvonala szerint zónán kívül eső valamennyi érintett nemzeti ATS hatóságnak hozzá kell járulnia az RPL-ek használatához.

A NLST-k első benyújtását és a listák további menetrendi időszakra szóló, bármilyen, újbóli benyújtását elegendő idővel az életbelépés előtt kell elvégezni, hogy az ATS szervezetnek elegendő ideje legyen az adatok megfelelő szétosztására. Az ilyen benyújtások időpontját az érintett hatóságok AIP-ben teszik közzé. Ez az időpont nem lehet kevesebb két hétnél.

Az RPL adatok kezelését az EUROCONTROL erre kijelölt RPL Team egysége végzi. Az RPL Team hétfőtől péntekig 08.00-17.15 (helyi idő) között működik, beleértve az ünnepnapokat is, kivéve december 25-ét. Az RPL-ek feladói vegyék figyelembe ezt a munkaidőt, amikor RPL adatokat nyújtanak be az EUROCONTROL-hoz.

Az RPL-ek benyújtása előtt a légijármű üzemben tartójának tájékoztatnia kell az RPL Team-et az üzemmentartó adatairól, az RPL-ek ügyintézéséért felelős személyről és elérhetőségéről. Ekkor ugyancsak lehetőség van megállapodni az IFPS-től eredő, a 3.3.3.1 pontban leírt operatív válaszközleményekre és az indulási résidőkkel kapcsolatos közleményekre vonatkozó igényekről.

A NLST-eket legalább 4 munkanappal a tervezett első repülés előtt kell az RPL Team-nek megkapnia, az alábbi kivételekkel:

- AIRAC változtatást tartalmazó RPL-ek esetén a minimális idő az AIRAC dátumot megelőző 8 nap;
- a téli időszakra október hó első napja, illetve a nyári időszakra március hó első napja előtt RPL-eket benyújtani nem lehet. Az új időszakra vonatkozó RPL-eket az első közlekedés előtt legalább 1 héttel kell benyújtani.

Megjegyzés: A téli időszak október hó utolsó vasárnapján, a nyári időszak március hó utolsó vasárnapján kezdődik.

A tájékoztatásoknak általában meg kell felelniük a 3.1.2.1. pontban felsoroltaknak azzal a különbséggel, hogy a hatóságok megkövetelhetik a repüléstájékoztató körzethatárok számított idejének és az elsődleges kitérő repülőtérnek a feltüntetését is. Ha megkövetelik, akkor az ilyen tájékoztatást úgy kell megadni, ahogy ez a külön erre a célra tervezett ismétlődő repülési tervlista úrlapon jelezve van.

A repülés útvonalának leírásakor lehetőség szerint kerülni kell a DCT használatát, és a feltételes útvonalajták közül csak a CDR1-k tüntethetők fel az útvonal rovatban. Megfelelő figyelmet kell fordítani az esetleges hétvégi útvonal változtatásokra.

A kitérő repülőterre/repülőterekre és a kiegészítő repülési tervadatokra vonatkozó tájékoztatásokat (amelyeket az ICAO repülési terv nyomtatvány 19. rovata tartalmaz) a légijárművet üzemben tartóknak az indulási repülőtéren vagy más, egyeztetett helyen, könnyen hozzáférhető módon kell tárolnia abból a célból, hogy az ATS egységek kérésére ezek az adatok késedelem nélkül megadhatók legyenek. Az RPL listán fel kell tüntetni annak az egységnek a nevét, ahonnan a jelzett adatok beszerezhetők. Az EUROCONTROL-hoz benyújtott RPL-ek esetén az RPL Team-mel történő kapcsolatfelvétel során meg kell adni azt az elérhetőséget, mely folyamatosan rendelkezésre áll az esetlegesen szükséges kiegészítő repülési terv adatok megadásához.

Az RPL adatállományok vételét az EUROCONTROL válaszközleménnyel nyugtázza. Ha a benyújtó 2 munkanapon belül nem kap visszaigazolást, vegye fel a kapcsolatot az RPL Team-mel, egyeztetés céljából.

A visszaigazolást követően az RPL Team általában 3 munkanap alatt feldolgozza az adatállományt, és ha bármilyen problémát tapasztal, kapcsolatba lép a benyújtóval.

A légi jármű-üzemeltető címében vagy telefonszámában bekövetkezett bárminemű változásról (pl. a kiegészítő tájékoztatást megadni képes szervezet cím vagy telefonszám változása), az RPL Team-et haladéktalanul tájékoztatni kell.

3.1.2.4. RPL-ek felfüggesztése

Az RPL-ek automatikusan felfüggesztésre kerülnek az RPL feldolgozó rendszer által december 24-én 2359 UTC és december 25-én 2359 UTC között (a december 25-én tervezett repülésekre egyedi FPL-t kell benyújtani).

Az RPL-ek ugyancsak felfüggeszthetők különleges körülmények esetén, például sztrájkok vagy a CFMU vezetőség külön rendelkezésére. A felfüggesztésről az RPL Team tájékoztatja az érintett légi jármű üzemben tartókat.

Az üzemben tartók egyéb felfüggesztéseket külön kérhetnek. A felfüggesztés kérésekor vegyék figyelembe, hogy az RPL-ek meghatározott időrend szerint kerülnek továbbításra az IFPS számára. Ebből eredően felfüggesztés csak azokra az RPL-ekre lehetséges, melyek EOBT-je legalább 20 órán túli. Amennyiben például sztrájk miatt az RPL-eket előre meghatározott időtartamra felfüggesztik, de a sztrájk előbb véget ér, az RPL-ekre történő visszatérés csak néhány óra múlva történhet. A kiesett időtartam alatt egyedi FPL-k szerint lehet működni.

3.1.2.4.1. Állandó jellegű módosítások

Az állandó jellegű módosításokat, amelyek lehetnek új repülések adatainak megadása, korábban megadott repülések adatainak módosítása vagy repülések törlése, módosított lista formátumban kell megadni. Az ilyen listákat a légi forgalmi szolgáltatók érintett szerveinek a módosítás életbelépése előtt legalább 7 munkanappal meg kell kapniuk.

Valamennyi RPL módosítást az RPL listák elkészítésére vonatkozó előírások szerint kell benyújtani.

3.1.2.5. Napi módosítások, törlések, ideiglenes jellegű módosítások

Az ideiglenes érvényű, egyszeri alkalomra szóló, a légi jármű típusára, turbulencia kategóriájára, sebességére és/vagy utazómagasságára vonatkozó RPL módosításokat az egyes repülések esetében legkorábban 20 órával, de nem később, mint 30 perccel a tervezett indulási idő előtt közölni kell az indulási repülőteret kiszolgáló légi forgalmi szolgáltatók bejelentő irodájával vagy az IFPS-sel.

Amennyiben csak az utazómagasság módosul, ezt az ATS egységgel történő első rádióösszeköttetés során is lehet közölni.

A légi jármű azonosító jelének, az indulási repülőtérmek, az útvonalnak és/vagy a rendeltetési repülőtérmek az esetleges megváltoztatása esetén az arra a napra szóló RPL-t törölni kell, és egyedi repülési tervet kell benyújtani. Az egyedi FPL-t a nyugtázott törlés (az ACK megérkezett a CNL-re) után lehet benyújtani, nem korábban, mint 20 órával a tervezett indulási idő előtt.

Amikor a légi jármű üzemben tartó szerint várható, hogy egy bizonyos járat, amelyre korábban RPL-t nyújtottak be, a repülési tervben szereplő fékoldási időhöz képest 30 percet vagy többet késik, erről az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységet azonnal értesítenie kell.

Megjegyzés: A szigorú áramlásszervezési követelmények miatt a késés bejelentésének a járatok részéről történő elmulasztása egy, vagy több érintett ATS egységnél az RPL automatikus törlésével járhat.

Amikor a légi jármű üzemben tartója tudomására jut, hogy egy olyan járatát törölték, amelyre RPL-t nyújtottak be, erről értesítenie kell az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységet.

A légi járművet üzemben tartóknak biztosítaniuk kell, hogy a repülést érintő legfrissebb repülési terv információk, beleértve az állandó és ideiglenes módosításokat, amelyeket az illetékes ATS egységnek megfelelően bejelentettek, a légi jármű-parancsnok rendelkezésére álljanak.

3.1.3. RPL eljárások ATS egységek részére

3.1.3.1. Az EUROCONTROL RPL Team-hez továbbított RPL-ek meghatározott időrend szerint, egyedi feldolgozásra az IFPS-hez kerülnek.

Az RPL-t használó egyes államok kérhetik az IFPS-t, hogy részükre az őket érintő RPL állományokat meghatározott gyakorisággal és formában - általában biztonsági célból - továbbítsák.

Ettől függetlenül az IFPS az RPL-ekből a repülés napján egyedi FPL-t állít össze, majd szétosztja azokat az érintett ATS egységek számára. A szétosztást az IFPS úgy végzi, hogy elegendő idő maradjon az adatoknak az illetékes ATS egység részére megfelelő formában történő megjelenítésére, hogy az a helyzetet elemezhesse és irányítói feladatát elláthassa.

3.1.3.2. Amennyiben az illetékes ATS hatóság különleges körülmények miatt az RPL eljárásokat ideiglenesen felfüggeszti, erről az érintetteket lehetőség szerint a legkorábban és a körülményeknek legjobban megfelelő formában tájékoztatnia kell.

3.1.3.3. Az RPL szerint üzemelő egyes repülésekkel kapcsolatos ATS közleményeket úgy kell összeállítani és az érintett ATS egységek számára megcímezni, mint az egyedi repülési tervek szerint üzemelő repülésekre vonatkozó közleményeket.

3.2. Levegőből benyújtott repülési tervek (AFIL)

3.2.1. Budapest FIR-n belül AFIL-t az alábbi egyes, egyedi repülésekre lehet benyújtani:

- mentőrepülést, betegszállítást, transzplantátum szállítást, orvosi segítségnyújtást végző repülésekre, tűzoltó repülésre,
- kutató-mentő repülésekre,
- határőrizeti és rendészeti célú repülésekre,
- a nem ellenőrzött légtérből előre nem tervezhető esetben ellenőrzött légtérbe belépő VFR légi járművekre (pl. zivatarkerülés),
- vitortlázó felhőrepülésekre,
- állami légi járműnek MCTR, MTMA vagy TRA légtérből légi forgalmi légtérbe történő, előzetesen nem tervezett repülése esetén.

Megjegyzés: Mivel az MCTR, MTMA és TRA légtérekben állami légi járművel végrehajtott repülésekre nem kell repülési tervet benyújtani, azonban elképzelhető olyan eset, amikor az adott légi jármű bármely előre nem tervezett ok miatt csak légi forgalmi légtér igénybevételével tud tartalék (kitérő) repülőterre átrepülni, az AFIL benyújtása elengedhetetlen.

Nemzetközi repülésre AFIL-t csak a szomszédos országgal erre vonatkozóan érvényben lévő egyezményben meghatározottak szerint lehet benyújtani.

Ugyancsak lehet AFIL-t benyújtani az ellenőrzött légtéren kívüli VFR repülés során, ha a repülési körülményekben beálló változások (pl. időjárás) miatt a légi jármű vezetője a továbbiakban repüléstájékoztató és riasztószolgálat biztosítását igényli,

3.2.2. A 3.2.1. pont d) alpontjában szereplő esetben, ha egy ellenőrzött légtéren kívül működő légi jármű ellenőrzött légtérbe kíván belépni, a belépéshez irányítói engedély szükséges. Az engedélykéréshez levegőből benyújtott repülési tervet (AFIL) kell továbbítani az érintett légtérben légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó egység számára, egyidejűleg a belépési engedély kérésével. Az AFIL-t legalább 10 perccel az ellenőrzött légtér határának számított elérése előtt kell benyújtani. Ez az előírás nem vonatkozik Budapest TMA oldalhatárain belül lévő repülőterekről induló, az ellenőrzött légtérben ejtőernyős ugratást végrehajtó légi járművekre. Ilyen esetekben a repülés tervezett adatait Budapest ATS Központtal előzetesen egyeztetni kell.

3.2.3. Ha az ellenőrzött légtéren kívül működő légi jármű vezetője repüléstájékoztató és riasztószolgálat igénybevétele céljából AFIL-t kíván benyújtani, az AFIL-t az érintett légtérben repüléstájékoztató és riasztószolgálatot ellátó egység számára kell rádióon továbbítani.

3.2.4. AFIL közlésekor először a repülési terv benyújtási szándékot kell jelezni. A fogadás jelzését követően az alábbi adatokat kell megadni:

1. hívójel és SSR kód,
2. repülési szabályok,
3. a légi jármű típusa,
4. indulási repülőtér,
5. útvonal,
6. rendeltetési repülőtér,
7. helyzet, következő útvonalpont elérésének számított ideje,
8. magasság,
9. egyéb, az ATS egység vagy a légi jármű-vezető által szükségesnek ítélt kiegészítő adatok, pl. ETA, személyek száma.

3.3. Egyedi repülési tervek (FPL) benyújtása

3.3.1. Általános eljárások

3.3.1.1. Az egyedi repülési tervet (FPL) a légi jármű személyzete vagy üzemben tartójának kijelölt képviselője nyújthatja be az FPL-ek átvételére kijelölt egységnél. Ha a repülési tervet nem a légi jármű személyzete nyújtja be, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légi jármű személyzete a benyújtott és elfogadott repülési terv tartalmát részletesen ismerje.

3.3.1.2. Az FPL-ek átvételére kijelölt egységek a következők:

(i) az FPL-ek gyűjtésére és szétosztására kialakított nemzetközi egységek (IFPS);

Ezek az egységek csak IFR és GAT repülések, valamint vegyes (IFR/VFR és GAT/OAT) repülések terveit kezelik, tiszta VFR és OAT repülési terveket nem.

(ii) az indulási repülőtéren lévő légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája;

(iii) ha az indulási repülőtéren a forgalom sűrűsége nem indokolja a külön repülésbejelentő létesítését:

- más helyi ATS egység (pl. a repülőtéri irányító torony vagy a repülőtéri repüléstájékoztató egység), vagy
- az adott körzetet kiszolgáló, más repülőtéren lévő regionális repülésbejelentő iroda.

Megjegyzés: A Budapest FIR-ben történő FPL benyújtási szabályokat a 3.3.2. pont tartalmazza.

3.3.1.3. Az FPL-ek benyújtása az FPL-ek átvételére kijelölt szerv által meghatározottak szerint, az alábbi módok valamelyikével történhet:

- személyesen, FPL űrlap kitöltésével,
- telefonon keresztül,
- AFTN-en,
- egyéb távközlési csatornán (pl. SITA) keresztül, vagy
- faxon.

3.3.1.4. A repülési terveket az átvevő egység FPL közlemény formájában továbbítja az érintettek számára. Az ATS egységeknél a kapott FPL közlemények feldolgozása javarészt automatikusan, számítógépes eszközökkel történik. Rendkívül fontos, hogy az FPL a szabályoknak megfelelően, szintaktikailag és logikailag helyesen, az előírt módon és formában legyen benyújtva.

Megjegyzés: Az IFPS egy, a valós rendszertől teljesen független, automata tesztszisztemmel rendelkezik, amely legegyszerűbben a www.cfm.eurocontrol.int weboldalon keresztül érhető el. Itt lehetőség van egy próba FPL űrlapot kitölteni, és a kitöltés szintaktikai és logikai helyességét ellenőriztetni. Az FPL tesztelésére a tervezett repülés számított fékoldási idejét megelőző 5 nappal (120 óra) korábban, az IFPS tesztszisztembe történő továbbításával van lehetőség.

A tesztszisztem elérhető AFTN-n, valamint SITA-n keresztül is, EBBDZMFV, illetve BRUEY7X címeken.

3.3.2. FPL-ek benyújtása Budapest FIR-ben

Megjegyzés: Jelen előírások csak a polgári repülőterekről induló légi járművek repülési terveinek összegyűjtési és szétosztási szabályait tartalmazza. A katonai repülőterekről induló légi járművek repülési terveinek összegyűjtése és szétosztása az illetékes katonai szervek előírásai szerint történik.

3.3.2.1. Budapest FIR-ben az FPL-eket az alábbiak szerint lehet benyújtani:

(i) valamennyi külföldi légi jármű üzemben tartó, valamint azok a magyar üzemben tartók, amelyek a szükséges technikai és szakmai feltételeknek megfelelnek, IFR/GAT, valamint vegyes (IFR/VFR, GAT/OAT) repüléseikről szóló FPL-jeiket közvetlenül továbbíthatják az IFPS számára AFTN, SITA vagy egyéb távközlési eszköz segítségével;

A magyar üzemben tartók erről írásban kötelesek tájékoztatni a légiközlekedési hatóságot.

VFR vagy OAT repülések esetén ezen üzemben tartóknak is az alábbi (ii), (iii), vagy (iv) pontban leírt eljárásokat kell követniük:

(ii) a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőteréről induló légi járműveknek lehetőségük van FPL-jeik benyújtására a Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáján keresztül. Ezt személyesen, az FPL űrlap kitöltésével tehetik meg;

(iii) az AFIS egységgel rendelkező repülőterekről induló légi járművek vezetői FPL-t a repülőtéri repüléstájékoztató egységnek nyújthatnak be személyesen az FPL űrlap kitöltésével, vagy telefonon;

(iv) az AFIS egységgel nem rendelkező repülőtérrel tervezett indulás esetén a légi jármű vezetőjének a repülési tervet telefonon vagy telefaxon kell továbbítani:

- belföldi VFR repülés esetén Budapest ATS Központ repüléstájékoztató egysége,
- nemzetközi vagy IFR, illetve vegyes (IFR/VFR, GAT/OAT) repülés esetén a Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája számára.

Amennyiben a repülési tervet telefaxon nyújtották be, a benyújtotta rovatban fel kell tüntetni a feladó elérhetőségi telefonszámát arra az esetre, ha például a benyújtott repülési terv nem dolgozható fel.

3.3.2.2. Írásban történő benyújtás esetén külön erre a célra szolgáló formanyomtatványt (FPL űrlap) kell használni és ezt - a telefaxon történő benyújtás esetét kivéve - két példányban kell kitölteni.

Megjegyzés: Az FPL űrlap kitöltésére vonatkozó előírásokat jelen függelék II. része tartalmazza.

3.3.2.3. Kiegészítő tájékoztatások (19. rovat megadása)

Írásban vagy telefonon benyújtott FPL-ek esetén a kiegészítő tájékoztatásokat is meg kell adni.

AFIL benyújtása esetén az ATS egységek nem minden esetben kérik a kiegészítő repülési tervadatokat, a légi jármű vezetője azonban bármikor közölheti ezeket.

3.3.2.4. Annak érdekében, hogy az AFIS egységek a repülőtéri forgalom, valamint a repülőtér légterét (TIZ) átrepülő légi járművek számára megfelelő forgalmi tájékoztatást tudjanak nyújtani, a repülési tervet be nem nyújtott induló légi járműveknek az alábbi eljárásokat kell követniük:

a) A repülőtér munkaterületén történő működés megkezdése, illetve a felszállás végrehajtása csak az AFIS egységnek a K Függelékben leírt, rádióon történő tájékoztatása mellett hajtható végre. A rádióval fel nem szerelt légi járműveknek a működés megkezdését az AFIS egységgel szóban kell egyeztetniük.

b) A repülőtér közelében, illetve kijelölt légterében egyedi légi járművel végrehajtott helyi repülés esetén közölni kell a légi jármű hívójelét, típusát, a tervezett indulási és leszállási időt, valamint a feladat jellegét is.

c) A több légi járművel tervezett azonos repülési feladatot végrehajtó sorozatos helyi repülések (pl. csörlőzések iskolakörözés) esetén az AFIS egység számára meg kell adni a feladat jellegét, valamint a működés tervezett/tényleges kezdési és befejezési időpontjait.

3.3.3. FPL-ek elfogadása

3.3.3.1. Az IFPS-hez benyújtott repülési terveket az IFPS formai és tartalmi szempontból ellenőrzi, és a feladót a közlemény elfogadásáról ACK, a manuális feldolgozás szükségességéről MAN, az esetleges elutasításról REJ közleménnyel tájékoztatja.

A repülési terv benyújtója az FPL 18. rovatában jelezheti, hogy az IFPS a repülési útvonalat külön egyeztetés nélkül módosíthatja (RMK/IFPS REROUTE ACCEPTED). Az IFPS-hez így továbbított FPL azonban nem tartalmazhat hiányzó, vagy befejezetlen útvonalat.

Az ACK közlemény rövid és hosszú lehet, attól függően, hogy a közleményt az IFPS változtatás nélkül vagy változtatással fogadta el (pl. útvonal változtatás). Hosszú ACK esetén a közlemény tartalmazza a változtatást. A légi jármű üzemben tartója, ha közvetlenül nyújtja be FPL-jeit az IFPS-hez, kérheti, hogy mindenkor hosszú ACK-t továbbítsanak számára. Hosszú ACK vétele esetén a feladó felelőssége az IFPS által végzett esetleges módosításból eredő további teendők végrehajtása (pl. IFPS zónán kívüli egyéb érintettek tájékoztatása).

A légi jármű üzemben tartója az IFPS-től külön kérheti, hogy az eredeti közlemény feladóján kívül a fenti válaszközleményeket az üzemben tartó számára duplikáltan megküldjék.

Az IFPS az elfogadást követően meghatározza az IFPS zónán belül az IFR/GAT repüléseket felügyelő ATS egységeket és részükre, valamint a közleményben feltüntetett egyéb címzettek számára az FPL-t továbbítja. Mindaddig, míg a feladott repülési tervet az IFPS ACK közleménnyel nem nyugtázza, az érintett ATS egységek a légi járműről FPL-lel nem rendelkeznek és a légi jármű nem kezdheti meg repülését.

3.3.3.2. Ha az FPL-t nem közvetlenül az IFPS-hez nyújtják be, az FPL-t átvévo egység feladata

- a lehetőség szerinti tartalmi és formai ellenőrzés,
- a benyújtó figyelmenek felhívása az észlelt hibákra, és segítségnyújtás az FPL helyes kitöltésében,
- a tervezett repülés adminisztratív végrehajthatóságának lehetséges mértékű ellenőrzése,

Megjegyzés: A repülés adminisztratív végrehajthatóságának ellenőrzése nem foglalja magába a légi jármű földi kiszolgálási lehetőségének, vámvizsgálat megszervezésének stb. ellenőrzését.

- az FPL elfogadásának jelzése a feladó számára, valamint

- gondoskodás a repülési terv előírás szerinti továbbításáról, illetve szétosztásáról az érintettek számára.

Ha a repülési tervet a Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáján keresztül az IFPS számára továbbítják, érdeklődni kell a repülési terv elfogadásáról. A benyújtott FPL elfogadását a repülésbejelentő az IFPS-től származó elfogadási tájékoztatást követően szóban jelzi.

Megjegyzés: A repülési terv elfogadása nem menti fel a légi jármű vezetőjét az ellenőrzött légtérben, illetve ellenőrzött repülőtereken történő működéshez az irányítói engedély beszerzésével kapcsolatos és a repülésre történő megfelelő felkészülés felelőssége alól.

3.3.4. Az FPL benyújtásának időpontja

3.3.4.1. Ha különleges körülmények nem indokolják, az FPL-t nem korábban mint 24 órával és nem később, mint 60 perccel a felszálláshoz történő gurulás megkezdése előtti időpontig (EOBT) kell benyújtani, a légiforgalmi áramlásszervezési (ATFM) intézkedések hatálya alá eső repüléseket kivéve, ahol ez az időminimum EOBT-3 óra.

Megjegyzés: Az IFPS-hez továbbítandó FPL-eket lehetőleg minimum 3 órával az EOBT előtt nyújtják be.

Belföldi VFR és állami légi járművel végrehajtott belföldi repülések esetén az FPL-t legkésőbb EOBT-30 perccel kell benyújtani.

ATFM korlátozás repülést végző IFR/GAT vagy vegyes (IFR/VFR, GAT/OAT) repülésekre vonatkozhat. Ilyen repülés előtt a légi jármű személyzetének felelőssége ellenőrizni, hogy repülésére ATFM intézkedések vonatkoznak-e. Erről az indulási repülőter ATS egysége, illetve Budapest ATS Központ Áramlás Szervező Csoportja adhat tájékoztatást.

Légiforgalom-áramlásszervezéssel kapcsolatos további információkat az AIP tartalmaz.

3.3.4.2. FPL-t a repülést megelőző 6 nappal korábban benyújtani nem lehet.

3.3.4.2.1. Ha a repülési tervet az EOBT előtt több mint 24 órával nyújtják be, a repülési terv 18. rovatában fel kell tüntetni a repülés dátumát. Ha a repülési tervet az EOBT-t megelőző 24 órán belül nyújtják be, a repülés napja ugyancsak megadható.

3.3.5. FPL-ek törlése, módosítása

3.3.5.1. A repülési terv benyújtójának törölnie kell a repülési tervet annál az egységnél, ahova eredetileg benyújtotta, ha

- nem fog közlekedni,

- a repülését a benyújtott repülési tervben közölt indulási idő előtt kívánja megkezdeni, vagy

- az indulási vagy rendeltetési repülőteret, vagy a légi jármű azonosító jelét, vagy a közlekedés dátumát kívánják megváltoztatni.

Az utóbbi esetekben a megváltozott adatokkal új repülési tervet kell benyújtani.

3.3.5.2. Ha valamely repülésre RPL-t vagy egyedi repülési tervet nyújtottak be és az EOBT-t megelőző 4 órán belül úgy határoznak, hogy az indulási és rendeltetési repülőter között az eredetitől eltérő útvonalat választanak (pl. ATFM okok miatt):

a) a korábbi repülési terv közlemény valamennyi címzettje számára DD sürgősségi jellel repülési terv törlő közleményt (CNL) kell továbbítani,

b) alternatív repülési tervet (RFP) kell továbbítani, ugyanazt a légi jármű azonosító jelet tartalmazó FPL közlemény formájában, a CNL közleményt követően, de nem korábban, minthogy a CNL-re az IFPS-től az ACK közlemény megérkezett.

Az RFP egyéb tájékoztatás (18.) rovatának első elemeként az RFP/Qn rövidítést kell feltüntetni, ahol az RFP az alternatív repülési tervet (Replacement Flight Plan) jelzi, az n pedig az alternatív repülési terv sorszámát tartalmazza, azaz 1 az első ilyen repülési terv, a 2 a második stb.

Az utolsó RFP-t az EOBT előtt legalább 30 perccel kell feladni.

Megjegyzés: Az alternatív repülési tervet úgy kell elfogadni, hogy azzal az államok által esetlegesen megkívánt, repülésről szóló előzetes tájékoztatási kötelezettség (diplomáciai engedély) is teljesüljön.

3.3.5.3. A repülési tervet benyújtónak tájékoztatnia kell azt az egységet, ahova repülési tervét eredetileg benyújtotta, ha

- a repülés várhatóan 30 percet (IFPS zónát érintő repülések esetén 15 percet), vagy ezt meghaladóan késni fog az indulással. Ha egy induló légi járműről az EOBT-t követő 2 óra múlva sem érkezik mozgásra vonatkozó tájékoztatás, pl. gurulás, felszállás, vagy EOBT módosítás, az ATS egységek a repülési tervet automatikusan törlik; vagy

- a korábban benyújtott repülési terv egyéb adatait (pl. típus, utazósebesség, utazómagasság, 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel való felszereltség) módosítani kívánják.

Megjegyzés: Ha csak az utazómagasságot kívánják módosítani, ez az ATS egységekkel történő rádióösszeköttetés során is megtehető.

3.3.5.3.1. Módosító közleményt minden esetben továbbítani kell a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltségben beállított változás esetén.

3.3.5.3.2. Ha valamely korábban feladott repülési terv 18. vagy 19. rovatában szereplő információkat törölni kívánják, az IFPS részére CHG közleményt kell továbbítani és a törlendő kulcsrövidítés után a NIL-t kell belefoglalni. Pl. STS/NIL esetén az FPL-ből valamennyi STS) információ törlésre kerül (az STS/PROTECTED kivételével), vagy RMK/NIL esetén az összes korábbi szöveg helyett RMK/NIL lesz látható.

3.3.5.4. A törlésre vagy módosításra vonatkozó tájékoztatást nem lehet korábban megtenni, mint EOBT-20 óra.

3.3.5.5. A törlésekről, illetve módosításokról a fentiek szerint tájékoztatott egységnek értesítenie kell mindazon egységeket, amelyek számára az eredeti FPL-t továbbította.

4. Közbenső leszállásokkal végrehajtott repülések és visszaúti repülések tervei

Az IFPS által szétosztandó repülési tervek vonatkozásában az FPL bármely repülési szakaszra benyújtható, a feladónak a közleményben fel kell tüntetnie az IFPS címeit és az esetleges egyéb címzetteket. Az FPL megfelelő időben történő szétosztásáról az IFPS gondoskodik.

Ha a légi jármű személyzete az IFPS-hez nem továbbítandó, közbenső útvonalra vagy visszaútra vonatkozó FPL-t nyújt be a Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájánál, a repülés további szakaszaira, illetve a visszaútra vonatkozó FPL-t el kell juttatni a további indulási repülőterek repülésbejelentői számára, amelyek a kapott FPL-t ugyanúgy kezelik, mintha azt náluk nyújtották volna be.

5. Különleges kezelés igénylése

5.1. Meghatározott esetekben a légi jármű a légiforgalmi szolgálatoktól különleges kezelést igényelhet, pl. elsőbbség biztosítása, áramlásszervezési intézkedések alóli felmentés. Az erre vonatkozó igénylést a 18. rovatban (STS/...) kell feltüntetni a megadott kulcsszavak használatával.

Különleges kezelés igénylésére az alábbi repülések jogosultak:

- kényszerhelyzetben lévő repülések,

- humanitárius célú repülések,

- az élet mentésével kapcsolatos mentőrepülések, beleértve a betegek és sebesültek tényleges szállítását végző repüléseket, valamint az ezeknek a rendeltetési repülőteréről történő elszállítása céljából végzett repüléseket. Ugyancsak idetartoznak az átültetendő szervek, vérplazma és gyógyszerek szállításai, valamint ezek elszállítása érdekében végzett repülések,

- kutató-mentő repülések, és

- államfőt/miniszterelnököt szállító repülések.

A kulcsszavakat jogosulatlanul használni tilos.

A megfigyelés vagy bemutatás céljából végrehajtott Nyitott Égbolt (Open Sky) repülések mentesülnek az áramlásszervezési intézkedések alól. A mentesség nem vonatkozik a szállítást végző ilyen repülésekre.

Megjegyzés: A Nyitott Égbolt repülések által alkalmazandó légijármű azonosító jelek képzési szabályait a II. rész 2. pontja tartalmazza.

5.2. Ugyancsak különleges kezelést kell igényelni az ATS-től az EUR RVSM légtérben GAT-ként működni szándékozó állami légijárművekből álló kötelekrepülések üzemben tartóinak, valamint a nem RVSM engedélyezett állami légijárművek üzemben tartóinak, amennyiben a kért repülési szintjük FL290 vagy e fölötti.

6. FPL-ek címzése

6.1. A repülési tervet az érintett egységek számára történő továbbítás érdekében meg kell címezni, és a rendelkezésre álló távközlési eszközök segítségével a címzettek számára el kell juttatni. Érintett egységeknek az indulási, valamint a rendeltetési repülőterek ATS egységei, valamint a repülés tervezett útvonalán légiforgalmi szolgálatokat nyújtó ATS egységek és a légiforgalom áramlását szervező egységek minősülnek. Ezen túlmenően bizonyos repülések számára az illetékes ATS hatóságok, a légijármű üzemben tartók vagy a repülőterek a repülési tervek továbbítását egyéb címzettek részére is előírhatják.

Megjegyzés: Az egyes államokban alkalmazandó címzési eljárásokat a nemzeti AIP-k tartalmazzák.

6.2. IFPS zónát érintő repülések

Megjegyzés: Az IFPS zónába tartozó FIR-ek felsorolását a 9. pont tartalmazza.

6.2.1. Az IFPS zónát érintő repülések vonatkozásában az IFR/GAT repülésekre vonatkozó repülési terveket a zónán belüli IFR/GAT repüléseket kezelő egyedi ATS egységek helyett csak az IFPS haren (Brüsszel) és brétigny-i (Párizs) egységei számára kell megcímezni. Ezek az egységek az IFPS zónán belül érintett ATS egységek részére az FPL közleményt eljuttatják.

Vegetes repülések esetén (IFR/VFR és/vagy OAT/GAT) a VFR és OAT repülési szakaszokat kezelő IFPS zónán belüli ATS egységek címeit külön meg kell adni.

6.2.2. Az IFPS egységekhez eljuttatandó repülési terv közleményeknél ún. kettős címzési módszert kell alkalmazni, amelynek jellemzője, hogy a címzettek rovatba csak az IFPS egységek címeit kell belefoglalni, az egyéb címzetteket pedig a feladóra vonatkozó tájékoztatásokat követően, a szövegrész első elemeiként kell feltüntetni.

Az IFPS a repülési tervet a kitérő repülőter(ek) számára nem címezi meg. Ha a repülési terv feladója az FPL-t a kitérő repülőter(ek)re is el akarja juttatni, a kitérő repülőter(ek) címeit a kettős címzési eljárással kell a feladónak az FPL közleménybe foglalni.

1. Megjegyzés: A kettős címzési rendszer részletes leírását az EUROCONTROL Basic CFMU Handbooh tartalmazza.

2. Megjegyzés: Az IFPS egységek címei az alábbiak:

IFPS egységek címei

Hálózat IFPU 1 Haren, Belgium IFPU2 Brétigny, France

AFTN EBBDZMFP LFPYZMFP

SITA BRUEP7X PAREP7X

6.3. A repülési tervek szétosztásával megbízott szervek AFTN vagy SITA hálózatokon továbbított repülési terv közlemények helyes címzéséért az alábbiak szerint felelősek:

a) az FPL-t az IFPS-hez közvetlenül benyújtó légijármű üzemben tartó felelős az FPL közlemény helyes megcímezéséért

- az IFPS egységek számára,

- az IFPS zónán kívüli repülési szakaszon az érintett ATS egységek számára,

- az IFPS zónán belüli VFR vagy OAT repüléseket felügyelő egységek számára, ha vegetes (VFR/IFR, GAT/OAT) repülést hajt végre, valamint

- az illetékes ATS hatóságok, a légijármű üzemben tartó és a repülőterek által esetlegesen előírt egyéb címzettek számára;

b) egyéb esetekben a repülési tervet szétosztó szerv felelős a valamennyi érintett ATS egység számára történő megcímezésért. Ha azonban a repülés jellegétől függően az illetékes ATS hatóság, a légijármű üzemben tartó vagy a repülőter a repülési terv továbbítását egyéb címzettek számára is előírja, a repülési terv benyújtójának felelőssége a külön kért címzettek megadása.

7. Repülési tervek (FPL) összegyűjtése és szétosztása Budapest FIR-ben

7.1. Az IFPS-hez a légijármű üzemben tartó által közvetlenül eljuttatott FPL-ek esetében az IFPS gondoskodik a közlemény eljuttatásáról az IFPS zónán belül érintett valamennyi ATS egység, az Európai Áramlás Szervező Központ, valamint az üzemben tartó által a közleményben feltüntetett egyéb címzettek számára.

7.2. A Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodához benyújtott repülési tervek esetén az iroda gondoskodik az FPL eljuttatásáról az érintettek számára.

7.3. Az AFIS egységekkel rendelkező repülőtereken benyújtott repülési terveket a repülőterei repüléstájékoztató egységnek az alábbiak szerint kell továbbítani:

a) ha AFTN terminál rendelkezésre áll:

(i) belföldi VFR repülések FPL-jeit az alábbi egységek/címzettek számára kell eljuttatni:

- Budapest ATS Központ (LHCCZIXX),

- az útvonalon érintett egyéb, AFTN terminállal rendelkező AFIS egységek, ha azok illetékességi légtérét a légijármű várhatóan átrepüli,

- a Magyar Honvédség Összhaderőnemi Parancsnokság Hadműveleti Központ Katonai Légiforgalmi Alosztály Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálat (MH ÖHP HK KLA) (LHCCYWYX),

- a rendeltetési repülőter, ha az fel van szerelve AFTN terminállal,

- a rendeltetési repülőter által előírt vagy a légijármű vezetője által kért egyéb címzettek;

(ii) nemzetközi, vagy IFR, vagy vegetes (IFR/VFR) repülések FPL-jeit a Légiforgalmi szolgálatok bejelentő iroda (LHBPZPZX) számára kell továbbítani.

b) Ha AFTN terminál nem áll rendelkezésre, a repülési tervet elsődlegesen telefaxon, ennek hiányában telefonon kell továbbítani:

- (i) belföldi VFR repülés esetén Budapest ATS Központ,
(ii) nemzetközi, vagy IFR, vagy vegyes (IFR/VFR) repülés esetén a Légitforgalmi szolgálatok bejelentő iroda számára.

7.4. A rendeltetési repülőter ATS egységének értesítése egy tervezett repülés adatairól az alábbiak szerint történik:

Megjegyzés: Ha a rendeltetési repülőteren ATS egység nincs, a légi jármű vezetőjének felelőssége a repülőter megfelelő tájékoztatása.

Ha a rendeltetési repülőteren AFTN terminál rendelkezésre áll, a rendeltetési repülőter számára az AFTN-n keresztül feladott FPL-eket ugyancsak AFTN-n keresztül továbbítják.

Telefaxon feladott vagy telefonon közölt repülési terv esetén Budapest ATS Központ telefonon továbbítja az eredeti repülési terv adatait a rendeltetési repülőter ATS egysége számára.

Ha a rendeltetési repülőteren AFTN terminál nem áll rendelkezésre, a rendeltetési repülőter számára az eredeti repülési tervet ugyancsak telefonon keresztül továbbítják. Előfordulhat azonban, hogy valamely érkező légi járműről Budapest ATS Központ eredeti repülési tervadatokat előzetesen továbbítani nem tud, mivel a központban a beérkező repülési tervek feldolgozása automatikusan, az ATS személyzet által nem látható módon történik.

A fentiekől függetlenül, a repülés megkezdése után a légi jármű várható érkezéséről/átadásáról az átadó ATS egység számított érkezési adatok megadásával az átadási pontra számított idő előtt legalább 15 perccel telefonon tájékoztatja az AFIS egységet.

8. Telefon- és telefaxszámok

Telefon Telefax

Budapest ATS Központ Supervisor 06 (1) 291-6252 06 (1) 291-6252

Repüléstájékoztató egység (FIC) FPL benyújtás 06 (1) 296-9143 06 (1) 296-9150 06 (1) 296-9151

FPL lezárása, előzetes tájékoztatás kérés Kelet 06 (1) 296-9103 -

Nyugat 06 (1) 296-9102 -

Áramlás Szervező Csoport 06 (1) 296-9193 06 (1) 296-9152

Légitforgalmi szolgálatok bejelentő irodája (repülésbejelentő) HungaroControl Magyar Légitforgalmi Szolgálat 06 (1) 296-6844 06 (1) 296-6925

9. Az IFPS zónába tartozó FIR-ek

Ország FIR/UIR ICAO kódjel Ország kódjel

Albánia Tirana LATI LA

Ausztria Wien LOVV LO

Belgium Brussels EBBU EB

Bosznia és Hercegovina Sarajevo LQSB LQ

Bulgária Sofia LBSR LB

Varra LBWR LB

Horvátország Zagreb LDZO LD

Ciprus Nicosia LCCC LC

Cseh Köztársaság Praha LKAA LK

Dánia Copenhagen EKDK EK

Finnország Tampere EFES EF

Rovaniemi EFPS EF

Franciaország Paris LFFF LF

Reims LFEE LF

Brest LFRR LF

Bordeaux LFBB LF

Marseille LFMM LF

Németország Bremen EDWW ED

Dusseldorf EDLL ED

Frankfurt EDFF ED

München EDMM ED

Berlin EDBB ED

Rhein EDDU ED

Hannover EDDV ED

Görögország Athinai LGGG LG

Magyarország Budapest LHCC LH

Írország Shannon EISN EI

Sota EISN EI

Olaszország Roma LIRR LI

Brindisi LIBB LI

Milano LIMM LI

Litvánia Vilnius EYVL EY

Luxemburg Brussels EBBU EL

Macedónia Skopje LWSS LW

Málta Malta LMMM LM

Moldávia Chisinau LUKK LU


Monaco Marseille LFMM LN


Hollandia Amsterdam EHAA EH
Norvégia Oslo ENOS EN
Stavanger ENSV EN
Trondheim ENTR EN
Bodo ENBD/ENOB EN
Lengyelország Warszawa EPRL EP
Portugália Lisboa LPPC LP
Santa Maria LPPO LP
Románia Bucuresti LRBB LR
Szlovákia Bratislava LIBB LZ
Szlovénia Ljubljana LJLA LJ
Spanyolország Barcelona LECB LE
Madrid LECM LE
Canarias GCCC GC
Svédország Stockholm ESOS ES
Malmo ESMM ES
Sundsvall ESUN ES
Svájc Switzerland LSAS LS
Törökország Ankara LTAA LT
Istanbul LTBB LT
Ukrajna Lviv UKLV UK
Kyiv UKBV UK
Khazkiv UKHV UK
Odessa UKOV UK
Simferopol UKFV UK
Egyesült Királyság London EGTG EG
Scottish EGPX EG
Szerbia és Montenegró Belgrade LYBA LY


II. RÉSZ


A REPÜLÉSI TERV ŰRLAP KITÖLTÉSE


II.1. Az FPL űrlap jellemzői


 **Az egyes repülési tervek írásban történő benyújtására szolgáló FPL űrlap három részből áll:**


 **1. a címzettek és a feladással kapcsolatos adatok feltüntetésére szolgáló fejrész; ezt a részt az FPL-t átvevő egység tölti ki, azonban az FPL benyújtója itt feltüntetheti az általa külön kért egyéb címzetteket.**

 **2. az alapvető repülési tervadatokat tartalmazó középső rész, amelyet valamennyi címzethez továbbítanak,**

 **3. kiegészítő tájékoztatások feltüntetésére szolgáló rész; ez a rész általában nem kerül továbbításra a címzettek számára, az itt közölt információk az esetlegesen szükséges kutatás és mentés szempontjából bírnak fontossággal, és ezeket csak külön kérésre továbbítják.**

 **Az űrlapon az egyes repülési adatok beírására rovatok szolgálnak, egy rovat több elemből is állhat. Az egyes rovatok/elemek neve két nyelven (angol-magyar) van megadva.**

 **Az egyes rovatok számozottak (nem egymást követő számozással), a számozás és az írásjelek csak a repülési terv AFTN-en történő továbbítása és a rendeltetési oldalon történő feldolgozás szempontjából fontosak.**


 **A kitöltött FPL űrlap alapján a repülési tervet átvevő egység az AFTN-en történő továbbítás érdekében ún. FPL közleményt szerkeszt és juttat el az érintettek számára megfelelő távközlési eszköz segítségével. A kapott FPL közlemények feldolgozása a címzettek által javarészt automatikusan, számítógépes eszközökkel történik. Rendkívül fontos, hogy a közlemény alapjául szolgáló FPL űrlapot annak benyújtója az előírt módon és formában töltsse ki.**


II.2. Az FPL űrlap kitöltése


II.2.1. Általános előírások

 **Ha az egyes mezők viszonylatában nincs külön jelezve, valamennyi mezőt ki kell tölteni.**

 **Az adatokat az első rendelkezésre álló karakterhelvtől kezdve kell beírni, a fennmaradó helyeket üresen kell hagyni.**


 **Az óra-időket 24 órás időrendszert használva, 4 számjeggyel (órák és percek), UTC-ben kell beírni. A számított repülési időt 4 számjeggyel (órák és percek) kell beírni.**

 **A repülési tervben használt repülőter kifejezés olyan területet is jelenthet, amely nem kiépített repülőter, de meghatározott típusú légi járművek (például helikopterek, ballonok) is használhatják.**

 **Az űrlapot jól olvasható nyomtatott nagybetűkkel kell kitölteni, faxon történő továbbítás esetében a kitöltéshez fekete színű íróeszközt (vagy írógépet) kell használni.**


II.2.2. Az FPL űrlap rovatainak és mezőinek kitöltése

7. ROVAT: LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE

 **Be kell írni min. 2, max. 7 alfanumerikus karakterrel:**

 **a) kereskedelmi repülés esetében a járatszámot, ha ilyen van, például KLM511 vagy**

 **b) a légi jármű felségjelét, vagy közös jelét és lajstromjelét, például HAANB,**

 **Kötőjelet, szóközt vagy szimbólumot nem lehet használni.**

- ☛ A későbbi rádióösszeköttetések során a beírt azonosító jelet kell használni.
- ☛ A légijármű felségjelére, vagy közös jelére és a laistromjelére vonatkozó szabványokat az ICAO Annex 7 határozza meg.
- ☛ Az egyes járatok rádiótávbeszélőhívójeleit az ICAO Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services (Doc 8585) kiadvánva tartalmazza.
- ☛ Kötelékrepülés esetében a vezérgép vagy az ATS-sel rádióösszeköttetést tartó légijármű azonosító jelét kell feltüntetni és a 18. rovatban REG/ jelölést használva folyamatosan kell megadni a kísérő légijárművek laistromjelét egy szóközzel elválasztva. A REG/ jelölést követően legfeljebb 50 karakter írható be. RVSM engedélyezett légijárművek azonosító jeleit a 18. rovatban meg kell adni.
- ☛ A Nvitott Égbolt keretén belül végrehajtott repülések esetében az OSY hívójel használandó. Az ilyen repülések három csoportba tartozhatnak, a csoportjelölést az alábbiak szerint kell megadni a hívójel utolsó betűjeként:
- ☛ F: Megfigyelő célú repülés, a 18. rovatban az STS/ATFMX feltüntetésével és egy arra vonatkozó megjegyzéssel, hogy a repülés útvonala az érintett nemzeti hatóságokkal egyeztetésre került.
- ☛ D: Bemutató célú repülés, a 18. rovatban az STS/ATFMX feltüntetésével és egy arra vonatkozó megjegyzéssel, hogy a repülés útvonala az érintett nemzeti hatóságokkal egyeztetésre került.
- ☛ T: Szállítási céljából végzett repülés. A repülést normál repülésként kezelik, a 18. rovatban semmit sem kell feltüntetni.
- ☛ 8. ROVAT: REPÜLÉSI SZABÁLYOK ÉS A REPÜLÉS TÍPUSA
- ☛ Repülési szabályok (1 karakter)
- ☛ Be kell írni a repülési szabályokat az alábbiak szerint:
- ☛ I ha a repülés a teljes időtartama alatt IFR-ként üzemel,
- ☛ Y ha a repülés teljes időtartama alatt VFR-ként üzemel,
- ☛ Y ha a repülés kezdeti szakaszában IFR-ként üzemel majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (VFR/IFR/VFR),
- ☛ Z ha a repülés kezdeti szakaszában VFR-ként üzemel majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (IFR/VFR/IFR).
- ☛ Y és Z használata esetén a 15. rovatban fel kell tüntetni azt a pontot vagy pontokat, ahol a repülési szabályok megváltoztatását tervezik.
- ☛ Repülés típusa (1 karakter)
- ☛ Be kell írni a repülés típusát az alábbiak szerint:
- ☛ S menetrend szerinti kereskedelmi repülés,
- ☛ N nem-menetrend szerinti repülés,
- ☛ M katonai repülés,
- ☛ G általános célú repülés, beleértve a sport-, magán- és taxirepüléseket,
- ☛ X egyéb, beleértve a VIP, mentő, rendőrségi, tűzoltó, kalibráló, gyakorló, munkarepüléseket stb.
- ☛ Katonai repülések esetében:
- ☛ Teljes egészében OAT repülések esetében a 18. rovatban az RMK/ jelölést követően fel kell tüntetni a repülés jellegét.
- ☛ Vegyes repülés esetében a 15. rovatban fel kell tüntetni azt a pontot vagy pontokat, ahol a katonai repülés jellegének (GAT vagy OAT) megváltoztatását tervezik.
- ☛ X használata esetén RMK/ vagy STAYINFO/ jelölést használva meg kell adni a repülés jellegét.
- ☛ 9. ROVAT: LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMA, TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJA
- ☛ Légijárművek száma (1 vagy 2 karakter):
- ☛ Be kell írni a légijárművek számát, ha az egynél több, tehát csak kötelékrepülés esetében kell kitölteni.
- ☛ Légijármű típusa (2-4 karakter):
- ☛ Be kell írni a légijármű típusát az ICAO Aircraft Type Designators (Doc 8643) című kiadványban megadottak szerint.
- ☛ Vitorlázórepülőgépekre a GLID, a ballonokra a BALL, a léghajóra a SHIP és az ultrakönnvű légijárművekre az ULAC jelöléseket kell használni.
- ☛ Be kell írni ZZZZ-t, ha a légijármű(vek) típusa(i) részére ilyen jelölést nem osztottak ki.
- ☛ Egvedi légijármű vagy azonos típusból álló kötelék esetében a 18. rovatban TYP/ jelölést követően nyílt szöveggel kell megadni a légijármű típusát.
- ☛ Több típusból álló kötelék esetében:
- ☛ a) ha a légijárművek típusa nem ismert, a 9. rovatban a légijárművek darabszámát követően a légijármű típust ZZZZ-vel kell megadni, és a 18. rovatban a légijármű típusokat a TYP/ jelölést követően kell beírni, úgy, hogy a TYP/ után a legkisebb teljesítménvű típust kell beírni, azután pedig az egyéb típusokat kell felsorolni,
- ☛ például 9. rovat: 2ZZZZ/M, 18. rovat: TYP/D9FF D7FE,
- ☛ b) ha a légijárművek típusa ismert, a 9. rovatban a légijárművek darabszámát követően a legkisebb teljesítménvű légijármű típus jelölését kell beírni, az egyéb légijárművek típusait pedig a 18. rovatban TYP/ után kell felsorolni,
- ☛ például 9. rovat: 2BE20/M 18. rovat: TYP/SECOND AC TYPE BE9L.
- ☛ A TYP/ jelölés után a légijárművek számát és típusát legfeljebb 60 karakterben lehet megadni.
- ☛ Turbulencia kategória (1 karakter):
- ☛ Be kell írni a törzvonás után a következő betűk valamelyikét a légijármű turbulencia kategóriájának jelzésére:
- ☛ J ha az engedélyezett maximális felszálló tömeg (MTOW) 560 000 kg vagy több,
- ☛ H (Heavy) ha az MTOW 136 000 kg vagy több, de kisebb, mint 560 000 kg,
- ☛ M (Medium) ha az MTOW kisebb, mint 136 000 kg, de több, mint 7000 kg,
- ☛ L (Light) ha az MTOW 7000 kg vagy kisebb.

10. ROVAT: BERENDEZÉSEK (KOMMUNIKÁCIÓS, NAVIGÁCIÓS ÉS MEGKÖZELÍTÉSI) ÉS KÉPESSÉGEK

A képességeket az alábbi elemek alkotják:

- a) a lényeges működőképés berendezések a légi jármű fedélzetén,**
- b) a személyzet képzésének megfelelő berendezések és képességek, és**
- c) ahol alkalmazható, az illetékes hatóság engedélve.**

Be kell írni a mező első részébe (max. 10 karakter) egy karaktert a következők szerint:

S ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához szükséges alapvető kommunikációs (VHF RTF) és navigációs (VOR ÉS ILS) berendezések rendelkezésre állnak és működőképések, vagy

N ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához a szükséges kommunikációs és navigációs berendezések nem állnak rendelkezésre vagy üzemképtelenek, valamint ha a légi jármű vezetője nincs feljogosítva a légi járműbe szerelt alapvető navigációs berendezések használatára,

vagy be kell írni az alábbi betűkből egyet vagy többet a rendelkezésre álló és működő berendezések és képességek jelzésére:

A GBAS leszállító rendszer

B LPV (APV SBAS-sal)

C LORAN C

D DME

E1 FMC WPR ACARS

E2 D-FIS ACARS

E3 PDC ACARS

F ADF

G GNSS

H HF RTF

I Inertial Navigation

J1 CPDLC ATN VDL Mode 2

J2 CPDLC FANS 1/A HF DL

J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4

J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2

J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)

J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)

J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)

K MLS

L ILS

M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)

M2 ATC RTF (MTSAT)

M3 ATC RTF (Iridium)

O VOR

P1-P9 RCP részére fenntartva

R PBN engedélyezett

T TACAN

U UHF RTF

V VHF RTF

W RVSM engedélyezett

X MNPS engedélyezett

Y VHF 8,33 kHz csatornaosztású képességű rádióberendezés

Z Egyéb berendezések vagy egyéb képességek

A G jelölést a külső GNSS teljesítmény növelő berendezés esetében kell alkalmazni, amelyet a 18. rovatban NAV/ jelölés után egy betűközzel kell feltüntetni.

A J1 használatokor figyelembe kell venni az adatkapcsolat szolgálatokra, ATC engedélvre és tájékoztatásokra/ATC összeköttetések szervezésre/ATC mikrofonpróbára vonatkozó RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard DO-280B/ED-110B) kiadványban leírtakat.

A navigációs képességre vonatkozó tájékoztatást az ATC részére továbbítani kell az engedély és útvonal beszerzése céljából.

Az R a PBN szintek jelzésére szolgál, amelyeket a 18. rovatban a PBN/ jelölést követően kell feltüntetni. Egy kijelölt útvonalra vagy légtérre a PBN használatára vonatkozó útmutató anyagot az ICAO Performance-Based Navigation Manual (Doc 9613) határozza meg.

RNAV képességgel nem rendelkező állami légi jármű EUR körzeten belül történő repülés során az S vagy R jelöléseket nem használhatja. Ezt a 10. rovatban Z-vel, a 18. rovatban NAV/NONRNAV jelöléssel kell feltüntetni. Felmentést kapott állami légi járműveknek a felmentést a 18. rovatban NAV/RNAVX jelölést követően kell jelezni. A NAV/ jelölés után legfeljebb 50 karakter írható be.

Ha meghibásodás vagy egyéb ok miatt a légi jármű indulás előtt nem képes megfelelni a B-RNAV követelményeknek, akkor nem használhatja az S vagy R jelölést a repülési terv 10. rovatában. Mivel ebben az esetben a légi jármű az ATC részéről különleges kezelést igényel, a repülési terv 10. rovatában Z-t, a 18. rovatában NAV/RNAV INOP jelölést kell alkalmazni. Ha a repülési terv beváltása már megtörtént, akkor törölni kell azt és új repülési tervet kell beváltani. Ha a repülésre RPL került beváltásra, akkor az RPL-t törölni kell és új repülési tervet kell beváltani.

Az RVSM képességet a kért repülési szinttől függetlenül W beírásával jelezni kell a 10. rovatban. Kötelékrepülést végrehajtó állami légi járműveknek azonban - függetlenül RVSM engedélyezési státusuktól - nem lehet beírniuk a W betűt.

A Z használata esetén a 18. rovatban COM/, NAV/ vagy DAT/ jelölést használva fel kell tüntetni az egyéb berendezéseket vagy egyéb képességeket.

Y-nal kell külön jelezni a 8.33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltséget:

- S használata esetén is és

- akkor is, ha a tervezett repülési magasság nem indokolja a 8.33 kHz csatornaosztású rádióberendezés meglétét, azonban az adott légi jármű képes olyan légtérben működni, ahol a 8.33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltséget előírták.

Ha a légi jármű ilven rádiókészülékkel nincs felszerelve, az Y-t értelemszerűen nem kell beírni.

Ha a légi járműre a 8.33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltségi követelmény nem vonatkozik, a felmentést a 18. rovatban COM/EXM833 jelölést követően kell jelezni. A COM/ jelölést követően legfeljebb 50 karakter írható be. Felmentett UHF képes állami légi jármű esetében U-t és Z-t kell beírni és a 18. rovatban szintén COM/EXM833 jelölést kell beírni.

A mező végén található törtvonalat követően a fedélzeti felderítő berendezésekre vagy képességekre vonatkozó információkat egy vagy több jelöléssel, legfeljebb 20 karakterrel kell megadni az alábbiak szerint:

N nincs felderítő berendezés vagy üzemképtelen.

SSR A és C mód

A A mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder.

C A és C mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder.

SSR S mód

E S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nvomásmagasság, valamint ADS-B képesség.

H S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nvomásmagasság, valamint bővített felderítő berendezés képesség.

I S módú transzponder légi jármű azonosító jel-továbbítással, de nvomásmagasság-továbbítás nélkül.

L S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nvomásmagasság, bővített ADS-B és felderítő berendezés képesség.

P S módú transzponder nvomásmagasság, de légi jármű azonosító jel képesség nélkül.

S S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nvomásmagasság képesség.

X S módú transzponder légi jármű azonosító jel vagy nvomásmagasság képességgel.

A bővített felderítő berendezés képesség a légi jármű azon képessége, amellyel az S módú transzponderen keresztül légi járműtől származó adatokat továbbít.

ADS-B

B1 1090 MHz-en működő ADS-B adási képességgel.

B2 1090 MHz-en működő ADS-B adási és vételi képességgel.

U1 ADS-B adási képességgel UAT használatával.

U2 ADS-B adási és vételi képességgel UAT használatával.

V1 ADS-B adási képességgel VDL 4-es mód használatával.

V2 ADS-B adási és vételi képességgel VDL 4-es mód használatával.

ADS-C

D1 ADS-C FANS 1/A képességekkel.

G1 ADS-C ATN képességekkel.

Példa: ADE3RV/HB2U2V2G1

További felderítő berendezéseket a 18. rovatban a SUR/ után kell feltüntetni.

13. ROVAT: INDULÁSI REPÜLŐTÉR ÉS IDŐ

Indulási repülőtér (4 karakter):

Be kell írni az indulási repülőtér 4-betűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, például LHBP, EGKK.

Ha az indulási repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést vagy a légi jármű terepről hajtja végre a felszállást, ZZZZ-t kell beírni és a 18. rovatban DEP/ jelölést használva meg kell adni az indulás helyvét. A DEP/ jelölést követően legfeljebb 50 karakter írható be.

Budapest FIR-ből történő indulás esetében az indulás helyvét földraizi koordinátákkal vagy az ahhoz legközelebb eső - a magyar AIP mellékletét képező ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett - település vagy navigációs berendezés nevével kell megadni.

Idő (4 karakter):

Be kell írni a számított fékoldási időt (EOBT), azaz azt az időpontot, amikor a forgalmi előtérről a felszálláshoz történő elgurulást tervezik.

15. ROVAT: ÚTVONAL

Utazósebesség (max. 5 karakter):

Be kell írni a tényleges önsebességet (TAS) a repülés első vagy teljes szakaszára a következő mértékegységek és módok alkalmazásával:

- csomókban történő megadás esetében N és négy számjegy, például N0355.

- kilométer/órában történő megadás esetében K és négy számjegy, például K0830.

- tényleges Mach-ban történő megadás esetében M és három számjegy, például 0.82 Mach = M082.

Utazómagasság (max. 5 karakter):

- ☛ Be kell írni a tervezett utazómagasságot a repülés első vagy teljes szakaszára a következő mértékegységek alkalmazásával:
- ☛ - repülési szintben történő megadás esetében F és három számjegy, például F330,
- ☛ - lábban kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetében A és három számjegy (100 lábas egységek), például A045 (4500 láb ONH magasság),
- ☛ - méter standard-ben történő megadás esetében S és négy számjegy (10 méteres egységek), például S1130 (11 300 méter standard),
- ☛ - méterben kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetében M és négy számjegy (10 méteres egységek), például M0060 (600 méter ONH magasság),
- ☛ - ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott VFR repülések esetében ebbe a mezőbe VFR betűket is lehet írni.
- ☛ Ha nemzetközi repülés során olyan FIR határt terveznek keresztezni, ahonnan a korábbitól eltérő mértékegységrendszert kell használni, az útvonalmezőben meg kell adni azt a pontot, ahonnan az új mértékegységrendszert használják, az új mértékegységrendszerben kifejezett adatokkal együtt (az eljárás megegyezik a sebesség/magasság megváltoztatás módjával).
- ☛ Budapest FIR-ben az utazómagasságokat
- ☛ - az átváltási szinten vagy felette tervezett repülések esetében: repülési szintek szerint (például F110),
- ☛ - az átváltási magasságon vagy alatta tervezett repülések esetében pedig: lábban vagy méterben kifejezett tengerszint feletti magasságban (például A025 vagy M0075)
- ☛ kell megadni.
- ☛ Útvonalmező (karakterszám nem meghatározott):
- ☛ Útvonalelemek
- ☛ Az útvonalmező csak meghatározott elemeket tartalmazhat. Az útvonalleírás egyes elemeit szóközzel kell elválasztani.
- ☛ Az egyes elemek a következők lehetnek:
- ☛ 1. útvonal kódjelölés (2-7 karakter):
- ☛ az útvonalra vagy útvonalszakaszra kiosztott kód jelölés, beleértve az ATS útvonalak kódjelölését, a szabvány műszeres indulási eljárásokat (SID) és szabvány érkezési eljárásokat (STAR), ahol ezek alkalmazhatóak (például A4, UW42, H26, KODAP2A), és egyéb egyzetett kódjelöléseket (például OAT repülési útvonal kódjelölése).
- ☛ 2. fontos pont jelölése, ami lehet:
- ☛ - a pont számára kiosztott kódjelölés (2-5 karakter), például MN, TPS, BALVA,
- ☛ - csak fokokat tartalmazó földrajzi koordináta (7 karakter), például 47N021E, 23S037W,
- ☛ - fokokat és perceket tartalmazó földrajzi koordináta (11 karakter), például 4712N02135E, 3612S04512W,
- ☛ - iránvszög és távolság valamely vonatkozási ponttól (8 vagy 9 karakter).
- ☛ A vonatkozási pont elnevezése, amelyet szóköz nélkül, a mágneses irányt és a tengeri mérföldben mért távolságot jelző 3-3 számjegy követ, például BUG-tól 90 fokra és 30 NM-re lévő pont jelölése: BUG090030.
- ☛ az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett település neve (csak ellenőrzött légtéren kívül tervezett VFR repülési szakasz leírásához).
- ☛ A számjegvek előírt számát nulla beiktatásával kell kialakítani, ha szükséges.
- ☛ 3. utazósebesség vagy utazómagasság változtatás helve (max. 21 karakter):
- ☛ az a pont, ahol az utazósebesség vagy utazómagasság megváltoztatását tervezik, amit egy törtvonás és az utazósebesség, valamint az utazómagasság értékei követnek, még akkor is, ha csak az egyik érték változik. Szóközt nem lehet használni.
- ☛ Például MN/N0420F350, OBETA/N0435F330,
- ☛ 4602N02135E/N0450F330, BUG120025/N0250F130
- ☛ 4. repülés jellegének megváltoztatási helve (max. 20 karakter):
- ☛ az a pont, ahol a repülés jellegének (GAT - polgári szabályok szerint végzett repülések, OAT - speciális katonai repülések) megváltoztatását tervezik, amit egy szóköz és az új repülési jelleg megadása követ.
- ☛ Például BUG OAT, NORAH/N0350F110 GAT
- ☛ 5. repülési szabályok megváltoztatása (3 karakter):
- ☛ a pont nevének vagy helvének megadását követően egy szóköz után:
- ☛ - VFR betűk, ha a változtatás IFR-ről VFR-re és
- ☛ - IFR betűk, ha a változtatás VFR-ről IFR-re történik.
- ☛ Például BUG VFR, TPS/N0200F120 IFR, NORAH/N0180A025 GAT VFR
- ☛ 6. utazóemelkedés jelzése (max. 28 karakter):
- ☛ C betűt követő törtvonás után az utazóemelkedés megkezdésének pontja, majd ismét törtvonás, utána az utazóemelkedés közbeni sebesség, az utazóemelkedési réteg két szélső magassága vagy az a magasság, amely felett az utazóemelkedést tervezik és utána a PLUS betűk. Szóközt nem lehet használni.
- ☛ Például C/48N050W/M082F290F350, C/48N050W/M082F290PLUS
- ☛ Budapest FIR-en belüli repülési szakaszokra utazóemelkedést nem lehet jelezni.
- ☛ 7. útvonali várakozás jelzése (STAY karaktersorozat, körzet és várakozási idő):
- ☛ Az eljárás csak útvonalon tervezett speciális várakozások jelzésére használható, például VOR berepülés, üzemanyag-felvétel, lézi fényképezés stb.
- ☛ A légtérbe történő belépés pontja után szóközzel be kell írni STAY karaktersorozatot és szóköz nélkül a várakozási légtér sorszámát 1-9-ig (kötelező elem, akkor is beírandó, ha csak egy légtérben hajtanak végre speciális repülést), törtvonás, utána négy karakterrel óra-percben a tervezett várakozási idő, és ezt követően szóközzel be kell írni a légtérből történő kilépés tervezett pontját (amely azonos lehet a belépési ponttal).
- ☛ Például SVR STAY1/0030 SVR, ... SVR STAY1/0045 SVR BUG STAY2/0100 BUG...

- Az egyéb tájékoztatások rovatban ezen túlmenően meg kell adni az egyes légterekben tervezett feladatokat.
- A repülési útvonal leírásának általános szabályai
- Nemzetközi repülések esetében, ha indulás előtt a légijármű személyzete arra számít, hogy a repülés végrehajtási körülményeitől függően (például üzemanyag-mennyiség) repülés közben dönti el, hogy a repülést egy módosított rendeltetési repülőtérig folytatja, a repülési tervet az eredeti rendeltetési repülőtérig terjedő szakaszra kell kiegészíteni, és az egyéb tájékoztatások rovatban kell jelezni a módosított rendeltetési repülőteret és ha lehet, az odavezető útvonalat.
- Kijelölt ATS útvonalakon történő repülések:
- Az útvonal kezdetének megadásához be kell írni:
- annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahol a SID befejeződik és az azt követő ATS útvonal jelölését (például TORNO UY52..., SUI UR232...) vagy
- ha az indulási repülőtéren SID nincs kijelölve, a DCT (direkt) betűket, az első ATS útvonalhoz való csatlakozás pontját és az ATS útvonal jelölését.
- Ezt követően be kell írni minden olyan pontot, ahol:
- az útvonal,
- az utazósebesség vagy utazómagasság,
- a repülési szabályok vagy
- a repülés jellegének
- megváltoztatását tervezik.
- Az ATS útvonal alacsonylégtéri és magaslégtéri átmenetének pontját nem kell külön jelezni. A megadott utazómagasságnak megfelelően az ATS útvonal alacsonv- vagy magaslégtéri kód jelölését kell feltüntetni.
- Utazósebesség vagy utazómagasság alatt a repülés jelentős szakaszán tartott sebességet vagy magasságot kell érteni. Az utazósebességre történő gyorsítást, a leszálláshoz történő lassítást, az utazómagasságra történő emelkedést vagy szállásváltásokat nem kell feltüntetni.
- Utazósebesség-változtatás az 5%-ot elérő sebességváltoztatás.
- Ezután minden esetben be kell írni:
- a következő ATS útvonalszakasz jelölését, még akkor is, ha ez megegyezik az előzővel, vagy
- a DCT betűket, ha a következő pontra történő repülés nem kijelölt ATS útvonalon történik.
- DCT betűket kell használni az azonosító jelölés nélküli ún. ATS útvonalat kijelölő két pont között.
- Nem kell DCT-t használni:
- földrajzi koordinátákkal vagy irányszöggel és távolsággal megadott pontok között, és
- belföldi VFR repülések esetében vagy belföldi VFR repülési szakaszokra.
- Az útvonal befejezésének megadásához az indulásnál leírtakhoz hasonlóan be kell írni:
- annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahonnan a rendeltetési repülőterre vezető STAR kezdődik (például... UG104 ALB, UG 18 LARKD), vagy
- ha a rendeltetési repülőtéren STAR nincs kijelölve, az utolsó ATS útvonal jelölése után az útvonal elhagyásának pontját, - amely lehet például a TMA belépőpont vagy a rendeltetési repülőteret kiszolgáló navigációs berendezés - és a DCT betűket.
- Példák az ATS útvonalon végrehajtott repülések útvonalának leírására:
- DCT SUMIR UM985 MALUG UP978 VIW UP976 GRZ UY570 GOTAR Y58 VEBOS
- TLL UM857 PODAN UZ200 DEMOP Z201 AGMAS DCT
- DCT JAN G376 TABIN/N0270F210 G376 ANEXA
- GERGA UM725 HDO UM748 KOPIT UL620 ROMIS UL601 PITOK UL867 NEPOT UN127 BLO DCT
- NORAH M986 SAG VFR DCT NCS DCT
- Kijelölt ATS útvonalakon kívül végrehajtott repülések
- Általában nem több, mint 30 perc repülési időnyi távolságra, vagy maximum 200 NM távolságra lévő pontokat kell beírni, beleértve azokat a pontokat is, ahol sebesség, utazómagasság, útirány, repülési jelleg vagy a repülési szabályok megváltoztatását tervezik. Az egyes pontok közé be kell írni a DCT betűket, kivéve, ha a két érintett pontot földrajzi koordinátákkal, vagy irányszöggel és távolsággal határozzák meg.
- Budapest FIR-re vonatkozó egvedei előírások
- Budapest FIR határát keresztező repülés esetében a repülési tervben fel kell tüntetni a FIR határra vonatkozó teljes számított repülési időt (EET).
- A nem ellenőrzött légtérből ellenőrzött légtérbe történő belépés pontját az útvonal leírása során fel kell tüntetni.
- OAT repülések útvonal leírása
- Az OAT repülések útvonalának vagy az OAT útvonalszakasz leírását az alábbiak szerint lehet végrehajtani:
- a katonai és polgári szervezetek között egveztetett kódjelölés használatával,
- földrajzi koordináták segítségével.
- Vegyes jellegű repülések esetében az OAT és GAT repülési szakaszok átmeneti pontjai csak nemzetközileg közzétett fontos pontok lehetnek, például BUG OAT, ROMKA GAT.
- Az útvonalleírásnál lehetőség van több foglalt repülési magasság jelzésére, például levegőben történő tankolás esetében. Ekkor meg kell adni az érintett útvonalpontot, a hozzá tartozó sebességet és B betűvel elválasztva a magasságtartományt.
- Például BUG/N0430F250BF280. (Ez után a pont után OAT/GAT átmenetet is jelezni lehet.)
- Speciális repülési feladatok útvonalleírása
- Helvi IFR GAT gvakorló repülések esetében a repülés útvonalát az érintett navigációs berendezések megadásával lehet leírni. Például DCT TPS DCT.

- ☛ **Gyakorló és kalibráló repülések esetében repülés típusjelző karakterként az X-t kell használni.**
- ☛ **A rendőrségi helikopterek közötti forgalom-ellenőrzése céljából végrehajtott repülései esetében a Budapest területe fölötti repülést a FOREL szóval kell jelezni a repülési terv útvonal rovatában, és a 18. rovatban, RMK/ jelölést követően lehet nyílt szöveggel megadni az ellenőrzés pontos helvét.**
- ☛ **Példák az ATS útvonalakon kívül végrehajtott belföldi repülések útvonalának leírására:**
- ☛ **Dunakeszi-Gödöllő: DCT (VFR vagy IFR repülés)**
- ☛ **Budapest (Liszt Ferenc)-Nyíregyháza: JBR SAG (VFR repülés)**
- ☛ **Szeged-Budaörs: BUG OTSA SOROK (VFR repülés)**
- ☛ **Budaörs-Siófok: DCT PUSTA DCT SVR DCT (IFR repülés)**
- ☛ **Budapest (Liszt Ferenc) gyakorló repülés DCT TPS DCT (IFR):**
- ☛ **FL 195 felett végrehajtott VFR repülések**
- ☛ **FL195 (5950 m STD) felett, az ellenőrzött légtérben végrehajtandó VFR repülések esetében a 18. rovatba kell beírni a tervezett feladatot, valamint az útvonalmezőben minden esetben fel kell tüntetni azt a földrajzi vagy fontos pontot, amely felett keresztezni kívánják a FL195 (5950 m STD) magasságot.**
- ☛ **Az FL195 (5950 m STD) felett tervezett repülési szakaszra vonatkozó emelkedési területet a 18. rovatban kell feltüntetni egy olyan meghatározott sugarú körrel, amelynek középpontja az útvonalmezőben a FL195 (5950 m STD) magasság keresztezése megjelölt földrajzi vagy fontos pont.**
- ☛ **Például ... DCT NORAH/N0160A085 DCT 4702N02120E/N0140F240 DCT NORAH/N0170A035 (RMK/Eitőernvös ugrás 4602N02120E R5NM).**
- ☛ **RVSM-mel kapcsolatos előírások**
- ☛ **Az RVSM-mel kapcsolatos előírásokat az EUROCONTROL Basic CFMU Handbook IFPS Users Manual határozza meg.**
- ☛ **Feltételes útvonalak (CDR) és egvéb megkötések (RAD)**
- ☛ **A Rugalmas Légtérfelhasználás (FUA) elveinek megfelelően a polgári forgalom által igénybe vett repülési útvonalak korlátozás alá kerülhetnek. Ezek az ún. feltételes útvonalak (conditional routes - CDR), amelyek az alábbi kategóriákba sorolhatóak:**
- ☛ **1. kategóriájú (CDR1). Ezek az útvonalak repülési tervben tervezhetők a nemzeti AIP-kben megadott időszakban. Az EUROCONTROL által naponta kiadott Conditional Route Availability Message (CRAM) tartalmazza az ilyen kategóriájú útvonalak zárását.**
- ☛ **2. kategóriájú (CDR2). Ezekre az útvonalakra repülési tervet csak a naponta kiadott CRAM-nak megfelelően lehet benyújtani.**
- ☛ **3. kategóriájú (CDR3). Ezekre az útvonalakra repülési tervet nem lehet benyújtani, az ezeken történő repülésre az ATC egységek esetleg adnak engedélyt a pillanatnyi helyzet függvényében.**
- ☛ **CDR2 és CDR3 útvonalakat RPL-ekben nem lehet tervezni. A CDR1 útvonalak vonatkozásában az útvonalak felhasználhatóságának megfelelően RPL-t szükség szerint külön kell benyújtani hétvégére, éjszakára stb.**
- ☛ **Az EUROCONTROL CFMU az egyes tagállamoknak az AIP-kben közzétett repülési útvonalakra vonatkozó egvéb megkötéseit egy RAD (Route Availability Document) dokumentumban gyűjti.**
- ☛ **A hozzá benyújtott repülési tervek esetében az IFPS ellenőrzi az útvonalak CDR és RAD szerinti használhatóságát.**
- ☛ **16. ROVAT: RENDELTETÉSI REPÜLŐTÉR (ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ, KITÉRŐ REPÜLŐTÉR (REPÜLŐTEREK))**
- ☛ **Rendeltetési repülőtér (4 karakter):**
- ☛ **Be kell írni a rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, például EDDF, LHBP.**
- ☛ **Ha a rendeltetési repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést vagy a légijármű terepre tervezi a leszállás végrehajtását, ZZZZ-t kell beírni, és a 18. rovatban DEST/ jelölést használva meg kell adni a rendeltetési repülőtér vagy leszállás helvét, valamint szóköz nélkül a teljes számított repülési időt.**
- ☛ **Budapest FIR-ben történő leszállás esetében a leszállás helvét földrajzi koordinátákkal vagy az ahhoz legközelebb eső - az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett - település nevével kell megadni.**
- ☛ **Teljes számított repülési idő (4 karakter)**
- ☛ **Be kell írni:**
- ☛ **- IFR repülések esetében azt a számított időtartamot, amely a felszállástól addig a navigációs berendezéssel meghatározott pontig szükséges, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy ha a rendeltetési repülőtérre ilyen navigációs berendezés nincs, akkor azt az időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé érkezésig szükséges.**
- ☛ **- VFR repülések esetében azt a számított időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé való érkezésig szükséges.**
- ☛ **Le-felszállásokat gyakorló helvi repülések esetében az első felszállástól az utolsó leszállásig terjedő időt kell beírni.**
- ☛ **AFIL esetében a teljes számított repülési időt az útvonal első pontjától addig a pontig kell számítani, ameddig a repülési terv érvényes.**
- ☛ **Rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek):**
- ☛ **Be kell írni a rendeltetési kitérő repülőtér vagy repülőterek négybetűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint. Legfeljebb két rendeltetési kitérő repülőtér adható meg szóközökkel.**
- ☛ **Ha a rendeltetési kitérő repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, ZZZZ-t kell beírni, és a 18. rovatban ALTN/ jelölést használva meg kell adni a rendeltetési kitérő repülőtér helvét. Az ALTN/ jelölést követően legfeljebb 100 karakter írható be.**

- Az IFPS nem fogad el olyan FPL-t, ahol mindkét rendeltetési kitérő repülőterként ZZZZ szerepel.**
- 18. ROVAT: EGYÉB TÁJÉKOZTATÁSOK**
- Kötőjelek és törtvonások csak az alábbiakban meghatározottak szerint írhatóak be.**
- 0-t (nullát) kell beírni, ha nincs egyéb tájékoztatás.**
- A szükséges vagy szükségesnek ítélt egyéb tájékoztatásokat az alábbi elsőbbségi sorrendben és rövidítések használatával, törtvonalat követően kell megadni:**
- STS/ Különleges kezelés igénylése az ATS-tól és ennek oka, az alábbiak szerint:**
- ALTRV: meghatározott repülési magasságon vagy magassági tartománvon belül történő repülések, például katonai kötelékrepülés, légi utántöltés,**
- ATFMX: a nemzeti hatóságok által az ATFM szabályozás alól kivont repülések, például a Nvitott Égbolt keretében végrehajtott felderítő vagy bemutató repülések,**
- FFR: tűzoltási célú repülések,**
- FLTCK: navigációs berendezéseket kalibráló repülések,**
- HAZMAT: veszélyes anyagot szállító repülések,**
- HEAD: államfőt, kormányfőt szállító repülések,**
- HOSP: az egészségügyi hatóság által meghatározott mentőrepülések,**
- HUM: humanitárius célú repülések,**
- MARSA: katonai repülések, amelyek elkülönítésének felelősségét egy katonai szervezet viseli,**
- MEDEVAC: életmentés célú evakuáló mentőrepülések,**
- NON RVSM: légtérben RVSM képesség nélkül üzemelő repülések,**
- SAR: kutató-mentő repülések,**
- STATE: katonai, vám vagy rendőrségi feladatokat végző repülések,**
- Többszörös jelölés szintén alkalmazható. Ilven esetben az egyes jelöléseket, különálló STS/ után kell feltüntetni.**
- A légitforgalmi szolgálatoktól igényelt egyéb különleges kezelést RMK/ után szükség szerint nyílt szöveggel lehet jelezni.**
- A teljes egészében OAT repülést RMK/OAT feltüntetésével kell jelezni.**
- Ha a légijármű felmentést kapott a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltség alól, ezt COM/EXM833 feltüntetésével kell jelezni.**
- A kulcsszavakat nem lehet jogosulatlanul használni.**
- PBN/ RNAV vagy RNP képesség jelzése**
- Be kell írni a repülésre vonatkozóan az alábbi jelölések közül legfeljebb nyolc címszót, de nem többet, mint 16 karaktert.**
- RNAV leírása**
- A1 RNAV 10 (RNP 10)**
-
- B1 RNAV 5 valamennyi engedélvezett érzékelő**
- B2 RNAV 5 GNSS**
- B3 RNAV 5 DME/DME**
- B4 RNAV 5 VOR/DME**
- B5 RNAV 5 INS vagy IRS**
- B6 RNAV 5 LORANC**
-
- C1 RNAV 2 valamennyi engedélvezett érzékelő**
- C2 RNAV 2 GNSS**
- C3 RNAV 2 DME/DME**
- C4 RNAV 2 DME/DME/IRU**
- D1 RNAV 1 valamennyi engedélvezett érzékelő**
- D2 RNAV 1 GNSS**
- D3 RNAV 1 DME/DME**
- D4 RNAV 1 DME/DME/IRU**
-
- RNP leírása**
- L1 RNP 4**
-
- O1 Basic RNP 1 valamennyi engedélvezett érzékelő**
- O2 Basic RNP 1 GNSS**
- O3 Basic RNP 1 DME/DME**
- O4 Basic RNP 1 DME/DME/IRU**
- S1 RNP APCH**
- S2 RNP APCH BARO-VNAV-val**
-
- T1 RNP AR APCH RF-el (külön engedély szükséges)**
- T2 RNP AR APCH RF nélkül (külön engedély szükséges)**
- Az RNAV képesség alól felmentett állami légijárművek esetében a felmentést NAV/RNAVX feltüntetésével kell jelezni.**

- ☛ NAV/ a PBN/ jelölésben fel nem sorolt navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak; itt kell továbbá feltüntetni a GNSS kiegészítő rendszereket, kettőnél több esetben szóközzel elválasztva, például NAV/GBAS SBAS.
- ☛ COM/ kommunikációs berendezésekre és teljesítményekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak.
- ☛ DAT/ 10. a) rovatban fel nem sorolt adatok és képességek.
- ☛ SUR/ 10. b) rovatban fel nem sorolt felderítő berendezések és képességek.
- ☛ DEP/ az indulási repülőtér neve és helve, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használnak vagy AFIL esetében azon ATS egység, ahonnan a kiegészítő repülési tervadatok beszerezhetők;
- ☛ az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében a repülőtér helvét az alábbiak szerint kell beírni:
- ☛ 4 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi szélesség, amelyet az N vagy S betű követ; ezt 5 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi hosszúság követi, amely után E vagy W betűt kell írni; a pontosság érdekében, szükség szerint a számok elé nullá(ka)t kell írni. Például 47.58N019.32E vagy 4620N07805W (11 karakter), vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított iránvszög és távolság, például DEP/BUG245020.
- ☛ vagy
- ☛ az útvonal első pontja (neve vagy földrajzi szélessége és hosszúsága) vagy földi rádió navigációs berendezés, ha a légi jármű nem repülőtérről indult.
- ☛ Budapest FIR-en belüli VFR repülés esetében a felszállás helve az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett település nevével is beírható, például DEP/GYOMA.
- ☛ DEST/ a rendeltetési repülőtér neve és helve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak; az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében be kell írni a repülőtér helvét földrajzi szélességben és hosszúságban, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított iránvszöget és távolságát, a DEP/ jelölésben részletezettek szerint, például DEST/4640N01857E vagy DEST/MADOCSA.
- ☛ DOF/YYMMDD a közlekedés dátuma, hat számjeggyel (YY=év MM=hónap DD=nap) jelöléssel, például DOF/941223; a közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül.
- ☛ REG/ a légi jármű felségjele vagy közös jele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légi jármű azonosító jeltől, kötélekrepülés esetében a kísérő légi járművek lajstromjelei, például REG/HAVAS, HASJR.
- ☛ EET/ fontos pontok vagy FIR határ jelölések és az ezekre számolt teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, például EET/LITKU0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0 150 LOVV0215.
- ☛ SEL/ SELCAL kód.
- ☛ TYP/ a légi jármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légi járművek száma előz meg szóköz nélkül és egy szóközzel, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak.
- ☛ CODE/ a légi jármű adatcíme (hat hexadecimális karakterrel kifejezve), ha ennek feltüntetését valamely érintett FIR ATS hatósága külön előírta.
- ☛ DLE/ útvonalon történő késés vagy várakozás, ide kell beírni az(oka)t a fontos pontot(kat) az útvonalon, ahol a késést tervezik végrehajtani, és négy számjeggyel, órában és percben (hhmm) feltüntetve a késés időtartamát, például DLE/BUG0030; a késés vagy várakozás helvét fontos ponttól mért iránnyal és távolsággal vagy földrajzi koordinátával kell megadni, például DLE/BUG1800400030 vagy DLE/BUG5340N00326E0030; a megadott helynek az útvonalon kell lennie.
- ☛ OPR/ az üzemen tartó neve, ha az a 7. rovatban megadott légi jármű azonosító jelből nem egyértelműen nyilvánvaló, például OPR/AIR SERVICE.
- ☛ ORGN/ a feladó 8 betűs AFTN címe vagy a megfelelő elérhetőségi adatok abban az esetben, amikor a repülési terv feladóját nem lehet azonosítani, ahogy az illetékes ATS hatóság előírja.
- ☛ PER/ légi jármű teljesítményadata egyetlen betűvel jelölve, az ICAO Procedures for Air Navigation Service - Aircraft Operation (PANS-OPS, Doc 8168) Volume I - Flight Procedures-ben meghatározottak szerint, amennyiben az illetékes ATS hatóság ezt előírja.
- ☛ ALTN/ rendeltetési kitérő repülőtér (repülőterek) neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak; az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében be kell írni a repülőtér helvét földrajzi hosszúságban és szélességben vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított iránvszöget és távolságát.
- ☛ RALT/ útvonali kitérő repülőtér (repülőterek) neve(i) az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint vagy, amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki, az útvonali kitérő repülőtér (repülőterek) neve(i); az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében be kell írni a repülőtér helvét földrajzi hosszúságban és szélességben vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított iránvszöget és távolságát.
- ☛ TALT/ felszállási kitérő repülőtér neve az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint vagy amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki, a felszállási kitérő repülőtér (repülőterek) neve(i); az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetében be kell írni a repülőtér helvét földrajzi hosszúságban és szélességben vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított iránvszöget és távolságát.
- ☛ RIF/ módosított rendeltetési repülőtérre vezető útvonaladatok, amelyet a módosított rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO jelölése követ (a módosított rendeltetési repülőtérre történő repülés külön útvonalengedély függvénye), például RIF/TPS UM986 LONLA UR22 OGRUS R22 UK UUEE.
- ☛ RMK/ egváb nvlt-szövegű megjegyzés. Itt lehet feltüntetni:
- ☛ - a repülés célját, például gvakorló repülés, műszaki berepülés, eítőernvös ugratás, tűzoltás, fotózás, földi navigációs berendezések kalibrálása, transzparensvontatás, - a diplomáciai és speciális engedélyek meglétét.

- a repülés végrehajtásával kapcsolatban kért speciális tájékoztatásokat, például leszállási közlemény továbbításának kérése megadott címre.

- veszélyes anvagra vonatkozó információkat.

- az illetékes ATS hatóság által kért egyéb kiegészítő tájékoztatásokat.

- kötelékrepülés esetében szükség szerint a légijárművek típusait, valamint

- a légijármű vezetője által hasznosnak ítélt bármely egyéb tájékoztatást.

RVR/mnn minimálisan szükséges futópálya menti látástávolság a leszálláshoz; ezt a tájékoztatást ATFM célokra felhasználhatják.

STAYINF On/ (n=1..9) tájékoztatás az útvonalon, az egyes légterekben tervezett speciális tevékenységekről, például STAYINFO1/CALIBRATION OF SVR VOR.

Nemzetközi repülések esetében a nvílt szövegű részekhez angol nvelvet kell használni, belföldi repülések esetében a magyar nyelv használata megengedett.

19. ROVAT: KIEGÉSZÍTŐ TÁJÉKOZTATÁSOK

Üzemanvag:

E/ után be kell írni egy 4 számjegyből álló csoportot, amely az üzemanvag mennyiségét jelzi órákban és percekben kifejezve.

Személyek száma a fedélzeten:

P/ után be kell írni a fedélzeten lévő személyek összlétszámát (utasok plusz személyzet). TBN betűket (to be notified - később közlendő) kell beírni, ha a benvitítés időpontjában a személyek száma nem ismert.

Vész- és mentőfelszerelések:

R/ kényszerhelvzeti rádió:

Törölni kell X-el:

- az U-t, ha 243,0 MHz UHF.

- a V-t, ha 121,5 MHz VHF.

- az E-t, ha kényszerhelvzeti helvzieladó (ELT) nem áll rendelkezésre.

S/ mentőfelszerelések:

Ki kell X-elni azokat, amelyek nem állnak rendelkezésre az alábbi mentőfelszerelések közül:

P - sarki

D - sivatagi

M - tengeri

J - dzsungel

J/ mentőmellénvek:

Ki kell X-elni valamennyit, ha mentőmellénvek nincsenek a fedélzeten.

Ha mentőmellénvek vannak:

Ki kell X-elni azokat a jellemzőket, amelyekkel a mentőmellénvek nem rendelkeznek:

L - jelzőfény

F - fluoreszkáló anvag

U - UHF rádió

V - VHF rádió

D/ csónakok:

Ki kell X-elni a D és C jelöléseket, ha mentőcsónakok nincsenek a fedélzeten.

Ha mentőcsónakok vannak:

- be kell írni a mentőcsónakok számát, és

- be kell írni a befogadóképesség mezőbe a mentőcsónakokban összesen szállítható személyek számát.

- ki kell X-elni a C jelölést, ha a mentőcsónakok nem fedettek,

- be kell írni a mentőcsónakok színét.

Légijármű színe és jelzései:

A/ Be kell írni a légijármű színét és feltűnő jelöléseit (ha vannak ilvenek).

N/ Ki kell X-elni az N jelölést, ha a mentőfelszerelésekre vonatkozóan egyéb megjegvzése nincs vagy be kell írni a mentőfelszerelésre vonatkozó egyéb megjegvzéseket.

Légijármű parancsnoka:

C/ Be kell írni a légijármű parancsnokának nevét.

Benvitította:

Be kell írni a repülési tervet kitöltő szervezet vagy személy nevét (szükség szerint elérhetőségi telefonszámát).

II.3. Az FPL űrlap



~~II. RÉSZ~~

~~A REPÜLÉSI TERV ŰRLAP KITÖLTÉSE~~

~~1. Az FPL űrlap jellemzői~~

~~Az egyedi repülési terv írásban történő benyújtására szolgáló FPL űrlap három részből áll.~~

- ~~• a címzettek és a feladással kapcsolatos adatok feltüntetésére szolgáló rész. Ezt a részt az FPL-t átvevő egység tölti ki, azonban az FPL benyújtója itt feltüntetheti az általa külön kért egyéb címzetteket;~~
- ~~• az alapvető repülési tervek adatokat tartalmazó középső rész, amelyet valamennyi címzettnek továbbítani;~~
- ~~• kiegészítő tájékoztatások feltüntetésére szolgáló rész. Ez a rész általában nem kerül továbbításra a címzettek számára, az itt közölt információk az esetlegesen szükséges kutatás és mentés szempontjából bírnak fontossággal, és ezeket csak külön kérésre továbbítják.~~
- ~~• Az úrlapon az egyes repülési adatok beírására rovatok szolgálnak, egy rovat több elemből is állhat. Az egyes rovatok/elemek neve két nyelven (angol-magyar) van megadva.~~
- ~~• Az egyes rovatok számozottak (nem egymást követő számozással), a számozás és az írásjelek csak a repülési terv AFTN-en történő továbbítása és a rendelkezési oldalon történő feldolgozás szempontjából fontosak.~~
- ~~• A kitöltött FPL úrlap alapján a repülési tervet átvevő egység az AFTN-en történő továbbítás érdekében ún. FPL közleményt szerkeszt és juttat el az érintettek számára megfelelő távközlési eszköz segítségével. A kapott FPL közlemények feldolgozása a címzettek által javarészt automatikusan, számítógépes eszközökkel történik. Rendkívül fontos, hogy a közlemény alapján szolgáló FPL úrlapot annak benyújtója az előtt módon és formában töltsse ki.~~
- ~~2. Az FPL úrlap kitöltése~~
- ~~2.1. Általános előírások~~
- ~~• Ha csak az egyes mezők viszonylatában külön jelezve nincs, valamennyi mezőt ki kell tölteni.~~
- ~~• Az adatokat az első rendelkezésre álló karakterhelytől kezdve kell beírni, a fennmaradó helyeket üresen kell hagyni.~~
- ~~• Az óra-időket 24 órás időrendszerrel használva, 4 számjeggyel (órák és percek), UTC-ben kell beírni. A számított repülési időt ugyancsak 4 számjeggyel (órák és percek) kell beírni.~~
- ~~• A repülési tervben használt repülőter kifejezés olyan területet is jelenthet, amely nem kiépített repülőter, de meghatározott típusú légi járművek (pl. helikopterek, ballonok) is használhatják.~~
- ~~• Az úrlapot jól olvasható nyomtatott nagy betűkkel kell kitölteni, faxon történő továbbítás esetén a kitöltéshez fekete színű írószközt (vagy írógépet) kell használni.~~
- ~~2.2. Az FPL úrlap rovatainak és mezőinek kitöltése~~
- ~~7. rovat. LÉGIHÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE~~
- ~~• Min. 2, max. 7 karakterrel írja be.~~
- ~~• kereskedelmi repülés esetén a járatszámot, ha ilyen van, pl. MAH101~~
- ~~• vagy a légi jármű lajtromjelét, pl. HAAND~~
- ~~• Szóközi, vagy írásjelet használni nem lehet.~~
- ~~• A későbbi rádióösszeköttetések során a beírt azonosító jelet kell használni.~~
- ~~• Az egyes járatok rádiótávbeszélő hívőjeleit az ICAO Doc 8505 kiadványa (Designators for aircraft operating agencies, aeronautical authorities and services) tartalmazza.~~
- ~~• Kötetlen repülés esetén a vezérgép, illetve az ATIS-sel rádióösszeköttetést tartó légi jármű azonosító jelet kell feltüntetni és a 10. rovatban REG/jelölést használva kell megadni a kísérő légi járművek lajtromjelét.~~
- ~~• A Nyitott Égbolt keretén belül végrehajtott repülések esetén az OSY hívőjel használandó. Az ilyen repülések három csoportba tartozhatnak, a csoportjelölést az alábbiak szerint kell megadni a hívőjel utolsó betűjéként.~~
- ~~• F. Felderítő célú repülés, a 10. rovatban az STS/ATFMEXEMTAPPROVED feltüntetésével és egy arra vonatkozó megjegyzéssel, hogy a repülés útvonala az érintett nemzeti hatóságokkal egyeztetésre került;~~
- ~~• D. Demutató célú repülés, a 10. rovatban ugyancsak fel kell tüntetni az STS/ATFMEXEMTAPPROVED-t és belefoglalni a megjegyzést, hogy a repülés útvonala az érintett nemzeti hatóságokkal egyeztetésre került;~~
- ~~• T. Szállítás céljából végzett repülés. A repülést normál repülésnek kell kezelni, a 10. rovatban semmit sem kell feltüntetni.~~
- ~~8. rovat. REPÜLÉSI SZABÁLYOK ÉS A REPÜLÉS TÍPUSA~~
- ~~• Repülési szabályok (1 karakter)~~
- ~~• írja be a repülési szabályokat az alábbiak szerint:~~
- ~~• I ha IFR,~~
- ~~• V ha VFR,~~
- ~~• I ha először IFR majd VFR,~~
- ~~• Z ha először VFR majd IFR,~~
- ~~• I és Z használata esetén a 15. rovatban tüntesse fel azt a pontot/pontokat, ahol a repülési szabályok megváltoztatását tervezik.~~
- ~~• Repülés típusa (1 karakter)~~
- ~~• írja be a repülés típusát az alábbiak szerint:~~
- ~~• S menetrend szerinti kereskedelmi repülés,~~
- ~~• N nem-menetrend szerinti repülés,~~
- ~~• M katonai repülés,~~
- ~~• G általános célú repülés, beleértve a sport, magán és taxi repüléseket,~~
- ~~• X egyéb, beleértve a VFR, mentő, rendőrségi, tűzoltó, kábelaló, gyakorló, munkarepüléseket stb.~~
- ~~• Katonai repülések esetén.~~
- ~~• tjes egészében OAT repülések esetén 10. rovatban STS/jelölést követően tüntesse fel a repülés jellegét,~~
- ~~• vegyes repülés esetén a 15. rovatban tüntesse fel azt a pontot/pontokat, ahol a katonai repülés jellegének (GAT vagy OAT) megváltoztatását tervezik.~~

- ~~• Megjegyzés. GAT repüléseknek a polgári szabályoknak megfelelően végrehajtott repülések minősülnek. GAT repüléseknek a katonai repülési eljárásokat követő speciális katonai repülések minősülnek, ezeket általában a katonai ATC egységek irányítják.~~
- ~~• X használatát esetén STS/, RMK/, vagy STAIRINFO/ jelölést használva adja meg a repülés jellegét.~~
- ~~• 9. rovat. LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMA, TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJA~~
- ~~• Légijárművek száma (1 vagy 2 karakter):~~
- ~~• Ha be a légijárművek számát, ha az egynél több, tehát csak kötelekre repülés esetén kell kitölteni.~~
- ~~• Légijármű típusa (2-4 karakter):~~
- ~~• Ha be a légijármű típusát az ICAO Légijármű Típus Jelölések (Doc 8643) című kiadványban megadottak szerint.~~
- ~~• Megjegyzés. A kiadvány szerint a vitorlázógépekre a GLID, a ballonokra a BALL, a léghajóra a SHIP és az ultrakönnnyű légi járművekre az ULAC jelöléseket kell használni.~~
- ~~• Ha a légijármű(vek) típusa(i) részére ilyen jelölést nem osztottak ki, írjon be ZZZZ-t.~~
- ~~• Egyedi légijármű, illetve azonos típusból álló kötelek esetén a 10. rovatban TYP/4-követően nyílt szöveggel adja meg a légijármű típusát.~~
- ~~• Több típusból álló kötelek esetén:~~
- ~~• - ha a légijárművek típusa nem ismert, a 9. rovatban a légijárművek darabszámát követően a légijármű típust ZZZZ-vel kell megadni, és a 10. rovatban a légijármű típusokat a TYP/ és RMK/ követően kell beírni, úgy, hogy a TYP/ után a legkisebb teljesítményű típust kell beírni, az RMK/ után pedig az egyéb típusokat kell felsorolni;~~
- ~~• pl. 9. rovat. 2ZZZZ/M, 10. rovat. TYP/DIFF RMK/SECOND AC TYPE DIFF~~
- ~~• - ha a légijárművek típusa ismert, a 9. rovatban a légijárművek darabszámát követően a legkisebb teljesítményű légijármű típus jelölését kell beírni, az egyéb légijárművek típusait pedig a 10. rovatban RMK/ után kell felsorolni;~~
- ~~• pl. 9. rovat. 2BE20/M 10. rovat. RMK/SECOND AC TYPE BE9L.~~
- ~~• Turbulencia kategória (1 karakter):~~
- ~~• Ha be a történet után a következő betűk valamelyikét a légijármű turbulencia kategóriájának jelzésére.~~
- ~~• H ha az engedélyezett maximális felszálló tömeg (MTOW) 136 000 kg vagy több,~~
- ~~• M ha az MTOW kisebb mint 136 000 kg, de több mint 7000 kg,~~
- ~~• L ha az MTOW 7000 kg, vagy kisebb.~~
- ~~• 10. rovat. BERENDEZÉSEK (kommunikációs, navigációs és megközelítési)~~
- ~~• A mező első részébe (max. 10 karakter) írjon be egy karaktert az alábbiak szerint:~~
- ~~• S ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához szükséges alapvető kommunikációs és navigációs berendezések rendelkezésre állnak és működőképeseek, vagy~~
- ~~• N ha az útvonal lerepüléséhez és a megközelítés végrehajtásához a szükséges kommunikációs és navigációs berendezések nem állnak rendelkezésre, vagy üzemképtelenek, vagy a légijármű vezetője nincs feljogosítva a légijárműbe szerelt alapvető navigációs berendezések használatára,~~
- ~~• és/vagy írjon be az alábbi betűkből egyet vagy többet a rendelkezésre álló és működő berendezések jelzésére.~~
- ~~• 1. Megjegyzés. Budapest FIR-ben alapvető kommunikációs és navigációs berendezésen a VHF rádióberendezés, rádióánytű, VOR és ILS vevő értendő.~~
- ~~• 2. Megjegyzés. Nemzetközi repülés esetén az S betű csak fedélzeti RNAV berendezés megléte esetén használható.~~
- ~~• C LORAN C~~
- ~~• D DME~~
- ~~• F Rádióánytű~~
- ~~• G GNSS R~~
- ~~• H HF rádióberendezés~~
- ~~• I Inerciális berendezés~~
- ~~• J Adathkapcsolat (data link)~~
- ~~• K MLS~~
- ~~• L ILS~~
- ~~• M Omega~~
- ~~• O VOR~~
- ~~• R RNP képesség~~
- ~~• T TACAN~~
- ~~• U UHF rádióberendezés~~
- ~~• V VHF rádióberendezés~~
- ~~• W RVSM képesség~~
- ~~• Y 0,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltség~~
- ~~• Z Egyéb berendezések~~
- ~~• Megjegyzések.~~
- ~~• - a J használata esetén a 10. rovatban DAT/jelölést használva egy vagy több karakterrel adja meg a rendelkezésre álló berendezést,~~
- ~~• - az R jelölés a területi navigációs (RNAV) repülési képesség (RNP5) jelzésére használandó,~~
- ~~• - RNAV képességgel nem rendelkező állami légijárművek EUR(opa) körzeten belül történő repülés során az S és R jelöléseket nem használhatják. RNAV képességgel nem rendelkező, és ez alól felmentést kapott állami légijárműveknek a felmentést a 10. rovatban STS/-t követően kell jelézni;~~

- ~~az RVSM képességet a kért repülési szinttől függetlenül W betűsával jelezni kell a 10. rovatban. Kötelező repülési végrehajtó állami légijárműveknek azonban – függetlenül RVSM engedélyezési státusuktól – nem szabad betűnk a W betűt;~~
- ~~a Z használata esetén a 10. rovatban COM/ és/ vagy NAV/jelölést használva fel kell tüntetni az egyéb berendezéseket;~~
- ~~a 0,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltséget külön jelezni kell;~~
- ~~S használata esetén is, és~~
- ~~akkor is, ha a tervezett repülési magasság nem indokolja a 0,33 kHz csatornaosztású rádióberendezés meglétét, azonban az adott légijármű képes olyan légterben működni, ahol a 0,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltséget követelték.~~
- ~~Ha a légijármű nyílt rádiókészülékkel nincs felszerelve, az Y-t értémszerűen nem kell beírni;~~
- ~~Ha a légijármű számára a 0,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltségi követelmény nem vonatkozik, a felmentést a 10. rovatban STS/-t követően kell jelezni.~~
- ~~A mező végén található törvonalat követően:~~
- ~~a fedélzeti válaszadóra (transzponder) vonatkozó információt kell megadni, az alábbi egykarakteres jelölések valamelyikének feltüntetésével:~~
- ~~N nincs transzponder, vagy üzemképtelen;~~
- ~~A A mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder;~~
- ~~C A és C mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder;~~
- ~~S S módú transzponder légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbításai;~~
- ~~T S módú transzponder légijármű azonosító jel továbbításai, de nyomásmagasság továbbítás nélkül;~~
- ~~F S módú transzponder nyomásmagasság továbbításai, de légijármű azonosító jel továbbítása nélkül;~~
- ~~X S módú transzponder légijármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül.~~
- ~~A transzponderre utaló jelölés után közvetlenül egy karakterrel jelezhető, hogy a légijármű fel van szerelve fedélzeti navigációs berendezésektől származó adatok automatikus továbbítását végző berendezéssel (ADS).~~
- ~~D ADS berendezéssel felszerelt.~~
- ~~13. rovat. INDULÁSI REPÜLŐTÉR ÉS IDŐ~~
- ~~Indulási repülőtér (4 karakter):~~
- ~~Írja be az indulási repülőtér 4 betűs ICAO helységjelölését, pl. LHBP, EGKK.~~
- ~~Ha az indulási repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, vagy a légijármű terepről hajtja végre a felszállást, írjon be ZZZZ-t, és a 10. rovatban DEP/jelölést használva adja meg az indulás helyét.~~
- ~~Budapest FIR-ből történő indulás esetén az indulás helyét földrajzi koordinátákkal vagy az ahhoz legközelebbi eső – a magyar AIP mellékletét képező ICAO 1.500.000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett – település névvel kell megadni.~~
- ~~Idő (4 karakter):~~
- ~~Írja be a számított feloldási időt (EOBT), azaz azt az időpontot, amikor a forgalmi elvárás a felszálláshoz történő eligazítást tervezik.~~
- ~~Megjegyzés. A levegőből benyújtott repülési tervek vétele során a földi ATS egységek indulási repülőtérként az AFH jelölést használhatják.~~
- ~~15. rovat. ÚTVONAL~~
- ~~Útazósebesség (max. 5 karakter):~~
- ~~Írja be a tényleges önszsebességet (TAS) a repülés első, vagy teljes szakaszára az alábbi mértékegységek és módok alkalmazásával:~~
- ~~– csomókban történő megadás esetén N és négy számjegy, pl. N0355~~
- ~~– kilométer/órában történő megadás esetén K és négy számjegy, pl. K0030~~
- ~~– tényleges Mach-ban történő megadás esetén M és három számjegy, pl. 0,02 Mach = M002~~
- ~~Megjegyzés. Mach-ban történő sebesség megadás csak abban az esetben lehetséges, ha az érintett ország légügyi hatósága ezt külön engedélyezi.~~
- ~~Útazómagasság (max. 5 karakter):~~
- ~~Írja be a tervezett utazómagasságot a repülés első, vagy teljes szakaszára az alábbi mértékegységek alkalmazásával:~~
- ~~– repülési szintben történő megadás esetén F és három számjegy, pl. F330,~~
- ~~– lábban kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén A és három számjegy (100 lábas egységek), pl. A045 (4500 láb QNH magasság),~~
- ~~– méter standard-ben történő megadás esetén S és négy számjegy (10 méteres egységek), pl. S 1130 (11 300 méter standard),~~
- ~~– méterben kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén M és négy számjegy (10 méteres egységek), pl. M0000 (000 méter QNH magasság),~~
- ~~– ellenőrzött légterén kívül végrehajtott VFR repülések esetén ebbe a mezőbe VFR betűket is lehet írni.~~
- ~~Ha nemzetközi repülés során olyan FIR határt terveznek keresztezni, ahonnan a korábbiól eltérő mértékegységrendszer kell használni, az útvonalmezőben meg kell adni azt a pontot, ahonnan az új mértékegységrendszer használatát, az új mértékegységrendszerben kifejezett adatokkal együtt (az eljárás meggyezik a sebesség/magasság megváltoztatás módjával).~~
- ~~Budapest FIR-ben az utazómagasságokat:~~
- ~~– az átváltási szinten, vagy felette tervezett repülések esetén, repülési szintek szerint, pl. F110~~
- ~~– az átváltási magasságon, vagy alatta tervezett repülések esetén pedig, lábban, vagy méterben kifejezett tengerszint feletti magasságban, pl. A025, vagy M0075 kell megadni.~~
- ~~Útvonalmező (karakterszám nem meghatározott)~~
- ~~Útvonal címkék~~

- ~~1. Az útvonalmező csak meghatározott elemeket tartalmazhat. Az útvonal leírás egyes elemeit szóközzel kell elválasztani.~~
- ~~2. Az egyes elemek a következők lehetnek:~~
 - ~~1. útvonal kódjelölés (2-7 karakter): az útvonalra, vagy útvonalszakaszra kiosztott kód jelölés, beleértve az ATS útvonalak kódjelölését, a szabvány műszeres indulási eljárásokat (SID) és szabvány érkezési eljárásokat (STAR) ahol ezek alkalmazhatók (pl. A4, UW42, H26, SPI1A), és egyéb egyeztetett kódjelöléseket (pl. GAT repülési útvonal kódjelölése);~~
 - ~~Megjegyzés. Európai repülőterek esetén, ha a helyi előírások másképp nem rendelkeznek, SID-eket és STAR-okat ne foglaltassanak bele az útvonalleírásba.~~
 - ~~2. fontos pont-jelölése, ami lehet:
 - ~~a pont számára kiosztott kódjelölés (2-5 karakter), pl. MN, TPS, DALVA,~~
 - ~~csak fokokat tartalmazó földrajzi koordináta (7 karakter), pl. 47N021E, 23S037W,~~
 - ~~fokokat és percekkel tartalmazó földrajzi koordináta (11 karakter) pl. 4712N02135E, 3612S04512W,~~
 - ~~irányszög és távolság valamely navigációs berendezéstől (8 vagy 9 karakter).~~~~
 - ~~Az első két vagy három karakter a VOR vagy NDB jel, melyet szóköz nélkül, a mágneses irányt és a tengeri mérföldben mért távolságot jelző 3-3 számjegy követ, pl. DUG-tól 20 fokra és 30 NMI-re lévő pont jelölése: DUG090030,~~
 - ~~az ICAO 1.500-000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett település neve (csak ellenőrzött légtérrel kívült tervezett VFR repülési szakasz leírásához);~~
 - ~~A számjegyek előtt számát nulla beiktatásával kell kialakítani, ha szükséges.~~
 - ~~3. utazósebesség és/vagy utazómagasság változtatás helye (max. 21 karakter):~~
 - ~~az a pont, ahol az utazósebesség, és/vagy utazómagasság megváltoztatását tervezik, amit egy törtvonás és az utazósebesség, valamint az utazómagasság értékei követnek, még akkor is, ha csak az egyik érték változik. Szóközt használni nem lehet.~~
 - ~~Pl. MN/N0420F350, OBETA/N0435F330,~~
 - ~~460N02135E/N0450F330, DUG120025/N0250F130~~
 - ~~4. repülés-jellegének megváltoztatási helye (max. 20 karakter):~~
 - ~~az a pont, ahol a repülés jellegének (GAT - polgári szabályok szerint végzett repülések, GAT - speciális katonai repülések) megváltoztatását tervezik, amit egy szóköz és az új repülési jelleg megadása követ.~~
 - ~~Pl. DUG GAT, NORAH/N0350F110 GAT~~
 - ~~5. repülési szabályok megváltoztatása (3 karakter):~~
 - ~~a pont nevének, illetve helyének megadását követően egy szóköz után:~~
 - ~~VFR betűk, ha a változtatás IFR-től VFR-re és~~
 - ~~IFR betűk, ha a változtatás VFR-től IFR-re történik.~~
 - ~~Pl. DUG VFR, TPS/N0200F120 IFR, NORAH/N0100A025 GAT VFR~~
 - ~~Megjegyzés. A szóközzel történő elválasztás valamennyi országban használható. Budapest FIR-en kívül az elválasztás törtvonással is történhet.~~
 - ~~6. utazóemelkedés jelzése (max. 20 karakter):~~
 - ~~C betűt követő törtvonás után az utazóemelkedés megkezdésének pontja, majd ismét törtvonás, utána az utazóemelkedés közbeni sebesség, az utazóemelkedési réteg két szélső magassága, vagy az a magasság, amely felett az utazóemelkedést tervezik és utána a FLEB betűk. Szóközt használni nem lehet.~~
 - ~~Pl. C/40N050W/M082F290F350, C/40N050W/M082F290FLEB~~
 - ~~Budapest FIR-en belüli repülési szakaszokra utazóemelkedést nem lehet jelezni.~~
 - ~~7. útvonalvárakozás jelzése (STAR karakter sorozat, körzet és várakozási idő):~~
 - ~~Az eljárás csak útvonalon tervezett speciális várakozások jelzésére használható, pl. VOR berepülés, üzemanyag felvétel, légi fényképezés stb.~~
 - ~~A légtérbe történő belépes pontja után szóközzel be kell írni STAR karakter sorozatot és szóköz nélkül a várakozási légtér sorszámát 1-9-ig (kötelező elem, akkor is beírandó, ha csak egy légtérben hajtanak végre speciális repülést), törtvonás, utána négy karakterrel óra-percben a tervezett várakozási idő, és ezt követően szóközzel be kell írni a légtérből történő kilépes tervezett pontját (mely azonos lehet a belépesi ponttal).~~
 - ~~Pl. SVR STAR1/0030 SVR, ... SVR STAR1/0045 SVR DUG STAR2/0100 DUG...~~
 - ~~Az egyéb tájékoztatások rovában ezen túlmenően meg kell adni az egyes légtérben tervezett feladatokat.~~
 - ~~A repülési útvonal leírásának általános szabályai~~
 - ~~Nemzetközi repülések esetén, ha indulás előtt a légijármű személyzet arra számít, hogy a repülés végrehajtási körülményektől függően (pl. üzemanyag-mennyiség) repülés közben dönti el, hogy a repülést egy módosított rendeltetési repülőtérről folytatja, a repülési tervet az eredeti rendeltetési repülőtérről terjedő szakaszra kell kitékenni, és az egyéb tájékoztatások rovában kell jelezni a módosított rendeltetési repülőteret és ha lehet, az oda vezető útvonalat.~~
 - ~~Kijelölt ATS útvonalakon történő repülések.~~
 - ~~Az útvonal kezdetének megadásához írja be:~~
 - ~~annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahol a SID befejeződik és az azt követő ATS útvonal jelölését,~~
 - ~~pl. TORNO U152m, SUI UR252m, vagy~~
 - ~~ha az indulási repülőtéren SID-k nincsenek kijelölve, a DCT (direct) betűket, az első ATS útvonalhoz való csatlakozás pontját és az ATS útvonal jelölését.~~
 - ~~Ezt követően be kell írni minden olyan pontot, ahol:~~
 - ~~az útvonal,~~
 - ~~az utazósebesség vagy utazómagasság,~~
 - ~~a repülési szabályok, vagy~~

- ~~• a repülés jellegének megváltoztatását~~
- ~~• tervezik.~~
- ~~• Az ATS útvonal alacsonylégtéri és magaslégtéri átmenetének pontját nem kell külön jelezni. Ügyelni kell azonban arra, hogy a megadott utazómagasságnak megfelelően az ATS útvonal alacsony-, illetve magaslégtéri kód jelölést tüntessék fel.~~
- ~~• Megjegyzések.~~
- ~~• Utazósebességnek, illetve utazómagasságnak a repülés jelentős szakaszán tartott sebesség, illetve magasság minősül. Az utazósebességre történő gyorsítás, illetve a leszálláshoz történő lassítás, valamint az utazómagasságra történő emelkedés, illetve süllyedés-változásokat nem kell feltüntetni.~~
- ~~• Utazósebesség változtatásának az 5%-ot elérő sebesség-változtatás minősül.~~
- ~~• Ezután minden esetben be kell írni:~~
- ~~• a következő ATS útvonalszakasz jelölését, még akkor is, ha ez megegyezik az előzővel, vagy~~
- ~~• a DCT betűket, ha a következő pontra történő repülés nem kijelölt ATS útvonalon történik.~~
- ~~• Ugyancsak DCT betűket kell használni az azonosító jelölés nélküli ATS útvonalat kijelölő két pont között.~~
- ~~• Nem kell DCT-t használni:~~
- ~~• földrajzi koordinátákkal vagy irányszöggel és távolsággal megadott pontok között, és~~
- ~~• beföldi VFR repülések esetén, illetve beföldi VFR repülési szakaszokra.~~
- ~~• Az útvonal befejezésének megadásához írja be az indulásnál len takkhoz hasonlóan:~~
- ~~• annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahonnan a rendeltetési repülőtérré vezető STAR kezdődik,~~
- ~~• pl.... UG104 ALB, UG 10 LARKH, vagy~~
- ~~• ha a rendeltetési repülőterén STAR-ok nincsenek kijelölve, az utolsó ATS útvonal jelölése után az útvonal elhagyásának pontját, mely lehet pl. a TMA belépőpont, vagy a rendeltetési repülőteret kiszolgáló navigációs berendezés és a DCT betűket.~~
- ~~• Példák az ATS útvonalon végrehajtott repülések útvonalának leírására:~~
- ~~• DCT SUMR UM905 MAL UC UP970 VIV UP970 GRZ UY570 GOTAR Y50 VEDOS~~
- ~~• LLL UM857 POBAN UZ200 DEMOP Z201 AGMAS DCT~~
- ~~• DCT JAN G376 TABIN/N0270F210 G376 ANEXA~~
- ~~• GERGA UM725 HBO UM740 KOPIT UL620 ROMIS UL601 PYTOX UL867 NEPOT UN127 BLO DCT NORAH M986~~
- ~~• SAG VFR DCT NCS DCT~~
- ~~• Kijelölt ATS útvonalakon kívül végrehajtott repülések~~
- ~~• Írjon be általában nem több, mint 30 perc repülési időnyi távolságra, vagy maximum 200 NM távolságra lévő pontokat, beleértve azokat a pontokat is, ahol sebesség, utazómagasság, útirány, repülési jelleg, vagy a repülési szabályok megváltoztatását tervezik. Az egyes pontok közé írja be a DCT betűket, hacsak a két érintett pontot nem földrajzi koordinátákkal, vagy irányszöggel és távolsággal határozzák meg.~~
- ~~• Megjegyzés: Bizonyos területeken, pl. óceánok feletti repülésekre az illetékes ATS hatóságok egyéb pontok feltüntetését is előírhatják.~~
- ~~• Budapest FIR-re vonatkozó egyedi előírások~~
- ~~• Valamennyi Budapest FIR határát keresztező repülés esetén a repülési tervben fel kell tüntetni a FIR határra vonatkozó teljes számított repülési időt (ELT).~~
- ~~• A nem ellenőrzött légtérből ellenőrzött légtérbe történő belépcs pontját az útvonal leírása során fel kell tüntetni.~~
- ~~• OAT repülések útvonal leírása~~
- ~~• Az OAT repülések útvonalának, vagy az OAT útvonalszakasz leírását az alábbiak szerint lehet végrehajtani:~~
- ~~• a katonai és polgári szerek között egyeztetett kódjelölés használatával.~~
- ~~• Megjegyzés: OAT repülésekre egyeztetett kódjelölések egyelőre nincsenek.~~
- ~~• földrajzi koordináták segítségével.~~
- ~~• Egyes jellegű repülések esetén az OAT, illetve GAT repülési szakaszok átmeneti pontjai csak nemzetközileg közzétett fontos pontok lehetnek, pl. BUG OAT, ROMKA GAT.~~
- ~~• Az útvonalleírásnál lehetőség van több foglalt repülési magasság jelzésére, pl. levegőben történő tankolás esetén. Ekkor meg kell adni az érintett útvonalpontot, a hozzá tartozó sebességet és B betűvel elválasztva a magasságtartományt.~~
- ~~• Pl. BUG/N0430F250DF280. (Ez után a pont után OAT/GAT átmenetet is jelezni lehet.)~~
- ~~• Speciális repülési feladatok útvonalleírása~~
- ~~• helyi IFR GAT gyakorló repülések esetén a repülés útvonalát az érintett navigációs berendezések megadásával lehet leírni. Pl. DCT TPS DCT.~~
- ~~• Megjegyzések.~~
- ~~• Navigációs berendezés berepülése, repülés közben üzemanyag-felvitel, légifűtő stb. jelzéséről lásd a fent leírt szabályokat.~~
- ~~• Gyakorló és kalibráló repülések esetén repülés típusjelző karakterként az X-t kell használni.~~
- ~~• A rendőrségi helikopterek közötti forgalom-ellenőrzés céljából végrehajtott repülési esetén a Budapest terület feletti repülést a FORBEL szóval jelzzék a repülési terv útvonal rovatóban, és a 10. rovatóban, RMH-t követően lehet nyílt szöveggel megadni az ellenőrzés pontos helyét.~~
- ~~• Példák az ATS útvonalakon kívül végrehajtott beföldi repülések útvonalának leírására:~~
- ~~• Dunakeszi-Gödöllő. DCT (VFR vagy IFR repülés)~~
- ~~• Budapest (Liszt Ferenc)-Nyíregyháza. JBR NCS (VFR repülés)~~
- ~~• Szeged-Budaörs. BUG OTSA MOLNA (VFR repülés)~~
- ~~• Budaörs-Siófok. DCT PUSTA DCT SVR DCT (IFR repülés)~~
- ~~• Budapest (Liszt Ferenc) gyakorló repülés (IFR). DCT TPS DCT~~

- ~~FL 195 feletti végrehajtott VFR repülések~~
- ~~FL195 (5950 m STD) feletti, az ellenőrzött légterben végrehajtott VFR repülések esetén a 10. rovatba kell beírni a tervezett feladatot, valamint az útvonalmezőben minden esetben fel kell tüntetni azt a földrajzi vagy fontos pontot, amely felett keresztezni kívánják a FL195 (5950 m STD) magasságot.~~
- ~~Megjegyzés: A FL195 (5950 m STD) feletti tervezett repülési szakaszra vonatkozó emelkedési területet a 10. rovatban kell feltüntetni egy olyan meghatározott sugarú körrel, amelynek középpontja az útvonalmezőben, a FL195 (5950 m STD) magasság keresztezésre megjelölt földrajzi vagy fontos pont.~~
- ~~Például..... DCT NORAH/N0160A005 DCT 4702N02120E/N0140E240 DCT NORAH/N0170A035 (RMK/Ejtőcsónak) ugrás 4602N02120E R5NM).~~
- ~~RVSM-mel kapcsolatos előírások~~
- ~~Az RVSM engedélyezett légjármű és a nem RVSM engedélyezett állami légjármű repülési útvonalának tervezése.~~
- ~~A 2. Fejezet 2.6.1.10. pontjában részletezett EUR RVSM légterben működni szándékozó RVSM engedélyezett légjárművek és a nem RVSM engedélyezett állami légjárművek üzemben tartóinak az alábbiakat kell beírniuk az ICAO Repülési Terv 15. rovatába:~~
- ~~a) az EUR RVSM légter oldalhatárain található belépő pontot és közvetlenül a belépő pont utáni útvonalszakaszra kért repülési szintet, és~~
- ~~b) az EUR RVSM légter oldalhatárain található kilépő pontot és közvetlenül a kilépő pont utáni útvonalszakaszra kért repülési szintet.~~
- ~~Nem RVSM engedélyezett légjármű repülési útvonalának tervezése~~
- ~~Megjegyzés: Az EUR RVSM légterben kiadandó ATC engedély tekintetében lásd a 2. Fejezet 2.6.1.10. pontját.~~
- ~~A 2. Fejezet 2.6.1.10. pontjában részletezett EUR RVSM átváltási légtereket, valamint az ICAO Doc. 7030/4 10.2.1. pontban részletezett légtereket kivéve, a nem RVSM engedélyezett légjárművek üzemben tartóinak üzemeltetésüket az EUR RVSM légterben kívül kell tervezniük.~~
- ~~RVSM légterből történő indulás~~
- ~~A Budapest FIR-ból, vagy az EUR RVSM légter oldalhatárain belüli repülőteréről induló, nem RVSM engedélyezett légjármű üzemben tartóknak is, akár az EUR RVSM légter oldalhatárain belül, akár azon kívül található rendeltetési repülőterre szándékoznak üzemelni, az alábbiakat kell beírniuk az utazomagasság jelölésére:~~
- ~~a) valamennyi az EUR RVSM légter oldalhatárain belüli útvonalszakaszra FL290 alatti kért repülési szintet, és~~
- ~~b) az EUR RVSM légter oldalhatárain kívüli repülésre az oldalhatáron található kilépő pontot és közvetlenül a kilépő pont utáni útvonalszakaszra kért repülési szintet.~~
- ~~RVSM légterben kívülről történő indulás~~
- ~~A nem RVSM engedélyezett légjármű üzemben tartóknak, amennyiben az EUR RVSM légter oldalhatárain kívüli indulási repülőteréről szándékoznak üzemelni, az EUR RVSM légter oldalhatárain belül található rendeltetési repülőterre, az alábbiakat kell beírniuk az ICAO Repülési Terv 15. rovatába:~~
- ~~a) az EUR RVSM légter oldalhatárain található belépő pontot, és~~
- ~~b) közvetlenül a belépő pont utáni útvonalszakaszra FL290 alatti kért repülési szintet.~~
- ~~A nem RVSM engedélyezett légjárművek üzemben tartói, amennyiben olyan indulási repülőteréről az RVSM légteret átréplve, olyan rendeltetési repülőterre szándékoznak üzemelni, melyek az EUR RVSM légter oldalhatárain kívül találhatók, a repülési útvonaluk EUR RVSM légter oldalhatárain belüli útvonalszakaszára vonatkozóan az alábbiakat kell beírniuk az ICAO Repülési Terv 15. rovatába:~~
- ~~a) az EUR RVSM légter oldalhatárain található belépő pontot és közvetlenül a belépő pont utáni útvonalszakaszra FL290 alatti, vagy FL410 feletti kért repülési szintet, és~~
- ~~b) az EUR RVSM légter oldalhatárain található kilépő pontot és közvetlenül a kilépő pont utáni útvonalszakaszra kért repülési szintet.~~
- ~~Feltételes útvonalak (CDR) és egyéb megkötések (RAD)~~
- ~~A Rugalmas Légterfelhasználás (FLUA) elvnek megfelelően a polgári forgalom által igénybe vett repülési útvonalak korlátozás alá kerülhetnek. Ezek az ún. feltételes útvonalak (conditional routes - CDR), melyek az alábbi kategóriákba sorolhatók:~~
- ~~1. kategóriájú (CDR1). Ezek az útvonalak repülési tervben tervezhetők a nemzeti AIP-kben megadott időszakban. Az EUROCONTROL által naponta kiadott Conditional Route Availability Message (CRAM) tartalmazza az ilyen kategóriájú útvonalak zárását.~~
- ~~2. kategóriájú (CDR2). Ezekre az útvonalakra repülési tervet csak a naponta kiadott CRAM-nak megfelelően lehet benyújtani.~~
- ~~3. kategóriájú (CDR3). Ezekre az útvonalakra repülési tervet nem lehet benyújtani, az ezeken történő repülésre az ATC egységek esetleg adnak engedélyt a pillanatnyi helyzet függvényében.~~
- ~~CDR2 és CDR3 útvonalakat RPL-csben nem lehet tervezni. A CDR1 útvonalak vonatkozásában az útvonalak felhasználhatóságának megfelelően RPL-t szükség szerint külön kell benyújtani két végére, éjszakára stb.~~
- ~~Az EUROCONTROL CFMU az egyes tagállamoknak az AIP-kben közzétett repülési útvonalakra vonatkozó egyéb megkötéseit egy Route Availability Document (RAD) ban gyűjti.~~
- ~~A hozzá benyújtott repülési tervek esetében az IFR ellenőrző az útvonalak CDR és RAD szerinti használhatóságát.~~
- ~~16. rovat. RENDELTELTÉSI REPÜLŐTÉR ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ, KITERŐ REPÜLŐTÉR(ER)~~
- ~~Rendeltetési repülőter (4 karakter).~~
- ~~Írja be a rendeltetési repülőter négybetűs ICAO helységjelölését, pl. EDDF, LHDP.~~

- ~~Ha a rendeltetési repülőtereknek nem osztották ki helységjelölést, vagy a légijármű terepre tervezi a leszállás végrehajtását, írjon be ZZZZ-t, és a 10. rovatban DEST/jelölést használva adja meg a rendeltetési repülőter/leszállás helyét.~~
- ~~Budapest FIR-ben történő leszállás esetén a leszállás helyét földrajzi koordinátákkal, vagy az ahhoz legközelebbi cső – az ICAO 1.500.000 Legfőirgalmi Térképen feltüntetett – település névvel kell megadni.~~
- ~~Tejjes számított repülési idő (4 karakter)~~
- ~~Írja be.~~
- ~~FIR repülések esetén azt a számított időtartamot, amely a felszállástól addig a navigációs berendezéssel meghatározott pontig szükséges, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy ha a rendeltetési repülőteren ilyen navigációs berendezés nincs, akkor azt az időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőter fölé érkezésig szükséges.~~
- ~~VFR repülések esetén azt a számított időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőter fölé való érkezésig szükséges.~~
- ~~Le-felszállásokat gyakorló helyi repülések esetén az első felszállástól az utolsó leszállásig terjedő időt kell beírni.~~
- ~~APL esetén a teljes számított repülési időt a beleépő ponttól kell számítani.~~
- ~~Kitérő repülőter/repülőterek (4-4 karakter)~~
- ~~Írja be a kitérő repülőter vagy repülőterek négybetűs ICAO helységjelölését. Legfeljebb két kitérő repülőter adható meg, de egy kitérő repülőteret meg kell adni.~~
- ~~Ha a kitérő repülőtereknek nem osztották ki helységjelölést, írjon be ZZZZ-t, és a 10. rovatban ALTNV/jelölést használva adja meg a kitérő repülőter nevet.~~
- ~~Megjegyzés: Az IFFS nem fogad el olyan FPL-t, ahol mindkét kitérő repülőterként ZZZZ szerepel.~~
- ~~10. rovat: EGYED-TÁJÉKOZTATÁSOK~~
- ~~0-t (nullát) írjon be, ha semmilyen egyéb tájékoztatást nem tüntet fel ebben a rovatban.~~
- ~~A szükséges, vagy szükségesnek ítélt egyéb tájékoztatásokat az alább javasolt elsőbbségi sorrendben, az alábbi rövidítések használatával, törtvonalat követően kell megadni.~~
- ~~RFP/Qn Alternatív repülési terv jelzése, ahol n helyére az alternatív FPL sorszámát kell írni, pl. RFP/Q1~~
- ~~EET/F Pontos pontok és/vagy FIR határ jelölések és az ezekre számított teljes repülési idő, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, pl. EET/LEFKU0220 vagy EET/LEDA0040 LHCC0150 LOVV0215~~
- ~~RPL Módosított rendeltetési repülőterre vezető útvonaladatok, amelyet a módosított rendeltetési repülőter négybetűs ICAO jelölése követ (a módosított rendeltetési repülőterre történő repülés külön útvonalengedély függvénye), pl. RP/TPS UM986 LONLA UR22 OGRUS R22 UK UUEE~~
- ~~REG/ A légijármű lajstromjel, ha az eléri a 7. rovatban feltüntetett légijármű azonosító jelét, pl. REG/HALCB, kötélek repülés esetén a kísérő légijárművek lajstromjelét~~
- ~~SEL/ SELCAL kód~~
- ~~OPR/ Az útvonalon tartó neve, ha az a 7. rovatban megadott légijármű azonosító jeltől nem egyértelműen nyilvánvaló, pl. OPR/AIR SERVICE~~
- ~~STS/ Speciális kezelés igénylése az ATS-től és ennek oka,~~
- ~~– humanitárius célú repülések. STS/HUM~~
- ~~– mentőrepülések. STS/HOSP~~
- ~~– kutató-mentő repülések. STS/SAR~~
- ~~– állami, miniszterelnököt szállító repülések. STS/HEAD~~
- ~~– egyéb, állami hatóságok által kért különleges kezelés. STS/STAFF~~
- ~~– a repülési tervhez csak az érintettek jussanak hozzá. STS/PROTECTED~~
- ~~– kényszerhelyzetben lévő repülések (pl. APL esetén). STS/EMER~~
- ~~– RVSM-képesség hiánya. STS/NON RVSM~~
- ~~– a nemzeti hatóságok által az ATFM szabályozás alól kivont repülések, pl. a Nyitott Égbolt keretében végrehajtott felderítő vagy bemutató repülések. STS/ATFMEXEMPTAPPROVED~~
- ~~– többszörös jelölés ugyancsak alkalmazható. Hely esetében az egyes jelöléseket, különálló STS után kell feltüntetni, pl. STS/HEAD STS/NONPROTECTED.~~
- ~~STS után szükség szerint nyílt szöveg ugyancsak használható.~~
- ~~A speciális kezelés igénylésére vonatkozó előírásokat lásd az I. részben.~~
- ~~A teljes egészében OAT repülést STS/OAT feltüntetésével kell jelezni.~~
- ~~Ha a légijármű felmentést kapott a 8,33 kHz-esatonhasztalású rádióberendezéssel való felszereltség alól, ezt STS/EXM1033-el kell jelezni.~~
- ~~Az RNAV-képesség alól felmentett állami légijárműveknek a felmentést STS/NONRNAV feltüntetésével kell jelezni.~~
- ~~FYP/ A légijármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légijárművek száma előz meg, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak~~
- ~~PER/ A légijármű teljesítményadatai, ha ennek közlése az érintett ATS-hatóság külön előírta~~
- ~~SOM/ Kommunikációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak~~
- ~~DAT/ Adath kapcsolatra vonatkozó lényeges adatok, az S, H, V és M betűk egyikének, vagy több betű használatával. Pl. DAT/S műholdas adathkapcsolat, DAT/H földhullámú adathkapcsolat, DAT/V UHF adathkapcsolat, DAT/M S-módu adathkapcsolat~~
- ~~NAV/ Navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak~~
- ~~DEP/ Az indulási repülőter megjelölése, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használtak, pl. DEP/4657N02053E vagy DEP/GYOMA, illetve APL esetén azon ATS-egység helyének ICAO kód jelölése, ahonnan a megkezdő repülési tervadatokat beszerezhetők~~

- ~~DEST/ A rendelkezési repülőter megjelölése, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak, pl. DEST/4640N01857E vagy DEST/MADOCSA~~
- ~~ALTN/ Rendelési kiterő repülőter/repülőterek neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak~~
- ~~RTN/ Útvonal kiterő repülőter/repülőterek neve(i)~~
- ~~CODE/ A légjármű adatnéme (hat hexadecimális karakterrel kifejezve), ha ennek feltüntetését valamely érintett FIR ATS hatósága külön előírta~~
- ~~ANX/ Egyéb nyit szövegű megjegyzés. Itt kell feltüntetni esetlegesen:~~
 - ~~a repülés célját, pl. gyakorló repülés, műszaki berepülés, ejtőernyős ugratás, tűzoltás, fotózás, földi navigációs berendezések kalibrálása, transzparens vontatás,~~
 - ~~a diplomáciai és speciális engedélyek meglétéi,~~
 - ~~a repülés végrehajtásával kapcsolatban kért speciális tájékoztatásokat, pl. leszállási közlemény továbbításának kérés megadott címre,~~
 - ~~veszélyes anyagra vonatkozó információkat,~~
 - ~~az illetékes ATS hatóság által kért egyéb kiegészítő tájékoztatásokat,~~
 - ~~kötelékrepülés esetén szükség szerint a légjárművek típusait, valamint~~
 - ~~a légjármű vezetője által hasznosnak ítélt bármely egyéb tájékoztatást.~~
- ~~DOF/YYMMDD A közlekedés dátuma, hat számjegyre (YY=év MM=hónap DD=nap) jelöléssel, pl. DOF/041223. A közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül.~~
- ~~RVR/nnn Minimálisan szükséges futópálya menti látástávolság a leszálláshoz. Ezt a tájékoztatást ATFM célokra felhasználhatják~~
- ~~STAYINFO/n (n=1..2) Tájékoztató az útvonalon, az egyes légtérekben tervezett speciális tevékenységekről, pl. STAYINFO/CALIBRATION OF SVR VOR.~~
- ~~Nemzetközi repülések esetén a nyit szövegű részhez angol nyelvet kell használni, belföldi repülések esetén a magyar nyelv használata megengedett.~~
- ~~Megjegyzés. Az ATS egységek által kezelt repülési tervek 10. rovatá az IFPS-től származó alábbi kiegészítő tájékoztatásokat is tartalmazhatja.~~
- ~~IFP/ERRORRAD A kért útvonal nem egyezik meg a RAD-ban lévő megkötéssel.~~
- ~~IFP/ERRROUTWE A kért útvonal nem egyezik meg a létvégi útvonal felhasználási szabályokkal.~~
- ~~IFP/ERRROUTE A kért útvonalleírás valamilyen egyéb okból nem megfelelő, pl. valamely útvonalszakasz a kért repülési irányt eltereli.~~
- ~~IFP/ERRTYPE A légjármű típus valószínűleg hibásan van megadva.~~
- ~~IFP/ERRLEVEL A kért magasság nem megfelelő, pl. alacsony légtéri útvonalra a légjármű nagy magasságot töltött.~~
- ~~IFP/ERRDOBT Korábbi EOBT is létezik~~
- ~~IFP/NON033 A légjármű nem rendelkezik 0,33 MHz esatornaosztású képességgel, de az FPL-t nem lehetett visszautasítani, mert az indulási repülőter kívül esik az IFPS zónán.~~
- ~~IFP/033UNKNOWN Ismeretlen 0,33 MHz esatornaosztású képesség, mivel az IFPS a repülési adatokat a légjármű leszállása után kapta.~~
- ~~IFP/NONRVSM A légjármű nem rendelkezik RVSM képességgel.~~
- ~~IFP/RVSMVIOLATION A repülési terv nem felel meg az RVSM előírásoknak.~~
- ~~IFP/RVSMUNKNOWN Ismeretlen RVSM képesség (általában ATPL-ok esetén).~~
- ~~IFP/MODESASP A légjármű Mode S felszereltségű és Mode S légtérben maradván repül a rendelkezési repülőterig.~~
- ~~SRC/RQP A repülési tervet az IFPS RQP közleményre válaszolva küldte.~~
- ~~AWN/An A repülési terv a légjármű üzemben tartóknak a CFMU terminálon keresztül módosított útvonalát tartalmazza.~~
- ~~ORGN/ Az IFPS-től kapott közlemény eredeti feladója.~~
- ~~19. rovat. KIEGÉSZÍTŐ TÁJÉKOZTATÁSOK~~
 - ~~Üzenanyag~~
 - ~~T/ után írja be egy 4 számjegyűből álló csoportot, amely az üzenanyag mennyiségét jelzi órákban és percekben kifejezve.~~
 - ~~Személyek száma a fedélzeten~~
 - ~~T/ után írja be a fedélzeten lévő személyek összlétszámát (utások plusz személyzet). Írja be a TBN betűket (to be notified később közlendő), ha a bejelentés időpontjában a személyek száma nem ismert.~~
 - ~~Vész- és mentőfelszerelések~~
 - ~~R/ kényszerhelyzeti rádió.~~
 - ~~X-cjje (törölje) ki.~~
 - ~~az U-t, ha 243,0 MHz UHF,~~
 - ~~a V-t, ha 121,5 MHz VHF~~
 - ~~az E-t, ha kényszerhelyzeti helyjeladó (ELT) nem áll rendelkezésre.~~
 - ~~S/ mentőfelszerelések.~~
 - ~~X-cjje ki azokat, amelyek nem állnak rendelkezésre az alábbi mentőfelszerelések közül:~~
 - ~~P - sarki~~
 - ~~D - sivatagi~~
 - ~~M - tengeri~~
 - ~~S - dzsungel~~
 - ~~S/ mentőmellények.~~

- ~~X-cije ki valamennyit, ha mentőmellények nincsenek a fedélzetén.~~
- ~~Ha mentőmellények vannak.~~
- ~~X-cije ki azokat a jellemzőket, amelyekkel a mentőmellények nem rendelkeznek:~~
- ~~E - jelzőfény~~
- ~~F - fluoreszkáló anyag~~
- ~~U - UHF rádió~~
- ~~V - VHF rádió~~
- ~~D/ csónakok.~~
- ~~X-cije ki a D és C jelöléseket, ha mentőcsónakok nincsenek a fedélzetén.~~
- ~~Ha vannak, írja be a mentőcsónakok számát, és~~
- ~~írja be a befogadóképesség mezőbe a mentőcsónakokban összesen szállítható személyek számát,~~
- ~~X-cije ki a C jelölést, ha a mentőcsónakok nem fedettek,~~
- ~~írja be a mentőcsónakok színét.~~
- ~~Légijármű színe és jelzéseit~~
- ~~A/ írja be a légijármű számát és feltűnő jelölését (ha vannak ilyenek):~~
- ~~Megjegyzések~~
- ~~A/ X-cije ki az N jelölést, ha a mentőfelszerelésekre vonatkozóan egyéb megjegyzése nincs, illetve írja be a mentőfelszerelésre vonatkozó egyéb megjegyzéseit.~~
- ~~Légijármű parancsnoka~~
- ~~C/ írja be a légijármű parancsnokának nevét.~~
- ~~Benyújtotta~~
- ~~írja be a repülési tervet kitöltő szerv vagy személy nevét (szükség szerint elérhetőségi telefonszámát):~~
- ~~3. Az FPL űrlap képe~~

III. RÉSZ

AZ ISMÉTLŐDŐ REPÜLÉSI TERV FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSE

1. RPL kitöltési szabályok

1.1. Általános előírások

Kizárólag az IFR szerint működő repülések tervei vehetők fel a listára (a Repülési Terv - FPL - formátumban a repülési szabályok I-vel vannak jelölve).

Alapértelmezés szerint valamennyi légijármű menetrendszerű járatként üzemel (a repülés típusa S-sel jelölve az FPL formátumban), az ettől eltérő repülés típust a Q (megjegyzés) rovatban fel kell tüntetni.

Az RVSM működésre engedélyezett légijárművek üzemben tartóinak, a kért repülési szint figyelembevétele nélkül, ugyancsak W betűt kell beírniuk az ismétlődő repülési tervük (RPL) Q rovatába.

A légijármű üzemben tartónak módosító közleményt (CHG) kell benyújtania amennyiben az ismétlődő repülési terv szerint működő légijármű cseréje, a Q rovatban jelzett RVSM engedélyezési státus módosulását eredményezi.

Alapértelmezés szerint az RPL szerint működő valamennyi légijármű A és C módú 4096 kódbeállítású lehetőséggel rendelkező transzponderrel van felszerelve. Az ettől való eltérést a Q (megjegyzés) rovatban fel kell tüntetni.

A repülési terveket az indulási repülőterek ICAO helységjelöléseinek ABC sorrendje szerint, az egyes indulási repülőterek vonatkozásában pedig a számított fékoldási idők sorrendjében kell feltüntetni.

Szigorúan be kell tartani az FPL űrlapra megállapított adatszabályokat kivéve, ha a jelen rész 1.4. pontja ettől eltérően rendelkezik.

Valamennyi óraidő adatot UTC-ben, négy számjeggyel kell megadni.

Valamennyi számított repülési időadatot négy számjeggyel kell megadni (órák és percek).

Az egy vagy több közbenső leszállással járó repülések egyes szakaszaira vonatkozó adatokat külön sorba kell beírni, azaz az egyik indulási repülőterétől a következő rendeltetési repülőtérig terjedően még akkor is, ha a légijármű rádió hívójele vagy járatszáma a repülés valamennyi szakaszán változatlan marad.

Pontosan meg kell jelölni az új bejegyzéseket és törléseket a H rovatra megadottak szerint. A későbbi listák a javított és hozzáadott adatokat fogják tartalmazni, a törölt repülési tervek nem fognak bennük szerepelni.

Az oldalakat oly módon kell számozni, hogy jelölni kell az oldalszámot és az összes oldalak számát is.

Több sort kell használni az ismétlődő repülési terv leírásához, ha az O és a Q rovatok számára egy sorban rendelkezésre álló hely kevésnek bizonyul.

1.2. Egy repülést a következőképpen kell törölni:

1. Írjon a H rovatba mínusz (-) jelet, és ezután írja be a törölt járat adatait;

2. Végezzen el új bejegyzést a H rovatban + jellel megjelölve, a J rovatban tüntesse fel az utolsó járat dátumát és a törölt járat többi adatait változatlan formában írja be.

1.3. Egy repülés módosítását a következőképpen kell elvégezni:

1. Hajtsa végre a járat törlését az 1.2. pontban leírtaknak megfelelően; és

2. A harmadik sorban adja meg az új repülési tervet az egyes rovatokat szükség szerint módosítva, és jelezze az érvényességi időt az I és J rovatokban.

Megjegyzés: Az ugyanarra a repülésre vonatkozó valamennyi bejegyzést a fent meghatározott sorrendben kell megtenni.

1.4. Utasítások az ismétlődő repülési tervadatok beírásához

Az A-tól Q-ig terjedő rovatokat az alábbiak szerint töltsé ki.

A ROVAT: LÉGIJÁRMŰ ÜZEMBEN TARTÓ

ÍRJA BE: a légijármű üzemben tartó nevét

B ROVAT: CÍMZETT(EK)

ÍRJA BE: azoknak az államok által kijelölt szervezeteknek a nevét, amelyek a repülés útvonalán lévő FIR-ekre vagy illetékességi területekre vonatkozó ismétlődő repülési terveket kezelik.

C ROVAT: INDULÁSI REPÜLŐTÉR(EK)

ÍRJA BE: az indulási repülőtér(ek) helység jelölésé(i)t.

D ROVAT: DÁTUM

ÍRJA BE: mindegyik oldalra azt a dátumot (év, hó, nap) 6 számjegyből álló csoporttal, amikor a listát benyújtják.

E ROVAT: SOROZATSZÁM

ÍRJON BE: két számból álló sorozatszámot, amelynek első száma az év utolsó két számjegyét jelenti, ezután kötőjellel a jelzett évben történt benyújtás sorszámát (minden új évet 1-es sorszámmal kezdjen).

F ROVAT: OLDALSZÁM

TŰNTESSE FEL: az oldalszámot és a benyújtott összes oldal számát.

G ROVAT: KIEGÉSZÍTŐ ADATOK BESZERZÉSI HELYE

ÍRJA BE: annak az egységnek a nevét, ahol a repülési terv (FPL) 19. rovatának tartalma rendelkezésre áll, és ahonnan az késedelem nélkül beszerezhető.

H ROVAT: A BEJEGYZÉS TÍPUSA

ÍRJON BE: mínusz (-) jelet arra a repülési tervre, amelyet a listából törölni kíván,

ÍRJON BE: plusz (+) jelet minden olyan repülési terv elé, amelyet első ízben szerepeltet a listán, és későbbi benyújtások esetében azon repülési tervek elé, amelyek a korábbi betérjesztésen nem szerepeltek.

Megjegyzés: Jelen rovatban nem kell megjelölni azokat a repülési terveket, amelyek az előző benyújtáshoz képest változatlanok.

I ROVAT: ÉRVÉNYES ...-TÓL

ÍRJA BE: az első dátumot (év, hó, nap), amelyen a repülést megkezdeni tervezik.

J ROVAT: ÉRVÉNYES ...-IG

ÍRJA BE: az első dátumot (év, hó, nap), amelyen a repülést a megadott adatok szerint befejezni tervezik, vagy

ÍRJON BE: UFN-t, ha a befejezés dátuma nem ismert.

K ROVAT: A KÖZLEKEDÉS NAPJAI

ÍRJA BE: a hét napjának megfelelő számot a megfelelő oszlopba;

hétfő = 1-től vasárnap = 7-ig,

ÍRJON BE: 0-t azokba az oszlopokba, amely napokon a járat nem közlekedik.

L ROVAT: LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE

(az ICAO repülési terv 7. rovata)

ÍRJA BE: a légijármű azonosító jelét, amelyet a repülés során használni fognak (lásd jelen Függelék II. rész 2. pontját a kitöltési szabályra vonatkozóan).

M ROVAT: A LÉGIJÁRMŰ TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJA

(az ICAO repülési terv 9. rovata)

ÍRJA BE: az ICAO Doc8643 Légijármű típus jelölésekben megadott megfelelő ICAO jelölést;

ÍRJON BE: H, M vagy L jelölést az alábbiak szerint:

H - HEAVY (NEHÉZ), olyan légijármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszálló súlya 136 000 kg, vagy több;

M - MEDIUM (KÖZEPES), olyan légijármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszálló súlya 136 000 kg-nál kevesebb, azonban több, mint 7000 kg;

L - LIGHT (KÖNNYŰ), olyan légijármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszálló súlya 7000 kg, vagy kevesebb.

N ROVAT: INDULÁSI REPÜLŐTÉR ÉS IDŐ

(az ICAO repülési terv 13. rovata)

ÍRJA BE: az indulási repülőtér helység jelölését;

ÍRJA BE: a fékoldási időt, azaz azt a számított időpontot, amikor a légijármű az induláshoz történő gurulást megkezdi.

O ROVAT: ÚTVONAL

(az ICAO repülési terv 15. rovata)

a) UTAZÓSEBESSÉG

ÍRJA BE: a tényleges önsebességet (TAS) a repülés első vagy teljes szakaszára az ICAO repülési terv 15 (a) rovatának megfelelően.

b) UTAZÓMAGASSÁG

ÍRJA BE: a tervezett utazómagasságot az útvonal első szakaszára vagy a teljes útvonalra az ICAO repülési terv 15 (b) rovatának megfelelően.

c) ÚTVONAL

ÍRJA BE: a teljes útvonalat az ICAO repülési terv 15 (c) rovatának megfelelően.

P ROVAT: RENDELTELLÉSI REPÜLŐTÉR ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ

(az ICAO repülési terv 16. rovata)

ÍRJA BE: a rendeltetési helység jelölését,

ÍRJA BE: a teljes számított repülési időt.

Q ROVAT: MEGJEGYZÉSEK

ÍRJA BE: az illetékes ATS hatóság által megkívánt információelemeket és azokat az információkat, amelyeket az ICAO repülési terv 18. rovatában feltüntetnek, valamint mindazt, amely a repülésre vonatkozóan jelentőséggel bír a légiforgalmi szolgálatok számára.

2. Példa a kitöltött RPL formanyomtatványra

REPETITIVE FLIGHT PLAN LISTING

A OPERATOR BRITISH AIRWAYS B ADRESSEE(S) UK STORED FLIGHT PLAN OFFICE EGTXXZBZX 9 rue de Champagne 91205 Athismons France C DEPARTURE AERODROME(S) EGLL D DATE 800305 E SERIAL NO. 80-12 F PAGE OF3/3

+ - IVALID FROMyymmdd JVALID UNTIL yymmdd K LAIR-CRAFT IDENTIFI-CATION(Item 7) MTYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY (Item 9) NDEPARTURE AERODROME AND TIME (Item 13) O PDESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIIVIE (Item 16) Q REMARKS

1 2 3 4 5 6 7 CRUISING SPEED LEVEL ROUTE LEVEL ROUTE

+ 800401 811031 1 2 3 4 5 6 7 BAW004 HS21 EGLL 0700 N0440 F210 A1E UAIE DPE UA 16 MAN LFPG 0045

+ 800401 800731 1 2 3 4 5 6 7 BAW032 HS21 M EGLL 1800 N0440 F210 A1E UAIE DPE UA 16 MAN LFPG 0045

+ 800801 811031 1 0 3 0 5 0 7 BAW032 HS21 M EGLL 1800 N0440 F210 A1E UAIE DPE UA 16 MAN LFPG 0045

+ 800601 800930 0 0 0 0 0 0 7 BAW082 HS21 M EGLL 1805 N0450 F270 A1S UA2S RBT UA3 MTL

UA3 W STP PCT GL LLFMN 0130

800103 800930 0 0 0 0 0 6 7 BAW092 B737 M EGLL 1810 N0430 F190 A1E UA1E DPE UA 16 MAN LFPG 0400 CHARTE RED ACFT

800103 800315 0 0 0 0 0 6 7 BAW092 B737 M EGLL 1810 N0430 F190 A1E UAIE DPE UA 16 MAN LFPG 0400 CHARTE RED ACFT

F Függelék

NAPKELTE-NAPNYUGTA TÁBLÁZAT

JANUÁR FEBRUÁR MÁRCIUS ÁPRILIS MÁJUS JÚNIUS

NK NNY NK NNY NK NNY NK NNY NK NNY NK NNY NK NNY

01 06.32 15.03 06.12 15.43 05.25 16.28 04.23 17.13 03.28 17.55 02.51 18.33

05 06.32 15.07 06.07 15.50 05.17 16.34 04.15 17.19 03.21 18.01 02.49 18.37

10 06.31 15.12 06.00 15.58 05.08 16.42 04.05 17.26 03.14 18.08 02.47 18.40

15 06.28 15.19 05.52 16.05 04.58 16.49 03.56 17.33 03.07 18.14 02.46 18.43

20 06.25 15.25 05.43 16.13 04.48 16.56 03.47 17.40 03.01 18.20 02.47 18.45

25 06.20 15.33 05.34 16.21 04.37 17.03 03.38 17.47 02.56 18.26 02.48 18.46

JÚLIUS AUGUSZTUS SZEPTEMBER OKTÓBER NOVEMBER DECEMBER

NK NNY NK NNY NK NNY NK NNY NK NNY NK NNY

01 02.51 18.45 03.22 18.19 04.03 17.26 04.43 16.25 05.28 15.28 06.11 14.56

05 02.53 18.44 03.27 18.14 04.08 17.18 04.48 16.17 05.34 15.22 06.16 14.54

10 02.57 18.42 03.33 18.06 04.15 17.08 04.55 16.07 05.41 15.15 06.21 14.53

15 03.02 18.38 03.40 17.58 04.21 16.58 05.03 15.58 05.09 15.09 06.25 14.54

20 03.07 18.34 03.47 17.49 04.28 16.48 05.10 15.48 05.56 15.04 06.29 14.55

25 03.13 18.28 03.53 17.40 04.35 16.37 05.17 15.40 06.03 14.59 06.31 14.58

A fenti időértékek Budapestre (472600 É 0191400 K) vonatkoznak.

Az ország északi és déli területei közötti különbséget nem kell figyelembe venni.

A keleti és nyugati területek között az időkülönbségek az alábbi ábra alapján határozhatók meg:

G Függelék

MÉRTÉKEGYSÉGEK

Megnevezés Mértékegység

nemzetközi megengedett

Navigációs távolságban, helyzetjelentésben használt nagyobb távolság tengeri mérföld és tized kilométer és tized

Rövidebb távolság (pl. futópálya hosszúság) méter méter

Magasság láb méter

Vízszintes irányú sebesség csomó, Mach-szám kilométer/óra, Mach-szám

Függőleges irányú sebesség láb/perc méter/s

Szélesség csomó kilométer/óra

Szélirány (le- és felszálláshoz) fok (mágneses É-től) fok (mágneses É-től)

Szélirány (általános) fok (földrajzi É-től) fok (földrajzi É-től)

Vízszintes látástávolság (beleértve a futópálya menti látástávolságot) kilométer, méter kilométer, méter

Magasságmérő beállítás hektó Pascal Hgmm
Hőmérséklet fok (Celsius) fok (Celsius)
Tömeg tonna, kilogramm tonna, kilogramm

H Függelék

FEDÉLZETI VÁLASZJELADÓK (TRANSPONDER) ÜZEMELTETÉSÉNEK SZABÁLYAI

1. A C mód beállítási lehetőséggel rendelkező transzponder minden esetben ilyen módon kell üzemeltetni, ha az ATS egységek kifejezetten más utasítást nem adnak.

Megjegyzés: Budapest FIR ellenőrzött légtereiben az ATS egységek számára megjelenített C módból származó magassági információ türése + 200 láb (+ 60 m). Egyéb légterekben + 300 láb. (+ 90 m). Ezen értékek elérésekor, vagy ezeket meghaladó eltérés esetén az ATS egységek kérhetik a C módú információ adásának megszüntetését. Amennyiben a transzponder műszaki sajátosságai következtében a C mód kikapcsolása az A módú üzemet is megszakítja, erre a légi jármű vezetőjének figyelmeztetnie kell az érintett ATS egységet.

2. Ha az érintett repülőterre vonatkozóan másképp nem írják elő, felszállás előtt a mód/kód beállítása után a transzpondert bekapcsolt állapotba helyezni csak közvetlenül a felszállás előtt szabad. A készüléket külön felszólítás nélkül ki kell kapcsolni, vagy készenléti helyzetbe kell kapcsolni a leszállás végrehajtása után. Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel vagy oda történő üzemelés esetén az induló légi járművek transzponderüket a forgalmi előtérrel történő elgurulásakor kell bekapcsolniuk és leszállás után az állóhelyre történő begurulásig bekapcsolva kell tartaniuk!

3. GAT repülés végrehajtása közben a transzpondert folyamatosan üzemeltetni kell.

4. Amennyiben a légi jármű vezetőjének az ATS nem adott egyedi kód beállítására utasítást, az alábbi kódokat kell beállítani:

Ellenőrzött légtérben történő működés esetén: A/C 2000.

Ellenőrzött légtéren kívüli repülés esetén a légi jármű osztályba sorolásának megfelelően:

Légi jármű osztály SSR kód

repülőgépek A/C 7000

helikopterek A/C 7001

vitörázógépek A/C 7002

levegőnél könnyebb légi járművek A/C 7003

5. Speciális kódok használata

a) jogellenes beavatkozás esetén állítson 7500-at, vagy a körülményektől függően 7700-as kényszerhelyzeti kódot,

Megjegyzés: A 7500 beállítását követően az ATC a kód megerősítését kéri. A válasz elmaradását az ATC úgy értelmezi, hogy nem véletlen téves kódbeállításról van szó.

b) rádióhiba esetén állítson 7600-at,

c) kényszerhelyzet esetén, ha a légi jármű számára egyedi kódot jelöltek ki, tartsa meg a kiosztott kódot mindaddig, míg az ATC egyéb utasítást nem ad. Ennek ellenére a légi jármű vezetője a kényszerhelyzet jellegétől függően transzponderét a 7700-s kódra bármikor átállíthatja, ha ez tűnik a legmegfelelőbb eljárásnak.

Megjegyzés: Bekapcsolt állapotban a 75, 76 vagy 77-tel kezdődő kódokra történő átállítások a földi egységeknél riasztást okozhatnak.

6. SPI-t (speciális helyzetazonosítás) csak az ATS egységek utasítására szabad kapcsolni.

7. Fedélzeti válaszjeladó repülés közbeni meghibásodása

A légi jármű-vezető tájékoztassa a vele rádióösszeköttetésben lévő ATS egységet a meghibásodásról.

Ha a repülést ellenőrzött légtéren kívül, 4000'-on vagy felette hajtja végre, süllyedjen 4000' alá (kivéve, ha TIZ-ben végez helyi repülést).

A légi járműparancsnok leszállás után intézkedjen a transzponder mielőbbi megjavításáról.

I Függelék

REPÜLŐTEREK ADATAI

A repülőterek adatai az AIP-ben kerülnek közzétételre.

J Függelék

LÉGI JÁRMŰVEK OSZTÁLYOZÁSA

Megjegyzés: A motoros vitörázó, motoros függővitörázó, motoros siklóernyő, valamint az ultrakönnnyű légi jármű a levegőnél nehezebb, hajtóművel felszerelt repülőgépeknek minősül.

K Függelék

AFIS EGYSÉGGEL RENDELKEZŐ REPÜLŐTEREKEN TÖRTÉNŐ MŰKÖDÉS SZABÁLYAI

1. AFIS

1.1. A Magyarország egyes nem ellenőrzött repülőterein repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot (Aerodrome Flight Information Service - AFIS) nyújtanak. A szolgálatot ún. AFIS egységek nyújtják.

1.2. Az AFIS egységek a légi járművek számára ismert forgalomra, meteorológiai viszonyokra és repülőtéri állapotokra vonatkozó tájékoztatásokat adnak. Légiforgalmi irányítói engedélyeket nem adnak.

1.3. Az AFIS egységek rádiótávbeszélő hívőjele a repülőtér nevéből és az ezt követő INFO szóból áll.

1.4. A repülések biztonságos és hatékony végrehajtása érdekében, az AFIS egységek tájékoztatásokat és javaslatokat adnak:

- a repülőtéri forgalom és a repülőtér kijelölt légtérben működő légi járművek számára;
- műszer szerinti megközelítést végrehajtó légi járművek számára (azokon a repülőtereken, ahol műszer szerinti megközelítési eljárásokat kidolgoztak).

1.5. Az AFIS egységek a fenti légi járművek számára riasztószolgálatot is nyújtanak.

1.6. Az AFIS egységeknek ugyancsak feladatuk az ATC engedélyek beszerzése, és ezek továbbítása az érintett légi járművek számára, ha az induló légi jármű felszállás után a repülőtér elhagyva, ellenőrzött légtérben tervezett repülését folytatni.

1.7. Azokon a repülőtereken, ahol műszer szerinti megközelítési eljárások végrehajtása is lehetséges, az AFIS egység a VFR légi járművet a TIZ határánál várakoztathatja, ha ez egy műszer szerinti megközelítést végrehajtó IFR légi jármű biztonsága érdekében szükséges.

2. Javasolt futópálya

Az AFIS egységek a felszállni, vagy leszállni készülő légi járművek számára meghatározott futópályát javasolnak.

A JAVASOLT FUTÓPÁLYA (SUGGESTED RUNWAY) kifejezés azt a futópályát jelöli, amelyet az AFIS egység a legmegfelelőbbnek tart az érintett légi jármű számára, figyelembe véve a talajszület, a futópálya hosszát, a megközelítési navigációs berendezéseket, valamint a forgalmi helyzetet. Általában azt a futópályát javasolják, amely a széliránynak a legjobban megfelelő. Előfordulhat azonban, hogy a forgalmi helyzetet és a rendelkezésre álló megközelítési berendezéseket figyelembe véve, ettől eltérő pálya használatát javasolják. A légi jármű vezetője azonban nem mentesül azon felelőssége alól, hogy eldöntse, a javasolt futópálya minden vonatkozásban megfelel-e a biztonságos üzemelés követelményeinek, figyelembe véve légi járművének technikai jellemzőit. Ha az érintett légi jármű vezetője a légi jármű jellemzői miatt a javasolt futópályát elfogadni nem tudja, erről amilyen hamar csak lehetséges - tájékoztassa az AFIS egységet.

3. Induló légi járművek számára adott tájékoztatások

Az előtérben: javasolt futópálya, talajszél, légnyomás, és lényeges helyi forgalomra vonatkozó tájékoztatást adnak.

A futópálya váróhelyén: a légi jármű felszállásra kész bejelentését követően a légi jármű ISMERT FORGALOM NINCS (NO REPORTED TRAFFIC) tájékoztatást, vagy ismert forgalomra vonatkozó tájékoztatást kap. Ha a korábban ismertetett okok miatt a légi jármű részére ATC engedély közvetítésére van szükség, az ATC engedélyt legkésőbb ennél a helynél továbbítják. Az ATC engedély továbbítására az ATC ENGEDÉLYEZI ÖNNEK... (ATC CLEARS YOU TO...) kifejezést használják.

A futópályára történő kigurulásakor: a PÁLYA SZABAD (RUNWAY FREE), kifejezéssel tájékoztatja az AFIS egység a légi járművet a felszállás végrehajthatóságáról, vagy ismert forgalomra vonatkozó tájékoztatást ad, ha ez korábban nem volt lehetséges.

Felszállás után: frekvenciaváltásra történő felszólítás, ha ez szükséges.

4. Leszálló légi járművek számára adott tájékoztatások

A rádióösszeköttetés első ízben történő felvételekor: javasolt futópálya, forgalmi tájékoztatás, meteorológiai tájékoztatás és futópálya állapotok (az AFIS egység javasolhatja az érkező VFR légi járműnek, hogy kijelölt pont felett várakozzon).

A hosszúfalon, alapfalon vagy végső egyenesen: PÁLYA SZABAD (RUNWAY FREE), vagy a futópályán, vagy annak közelében mozgó egyéb légi járművekről, akadályokról stb. szóló tájékoztatás.

Leszállás után a futópályán: ha szükséges, gurulással kapcsolatos információk megadása.

Begurulás közben: parkolásra vonatkozó információk, ha szükséges.

5. Induló, illetve érkező légi járművektől megkívánt jelentések

Annak érdekében, hogy az AFIS egység folyamatosan ismerje a forgalmi helyzetet és, hogy korrekt és folyamatos tájékoztatást tudjon adni valamennyi légi jármű számára, szükséges, hogy minden légi jármű a szükséges mértékben jelentse be szándékait és repülési manővereit, pl.:

Induló légi járművek:

- felszálláshoz történő gurulási szándék;
- használandó futópálya;
- felszállás utáni útvonal;
- felszállásra kész jelentés;
- kigurulás a futópályára;
- bármely egyéb szándék vagy manőver, amely egyéb légi járművek forgalmát befolyásolhatja.

Érkező légi járművek:

- helyzete, magassága és érkezésének számított időpontja a kijelölt belépő pontra, vagy a repülőtérre;
- IFR repülés esetén a kért futópálya és a megközelítési eljárás;
- jobb forgalmi körbe történő belépési szándék, ha a repülési szabályok szerint bal iskolakörrel kellene a megközelítést és leszállást végrehajtani;
- várakozás megkezdése vagy befejezése;
- műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdése, vagy belépés a forgalmi körbe;
- fontos pontok keresztezése, pl. a távoli irányadó átrepülése a műszer szerinti megközelítés során;
- alapfalra, vagy végső egyenesre történő fordulás;
- gurulás az előtérre, vagy a parkolóhelyre leszállás után;

- megszakított megközelítés;
- egyéb, más szándék vagy manőver, amely más légi járművek működését befolyásolhatja.

6. A repülőtér légterét átrepülő légi járművek

Annak a légi járműnek, amely egy forgalmi tájékoztató körzetet (TIZ), leszállási szándék nélkül kíván átrepülni, az alábbiakról kell tájékoztatnia a repülőtéri AFIS egységet a légtér határának átrepülése előtt:

- helyzet és magasság;
- útvonal, illetve a légtér átrepülésének szándéka;
- számított belépési idő, illetve a repülőtér vagy kijelölt navigációs berendezés feletti átrepülés tényleges időpontja.

Az érintett légtér átrepülése során a bejelentett magasságot, vagy útvonalat megváltoztatni csak az AFIS egység előzetes tájékoztatása és annak nyugtázása után szabad.

Az átrepülő légi jármű számára az AFIS egység következő tájékoztatásokat nyújtja:

- forgalmi tájékoztatás, lényeges helyi forgalom;
- bármely egyéb, a légi jármű számára fontosnak ítélt tájékoztatás.

Az átrepülés bejelentésével továbbított repülési tervadatokból nem következik, hogy a légi jármű számára ezt követően a rendeltetési repülőtéren történő leszállásig automatikusan riasztószolgálatot biztosítanak.

7. A PÁLYA SZABAD kifejezés használata

A PÁLYA SZABAD kifejezést akkor továbbítják az induló vagy leszálló légi jármű számára; ha más légi jármű nem tartózkodik a futópályán, vagy nem várakozik, vagy gurul a futópálya szélétől számított 50 m távolságon belül (illetve 30 m távolságon belül, ha a futópálya hossza a 900 m-t nem haladja meg).

8. Légi járművek gurulása

Ha egy légi jármű a repülőtér területén felszállással vagy leszállással kapcsolatban nem álló gurulást kíván végrehajtani, szándékát jelentse be az AFIS egységnek, amely szükség szerint lényeges forgalomról szóló tájékoztatást ad.

9. Várakozás kigurulás előtt

A felszálláshoz történő kigurulás előtti várakozást a kijelölt váróhelyen kell végrehajtani, ha ilyet kijelöltek. Ha kijelölt váróhely nincs, az AFIS egységtől információt kell kérni a várakozás helyére vonatkozóan.

10. Légijármű-vezetők közötti közleményváltások

Ha az AFIS egység előnyösnek ítéli, felkérheti az érintett légi járművek vezetőit, hogy közvetlenül tájékoztassák egymást, illetve egymás között koordinálják repülési műveleteiket az összeütközések megelőzése érdekében. Ilyen közvetlen rádióösszeköttetést a légi járművek vezetői is kezdeményezhetnek.

11. Fény- és pirotechnikai jelzések

Az AFIS egység, ha egyéb módon nem lehetséges, egy légi jármű számára fény- vagy pirotechnikai eszközök segítségével is adhat tájékoztatást.

A szaggatott vörös fényjelek, vagy vörös rakéta valamilyen veszélyről történő figyelmeztetésül szolgálnak a légi jármű vezetője számára.

Az ilyen jelzések egyike sem jelent irányítói engedélyt vagy utasítást.

L Függelék

VFR ELJÁRÁSOK BUDAPEST REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETBEN ÉS BUDAPEST TMA-BAN

Megjegyzés: A Budapest repülőtéri irányító körzet (CTR) és Budapest TMA leírását a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelölésről szóló miniszteri rendelet 2. melléklete, és az 1:500 000 léptékű légiforgalmi térkép tartalmazza.

1. VFR eljárások Budapest CTR-ben

1.1. Általános előírások

1.1.1. Időjárási minimum:

- látástávolság 5 km;
- felhőalap 1500 láb (450 m).

1.1.1.1. Különleges VFR repülések

a) A CTR-ben a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. Melléklet 7. Fejezet 7.13 pontja alapján különleges VFR repülések engedélyezhetők, amennyiben a földi látástávolság legalább 1500 m.

Ha a földi látástávolság kisebb, mint 1500 m, csak az állami légi járművel különleges feladatot végrehajtó repülések, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos helikopterrepülések részére engedélyezhető különleges VFR repülés végrehajtása. Az ilyen repülések végrehajtására vonatkozó eljárásokat az illetékes ATC egység és az érintett légi járművek üzemben tartói között együttműködési eljárásban kell rögzíteni.

Megjegyzés: Lásd a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. Mellékletének 7.13.1.4 pontját.

b) A különleges VFR repüléseket felhőalap megkötés nélkül, de folyamatos földlátással kell végrehajtani.

Megjegyzés: A légi járműveknek olyan navigációs képességgel kell rendelkezniük, és olyan sebességgel kell repülniük, amely lehetővé teszi, hogy az akadályokat kellő időben észleljék, az összeütközés elkerülése érdekében.

c) Az állami légi járművel különleges feladatot végrehajtó repülések, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repülések kivételével a különleges VFR repüléseket a 3. Fejezet Látvarepülési szabályok 3.4 pontjában előírt minimális magasságok betartásával kell végrehajtani.

1.1.2. A CTR-ben hajtómű nélküli légi járművek repülése tilos.

1.1.3. A CTR végső megközelítési területére csak a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre történő leszállás, vagy speciális repülő feladat végrehajtása esetén lehet berepülni.

A végső megközelítési terület a földfelszíntől 2000 (600 m) AMSL magasságig tart, és az alábbi koordinátákat összekötő vonalak határolják:

473358 É 0191018 K - 472918 É 0191418 K

472528 É 0192012 K - 472204 É 0193042 K

471620 É 0192300 K - 472336 É 0191600 K

472624 É 0191145 K - 472941 É 0190336 K

473358 É 0191018 K

Speciális repülő feladatnak minősül: az állami légi járművel különleges feladatot végrehajtó repülés, valamint a betegszállítással és életmentéssel kapcsolatos repülés, továbbá a mező- és erdőgazdasági légi munkavégzés, közegészségügyi légi beavatkozás, teher-beemelés, légi fényképezési és légi megfigyelési feladatokot végző repülés.

1.2. A repülések végrehajtása

1.2.1. A nem ellenőrzött légtérből belépni szándékozó légi járműveknek fel kell venniük a rádióösszeköttetést a TWR-rel (118,1 MHz) a CTR határ átrepülése előtt, és engedélyt kell kérniük a belépésre.

1.2.1.1. A belépést kijelölt belépő pontokon kell végrehajtani, kivéve, ha a Budapesti TWR másként nem rendelkezik.

1.2.1.2. Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre érkező és induló légi járművek csak a közzétett pontokon keresztül tervezhetik a repülést.

1.3. Megközelítési eljárás a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren

1.3.1. A belépő pont engedélyezett átrepülése után közeledjen és a TWR utasítása szerint:

- lépjen be a kijelölt várakozási légtérbe; vagy

- hajtsa végre a megközelítést és leszállást.

Várakozás: Maximum 1500 láb (450 m) tengerszint feletti magasságon.

1.3.2. Leszállás

1.3.2.1. A leszállás a futópályákra, valamint a kijelölt helikopter leszálló helyre hajtható végre.

1.3.2.2. A leszállás helyét a repülőtéri irányító torony a rádióösszeköttetés felvételekor közli. A leszállás helyének kijelölésekor a TWR figyelembe veszi a futópályák kijelölésére vonatkozó előírásokat.

Megjegyzés: A helikopter leszállóhely a 13R/31L futópályától DNy-ra, az A1 és B1 guruló utak között található.

1.3.3. Rádióösszeköttetés megszakadásakor követendő eljárás

Közeledjen az engedély szerint, és ha nem kapott leszállási engedélyt, a belépési pont felett várakozzon 5 percet és hajtsa végre a leszállást a használatos futópályára.

Rádióösszeköttetés megszakadása esetén a TWR meg fogja kísérelni az engedélyek, illetve utasítások továbbítását az A Függelékben szereplő fényjelek segítségével.

1.3.4. Földi mozgás

Ha a TWR más utasítást nem ad, a gurulást a FOLLOW ME beállító gépkocsi utasítása szerint kell végrehajtani.

1.4. Induló légi járművek

1.4.1. Induló légi járművek a felszállást az 1.3.2. pontban megadott leszállóhelyekről hajthatják végre.

1.4.2. Indulási eljárások

Hagyja el a CTR-t a TWR által adott útvonalengedély szerint.

1.4.3. Rádióösszeköttetés megszakadásakor követendő eljárás

a) ha a felszállás előtt szakad meg a rádióösszeköttetés, felszállni tilos;

b) ha felszállás után szakad meg a rádióösszeköttetés, folytassa a repülést és járjon el jelen szabályzat 2. Fejezetében leírt, a rádióösszeköttetés elvesztése esetén követendő szabványeljárások szerint.

2. VFR eljárások Budapest TMA-ban

2.1. Belépési eljárás

2.1.1. Budapest TMA alatt lévő repülőterekről történő felszállás esetén az indulási repülőtér forgalmi körének elhagyásakor a légi járműnek fel kell vennie a rádióösszeköttetést Budapest ATS Központ APP szektorával.

2.2. Repülési magasságok

A légi járművek repülési magasságának ellenőrzése az átváltási magasságon, vagy az alatt végrehajtott repülések esetén lábban kifejezett tengerszint feletti magasságok szerint, a legalacsonyabb használható repülési szinten, vagy a fölött végrehajtott repülések esetében pedig repülési szintek szerint történik.

Az átváltási rétegben utazómagasságot nem jelölnek ki.

Megjegyzés: A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló miniszteri rendeletnek megfelelően a vitorlázó légterekben használható magasságok betartása kötelező, tekintettel arra, hogy az ATC a vitorlázó légterek és az általa kezelt IFR légi járművek között 500 láb (150 m) függőleges elkülönítést biztosít.

M Függelék

RÁDIÓÖSSZEKÖTTETÉS ELVESZTÉSE

1. Általános eljárások

Ha egy légi jármű nem képes összeköttetést létesíteni valamely ATS szektorral a kijelölt frekvencián, a beállított frekvencia ellenőrzése után ellenőrizze, hogy rádióberendezése megfelelően működik-e.

Megjegyzés: A vevőkészülék működése az egyéb rádió-közleményváltások vagy folyamatos rádióadások (VOLMET, ATIS) figyelésével ellenőrizhető.

Ha a rádiókészülék adó és vevő egységei megfelelően működnek, az érintett ATS frekvencián működő egyéb légi járműveket fel kell kérni, hogy közvetítsenek a légi jármű és az érintett ATS egység között, ha pl. a földrajzi viszonyok akadályozzák az összeköttetés felvételét.

Ha ez az eljárás sikertelen, a légi jármű próbáljon meg összeköttetést létesíteni az érintett ATS egység egyéb szektorai által használt frekvenciákon, és kérje fel azokat a közlemény továbbítására. Ha a kísérlet eredménytelen, próbálja meg a rádióösszeköttetés felvételét egyéb ATS egységgel. Ha az érintett ATS szektor másodlagos frekvenciával is rendelkezik, a légi jármű először próbáljon meg összeköttetést létesíteni az érintett szektorral a másodlagos frekvencián.

Ha a fedélzeti rádióvevő és/vagy adóberendezés meghibásodott, és a légi jármű transzponderrel rendelkezik, megfelelő kód beállításával jelezze a rádióhibát.

Megjegyzés: Lásd a 2. Fejezet 2.6.6.2 pontját is!

2. Vevőkészülék meghibásodása

Ha egy légi jármű állomás vevőkészülék hiba miatt nem tud összeköttetést létesíteni, a TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE (VAKADÁS VEVŐKÉSZÜLÉK HIBA MIATT) kifejezést követően továbbítson jelentéseket a használatos frekvencián a tervezett időpontokban, illetve földrajzi helyeken. A közlemény leadása után azt teljes terjedelmében meg kell ismételni, és közölni kell a következő adás tervezett időpontját.

N Függelék

VULKÁNI TEVÉKENYSÉGRŐL SZÓLÓ KÜLÖNLEGES LÉGI JELENTÉS (VAR) ŰRLAP

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

O Függelék

LÉGIFORGALMI ESEMÉNY JELENTÉS ŰRLAP

1. Az űrlap képe

* Delete as appropriate.

2. A Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlap kitöltése

Megjegyzés: Az előzetesen rádióon leadott jelentések tartalmazzák a formanyomtatvány sátrózott részeiben feltüntetett elemeket!

2.1. Rovatok

A - A jelentést tevő légi jármű azonosító jele.

B - Az esemény típusa.

Megjegyzés: Az AIRPROX jelentést azonnal adják le rádióon.

C - Az esemény leírása.

C1 - Dátum/időpont (UTC-ben), és

- helyzet (irányszög és távolság) valamely navigációs berendezéstől, vagy földrajzi szélesség/hosszúság.

C2 - A jelentést tevő légi járműre vonatkozó tájékoztatások leírása, pl. C2 c)-nél: FL350/1013 hPa, vagy 2500 ft/QNH 1007 hPa, vagy 1200 ft QFE 998 hPa, valamint a megfelelő rovatok kipipálása: ().

C3 - A másik, az eseményben érintett légi járműről szóló tájékoztatások leírása, valamint a megfelelő rovatok kipipálása: ().

C4 - A légi járművek közötti legkisebb vízszintes/függőleges távolság.

C5 - A repülés meteorológiai körülményei.

C6 - Bármely egyéb, a légi jármű parancsnoka által fontosnak ítélt tájékoztatás leírása. Szükség szerint további külön lapok használhatók az esemény leírására. A légi járművek helyzeteinek megjelöléséhez a mellékelt ábrák felhasználhatók.

D - Minden egyéb más tájékoztatás.

D1 - A jelentő légi járműre vonatkozó egyéb tájékoztatások pl. D1 f)-nél, az ATS egység állami hovatartozása, a dátum és az időpont UTC-ben. D1 g)-nél, a jelentés kitöltési dátuma és időpontja UTC-ben.

D2 - A jelentést tevő személy beosztása, címe és aláírása.

D3 - A jelentést vevő személy beosztása és aláírása.

E - Az érintett ATS egység kiegészítő tájékoztatásai.

E1 - A jelentés vételének módja.

E2 - Az ATS egység tevékenységének leírása, beleértve a nyújtott szolgálatot, a rádiófrekvenciát, a kijelölt SSR kódok, magasságmérő beállítás és a kiadott engedély. Az eseményt radaron/szabad szemmel észlelték, a légi jármű fedélzeti rendszere/ATS figyelmeztetést adott, és az erre történő érdeklődésre kapott magyarázat leírása.

Használja a mellékelt ábrát a légi járművek helyzetének jelzésére és szükség szerint csatoljon további lapokat az esemény leírásához.

P Függelék

ACAS IMPLEMENTATION MONITORING PILOT REPORT FORM

(Fill in blanks/Circle correct answers)

Aircraft operator:
Name: (Information requested on this line is optional) Telephone:
Aircraft Call Sign: Registration: Type:
Aerodrome of departure: Destination:
Date of event: Time (UTC):
Own altitude: ft/FL Cleared altitude: ft/FL
Own aircraft position FIR: or: VOR: Radial: DME:
LAT. or: LONG:
TMA Radar vectoring?: YES/NO SID/STAR Procedure
ATC unit: Frequency: SSR Code:
Phase of flight: Take-off/Climb/Cruise/Initial Descent/Hold/Approach/Final/Missed approach
TA information (before RA) TA issued?: YES / NO Visual contact as a result of TA?: YES /NO
RA information
Intruder information bearing: o'clock Range: NM
Relative altitude: ft above/below Climbing/Level/Descending
Original RA: Climb/Crossing Climb/Descend/Crossing Descend Reduce Climb/Reduce Descent/Monitor Vertical Speed If
Reduce/Monitor Vertical Speed, limits: fpm to fpm
Subsequent advisory(ies): Climb Now/Descend Now/Increase Climb/Increase Descent/ Monitor Vertical Speed
Did you follow the RA?: YES/NO If appropriate, estimated deviation from clearance: ft
RA was: Necessary/Useful/Nuisance
ATC Information ATC traffic information issued?: YES/NO
ATC avoiding action issued?: YES/NO If YES, consistent with RA?: YES/NO
Flight conditions IMC/VMC Day/night Visibility: NM
Remarks (if necessary, continue overleaf:)

Q Függelék

KIJELÖLT KÖRZETI FREKVENCIÁK

A kijelölt körzeti frekvenciákat az AIP tartalmazza.

R Függelék

MEGHATÁROZÁSOK

Megjegyzés: Jelen melléklet szövegében a szolgálat kifejezés mindvégig funkciók, vagy nyújtott szolgáltatás megjelölésére vonatkozó elvont fogalmat, míg az egység kifejezés egy szolgálatot ellátó kollektív testületet jelent.

A jelen melléklet szövegében használt kifejezések jelentése a következő:

1. ACK közlemény - ACK message

Közlemény elfogadását jelző válaszközlemény, amelyet az EUROCONTROL IFPS egysége továbbít a számára eljuttatott közlemény feladójának.

2. ADS

Automatikus adattovábbításon alapuló felderítés jelölésére használt rövidítés.

3. ADS megállapodás - ADS agreement

Az ADS jelentések tartalmát és feltételeit rögzítő terv (azaz, az ATS egység által megkívánt adatok, és az ADS jelentések gyakoriságának vonatkozásában az ADS szolgálat nyújtását megelőzően megállapodásra kell jutni).

Megjegyzés: A megállapodás feltételei a földi rendszer és a légi járművek közötti címzett ADS kapcsolat, vagy címzett ADS kapcsolatok sorozata útján valósulnak meg.

4. Adatkapcsolat összeköttetések - Data link communications

Távközlési összeköttetés, amelynek során a közleményeket adatkapcsolaton keresztül továbbítják.

5. AFIL

Levegőből benyújtott repülési terv (Air Filed Flight Plan) jelölésére használt rövidítés.

6. AIP

Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (Aeronautical Information Publication) jelölésére használt rövidítés.

7. AIS

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat (Aeronautical Information Services) jelölésére használt rövidítés.

8. AIS egység - AIS unit

Meghatározását lásd a Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység alatt.

9. AMC

A Légtérigazgató Csoport (Airspace Management Cell) jelölésére használt rövidítés.

10. AMSL

Közepes tengerszint feletti magasság (Above Mean Sea Level) jelölésére használatos rövidítés.

11. ATS egység - ATS unit

Meghatározását lásd a Légiforgalmi szolgálati egység alatt.

12. ATS útvonal - ATS route

A forgalom lebonyolítására kijelölt útvonal, amelyet a légiforgalmi szolgálatok ellátása érdekében határoztak meg.

1. Megjegyzés: Az ATS útvonal kifejezést a tanácsadói útvonal, az ellenőrzött vagy nem-ellenőrzött útvonal, érkezési vagy indulási útvonal stb. jelzésére felváltva használják.

2. Megjegyzés: Egy ATS útvonalat az ATS útvonal nevével, a fontos pontoktól (út-pontok), illetve ezekre tartó útiránnyal, a fontos pontok közötti távolsággal, jelentési kötelezettséggel és a légiközlekedési hatóság által megállapított legkisebb biztonságos repülési magassággal határoznak meg.

13.

14. Állami légi jármű - State aircraft

Honvédelmi, vagy rendvédelmi célokat szolgáló légi jármű.

15. Általános célú repülés - General aviation

Gazdasági célú légi közlekedés és munkarepülések körébe nem tartozó valamennyi, polgári légi járművel végzett repülés.

16. Általános légi forgalom (GAT) - General air traffic (GAT)

A polgári légi járművek, valamint az állami légi járművek (beleértve a katonai, vám- és rendőrségi légi járműveket), mozgásának összessége, amelyeket az ICAO eljárásainak megfelelően hajtanak végre.

17. Átkapcsolási pont - Changeover point

Az a pont, ahol a VOR berendezéssel kijelölt ATS útvonalszakaszon üzemelő légi járműtől elvárják, hogy a már átrepült berendezés - mint elsődleges navigációs referencia hely - követéséről átáll az előtte levő berendezés követésére.

Megjegyzés: Az átkapcsolási pontokat azért jelölik ki, hogy a jelek erőssége és minősége a legmegfelelőbb egyensúlyban legyen a navigációs berendezések között minden használatos szinten, továbbá, hogy azonos berendezéstől származó irányszög vezetést biztosítsanak az azonos útvonalszakaszon üzemelő összes légi jármű számára.

18. Átváltási magasság - Transition altitude

Az a magasság, amelyen, vagy amely alatt a légi jármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magasságok szerint ellenőrzik.

19. Belépési/belépő pont - Entry point

Navigációs berendezéssel, vagy fontos ponttal meghatározott első jelentőpont, amely fölött a légi jármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató, vagy irányítói körzetbe történő belépésekor.

20. Belföldi repülés - Domestic flight

Államhatárt nem keresztező repülés.

21. Benyújtott repülési terv - Filed flight plan

A repülési terv, ahogyan azt a légi jármű vezetője, vagy kijelölt képviselője benyújtotta egy ATS egységnél, minden esetleges későbbi módosítás nélkül.

22. Bevezető irányító egység - Approach control office

Egy vagy több repülőtér érkező, vagy induló ellenőrzött forgalma számára, légiforgalmi irányító szolgálat ellátása céljából létesített egység.

23. Bevezető irányító szolgálat - Approach control service

Érkező vagy induló ellenőrzött forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat.

24. Budapest FIR

Magyarország államhatára által körbezárt terület, amely a földfelszíntől a légi közlekedésre igénybe vehető legnagyobb magasságig terjed.

25. Címzett ADS kapcsolat - ADS contract

ADS elektronikus protokollgegyeztetés, amelynek segítségével a földi rendszer és a légi járművek között az ADS megállapodás feltételei megvalósulnak, meghatározva, hogy milyen feltételek esetén kezdeményezzék az ADS jelentéseket, és a jelentések milyen adatokat tartalmazzanak.

Megjegyzés: Az ADS elektronikus protokollgegyeztetés olyan gyűjtőfogalom, mely felváltva jelenthet esemény alapú ADS protokollgegyeztetést (event contract), kérést tartalmazó ADS protokollgegyeztetés (demand contract), időszakos ADS protokollgegyeztetést (periodic contract), vagy kényszerhelyzeti módot (emergency mode). A földre irányuló ADS jelentések a földi rendszerek között is felhasználhatók.

26. Elkülönítés - Separation

Légi járművek, magasságok vagy repülési útvonalak közötti térköz.

27. Ellenőrzött légtér - Controlled airspace

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a repülések részére a légtér osztályba sorolásának megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

Megjegyzés: Az ellenőrzött légtér gyűjtőfogalom, amely az A, B, C, D és E osztályú ATS légtereket foglalja magába.

28. Ellenőrzött repülés - Controlled flight

Bármilyen repülés, amelynek működése légiforgalmi irányítói engedély függvénye.

29. Ellenőrzött repülőtér - Controlled aerodrome

Olyan repülőtér, ahol a repülőtéri forgalom részére légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak.

Megjegyzés: Az ellenőrzött repülőtér kifejezés azt jelenti, hogy a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot nyújtanak, de nem jelenti szükségszerűen, hogy ott repülőtéri irányító körzetet létesítenek.

30. Előírt navigációs pontosság (RNP) - Required navigational performance (RNP)

Egy meghatározott légtérben történő repülés végrehajtásához szükséges navigációs/útvonalartás pontosságát szint.

31. Előtér - Apron

Szárazföldi repülőtéren a légi járművek kiszolgálására, utasok ki- és beszállítására, posta vagy áru ki- és berakására, üzemanyag-felvételre, parkolásra, vagy karbantartásra kijelölt terület.

32. Előtérügyeleti szolgálat - Apron management service

Az előtéri tevékenység, valamint a légi járművek és járművek előtéri mozgásának szabályozására és ellenőrzésére biztosított szolgálat.

33. Elsődleges (légtérelőző) radar (PSR) - Primary surveillance radar (PSR)

Visszavert rádiójeleket használó radar-rendszer.

34. Engedélyhatár - Clearance limit

Az a pont, ameddig egy légi járművek légiforgalmi irányítói engedélyt adtak.

35. EOBT

Számított fékoldási idő jelölésére használatos rövidítés.

36. Érvényes repülési terv - Current flight plan

Az a repülési terv, amely a későbbi engedélyekből eredő módosításokat is magába foglalja - ha vannak ilyenek.

37. Fedélzeti válaszcímjeladó - Transponder

Meghatározását lásd a Transponder címszó alatt.

38. Felelős légiforgalmi szolgálati egység

Időszakosan korlátozott légtérben, a légiforgalmi szolgálatok biztosításáért az üzemidő alatt átmenetileg felelős egység.

39. Felhőalap - Ceiling

Az égboltnak több mint felét borító, 20 000 láb (6000 m) alatti legalacsonyabb felhőréteg alapjának föld, vagy víz feletti magassága.

40. FL (F)

Repülési szint jelzésére használatos rövidítés.

41. Fontos pont - Significant point

Meghatározott földrajzi hely, amelyet valamely ATS útvonal, vagy egy légi jármű repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használnak.

42. Forgalmi tájékoztatás - Traffic information

Légiforgalmi szolgálati egység által a légi jármű-vezető figyelmének felhívása céljából adott tájékoztatás olyan egyéb ismert, vagy észlelt légi forgalomról, amely a légi jármű közelében, vagy annak tervezett útvonalán működhet, hogy ezáltal segítse a légi jármű vezetőjét az összeütközés elkerülésében.

43. Forgalmi tájékoztató körzet (TIZ) - Traffic information zone (TIZ)

Nem ellenőrzött repülőterek körül kijelölhető, meghatározott méretű légtér, amelyben a repülések számára a repüléstájékoztató és riasztószolgálatot az érintett repülőterei repüléstájékoztató egysége nyújtja.

44. Forgalom elkerülése érdekében adott tanács - Traffic avoidance advice

Légiforgalmi szolgálati egység által manőver/ek végrehajtására adott tanács annak érdekében, hogy segítse a légi jármű-vezetőt az összeütközés elkerülésében.

45. Földi látástávolság - Ground visibility

Megbízott észlelő által jelentett, vagy automatizált rendszer által mért látástávolság egy adott repülőtéren.

46. Futópálya - Runway (RWY)

Egy szárazföldi repülőtéren meghatározott derékszögű terület, amelyet légi járművek fel- és leszállása céljából készítettek.

47. Futópálya menti látástávolság (RVR) - Runway visual range (RVR)

Az a távolság, ameddig a futópálya középvonalán álló légi jármű vezetője a futópálya felületi jelöléseit, vagy a futópálya szélét kijelölő, vagy középvonalát azonosító fényeket látja.

48. Futópályasértés - Runway incursion

A repülőtéren a légi járművek le- és felszállására kijelölt, védett területen belül légi jármű, jármű vagy személy szabálytalan jelenléte.

49. Futópálya várakozási hely - Runway-holding position

Futópálya, akadálykorlátozási felület, vagy ILS/MLS kritikus/érzékenységi terület védelme céljából kijelölt hely, amelyen a guruló légi járműveknek és egyéb járműveknek meg kell állniuk, és várakozniuk kell, ha a repülőterei irányító torony egyéb módon nem rendelkezik.

Megjegyzés: A rádiótávbeszélő kifejezésekben a várópont (holding point) kifejezést a futópálya várakozási hely jelzésére használják.

50. Függőleges elkülönítés - Vertical separation

Légi járművek közötti elkülönítés függőleges távolságban kifejezve.

51. Géptengely irány - Heading

Az az irány, amelybe a légi jármű hossz tengelye mutat, a mágneses Északtól mért fokokban kifejezve.

52. GND

Földfelszín jelölésére használatos rövidítés.

53. Gurulás - Taxiing

Egy légi járműnek a repülőter felszínén saját hajtóműve segítségével végzett mozgása, a fel- és leszállás eseteit kivéve.

54. Gurulóút - Taxiway

Szárazföldi repülőtéren kijelölt, a légi járművek gurulására és a repülőter egyes területeinek összekapcsolására létesített út, beleértve:

a) Légi jármű állóhely gurulási nyomvonal:

Az előtér azon része, melyet gurulóútként jelöltek ki, kizárólag a légi jármű állóhelyek megközelítése céljából.

b) Előtéri gurulóút:

A gurulót rendszer azon része, amely az előtéren halad keresztül, hogy az előtéren való átgurulásokhoz útvonalat biztosítson.

c) Gyors-legurulót:

A futópályához hegyesszögben csatlakozó gurulót, amely lehetővé teszi, a leszálló repülőgépeknek nagyobb sebességgel való legurulását, más leguruló utakkal ellentétben, ily módon csökkentve a futópálya foglaltsági időt.

55. Hajózó személyzet tagja - Flight crew member

A személyzetnek érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkező olyan tagja, akinek munkája nélkülözhetetlen a légi jármű üzemeltetéséhez a szolgálati ideje alatt.

56. Helység jelölés - Location indicator

Az ICAO által előírt szabályoknak megfelelően kialakított és valamely légiforgalmi állandóhelyű állomás helységére kijelölt négybetűs kódcsoport.

57. Helyi kényszerhelyzeti szolgálatok - Local emergency services

Repülőtérén nyújtott tűzoltó, mentő, műszaki mentő stb. szolgálatok, amelyeket alapvetően a repülőtérén, illetve annak közelében bekövetkező repülőbalesetek következményeinek felszámolása érdekében biztosítanak.

58. Hosszirányú elkülönítés - Longitudinal separation

Légi járművek közötti elkülönítés időben, vagy útirányon mért távolságban kifejezve.

59. ICAO

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organisation) jelölésére használt rövidítés.

60. Időjárás előrejelzés - Forecast

Várható meteorológiai körülmények megállapítása meghatározott időpontra, vagy időtartamra és meghatározott körzetre, vagy légtér szakaszra.

61. Időszakosan korlátozott légtér - Temporary Reserved Area

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben állami légijárművel olyan repülési tevékenység zajlik, amely veszélyt jelenthet az adott tevékenységben részt nem vevő légijárművek számára.

62. IFR

A műszer szerinti repülési szabályok (Instrument Flight Rules) jelölésére használt rövidítés.

63. IFR repülés - IFR flight

Műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

64. Illetékes ATS egység - Appropriate ATS unit

Kijelölt légtérben légiforgalmi szolgálatok nyújtásáért felelős egység.

65. IMC

Műszeres meteorológiai körülmények (Instrument Meteorological Conditions) jelölésére használt rövidítés.

66. Indulási repülőtér - Departure aerodrome

Repülőtér, ahonnan a felszállás történt.

67. Irányítás átadás - Transfer of control

A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával járó felelősség átadása.

68. Irányítás átadási pont - Transfer of control point

A légi jármű repülési útvonalán lévő azon meghatározott pont, amelynél a légi járműnek nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat ellátásának felelősségét átadják az egyik irányító egységtől, vagy irányító munkahelytől a következőnek.

69. Irányító és légijármű-vezető közötti adat kapcsolat összeköttetés - Coltroller - pilot data link communications (CPDLC)

Az irányító és a légijármű-vezető között használt távközlési módszer, amely az ATC összeköttetés során alkalmazott közleményeket adatátvitel útján továbbítja.

70. Irányítói körzet - Control area

A földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő, ellenőrzött légtér.

71. Irányítói szektor - Control sector

Kijelölt irányítói körzet része, amelyen belül a felelősséget egy irányítóra, vagy az irányítók kis csoportjára ruházzák.

72. Ismeretlen forgalom - Unknown traffic

A radarenyőn megjelenő minden olyan radar helyzetjel, amely feltételezhetően légi járműtől ered, de nem vonatkoztatható ismert forgalomra.

73. Ismert forgalom - Known traffic

Adott légtérben működő forgalom, amelynek tényleges repülési adatai, valamint szándéka az érintett légiforgalmi szolgálati egység számára ismert, közvetlen összeköttetés vagy koordináció révén.

74. Ismétlődő repülési terv (RPL) - Repetitive flight plan (RPL)

Gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos alapvető jellemzőkkel rendelkező repülések repülési terve, amelyet a légi jármű üzemben tartója nyújt be az ATS egységek által történő tárolásra és ismétlődő felhasználásra.

75. ITU

A Nemzetközi Távközlési Egyesület (International Telecommunication Union) jelölésére használt rövidítés.

76. Jelentőpont - Reporting point

Meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva a légi jármű helyzetét jelenteni lehet.

77. Jelmező - Signal area

Egy repülőtérén a földi látjelek kihelyezésére használatos terület.

78. Kereskedelmi repülés - Commercial flight

Gazdasági célú légiközlekedési tevékenység.

79. Kilépési pont - Exit point

Navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott utolsó jelentőpont, amely fölött a légi jármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató, vagy irányítói körzetből történő kilépésekor.

80. Kitérő repülőtér - Alternate aerodrome

Olyan repülőtér, amelyet a légi jármű a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén leszállásra igénybe vehet.

A kitérő repülőterek fajtái az alábbiak:

Felszállási kitérő repülőtér:

Az a kitérő repülőtér, ahol egy légi jármű leszállhat, ha ez a felszállást követő rövid időn belül szükségessé válik és az indulási repülőtér erre nem használható.

Útvonali kitérő repülőtér:

Az a repülőtér, ahol egy útvonalrepülés során bekövetkező rendellenes működés, vagy kényszerhelyzet esetén, a légi jármű képes leszállni.

Rendeltetési kitérő repülőtér:

Az a kitérő repülőtér, amelyet egy légi jármű a rendeltetési repülőtér alkalmatlanná válása esetén leszállásra igénybe vehet.

Megjegyzés: Útvonali, vagy rendeltetési kitérő repülőtér az indulási repülőtér is lehet.

81. Koordinálás - Coordination

Engedélyekre, irányítás átadásra, valamint a légi járműveknek kiadandó és tájékoztatásokra vonatkozó megegyezési folyamat, amely a légiforgalmi szolgálati egységek között, vagy ezen egységeken belül az irányítói munkahelyek között váltott tájékoztatások útján történik.

82. Korlátozott légtér - Restricted area

Egy állam területe, vagy felségvizei feletti meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légi járművek repülését bizonyos előírt feltételeknek megfelelően korlátozzák.

83. Környezetvédelmi körzet

A föld felszínétől felfelé terjedő, meghatározott méretű légtér, amelyben a repüléseket környezetvédelmi indokok alapján korlátozzák.

84. Körösvény összeköttetés - Conference communication

Három, vagy több hely közötti egyidejű közvetlen beszélgetés távközlési eszközök segítségével.

85. Körzeti irányító központ (ACC) - Area control centre (ACC)

Az illetékessége alá tartozó irányítói körzetek ellenőrzött repülései számára légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létesített egység.

86. Körzeti irányító szolgálat - Area control service

Légiforgalmi irányító szolgálat irányítói körzeteken belüli ellenőrzött repülések részére.

87. Közelkörzet (TMA) - Terminal control area (TMA)

Egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS útvonalak találkozásánál létesített irányítói körzet.

88. Közlemény - Message

Egyik helyről a másikra küldött, és az adott közleményre előírt számú rovatot tartalmazó közlés.

89. Központi Áramlás Szervező Egység (CFMU) - Central Flow Management Unit (CFMU)

Az EUROCONTROL fennhatósága alatt működő egység, amely felelős az európai légiforgalmi áramlásszervezés végrehajtásáért, amely magába foglalja a stratégiai, előtaktikai és taktikai áramlásszervezési intézkedéseket.

90. Közzététel - Publication

Légiforgalmi tájékoztatások AIP-ben, vagy NOTAM-okban történő kiadása.

91. Különleges VFR repülés - Special VFR flight

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

92. Látási meteorológiai körülmények (VMC) - Visual meteorological conditions (VMC)

A látástávolság, a felhőzetből való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, az előírt minimumokkal egyenlő, vagy azoknál jobb időjárási körülmények.

93. Látástávolság - Visibility

Légiforgalmi célokra meghatározott látástávolság, ami nagyobb, mint:

a) az a legnagyobb távolság, amely távolságból egy föld közelében, világos háttérben elhelyezkedő, meghatározott kiterjedésű fekete tárgy látható és felismerhető.

b) az a legnagyobb távolság, amely távolságból 1000 kandela fényerősségű környezetben, megvilágítatlan háttérben a fény felismerhető és azonosítható.

1. Megjegyzés A fenti két távolsáérték - a levegő adott elnyelési együtthatójának függvényében - különböző, továbbá a b) pontban leírt érték a háttér megvilágításával változik. Az a) pont a meteorológiában használt optikai távolság (Meteorological Optical Range - MOR) alapján került meghatározásra.

2. Megjegyzés: Ez a meghatározás a helyi rendszeres időközönkénti és különleges jelentésekben szereplő látástávolság, a METAR-ban és SPECI-ben jelentett aktuális, és a legkisebb látástávolság, valamint a földi látástávolság észlelésére vonatkozik.

94. Leszállási terület - Landing area

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

95. Levegőből benyújtott repülési terv (AFIL) - Airfiled flight plan (AFIL)

A légi jármű által repülés közben valamely légiforgalmi szolgálati egységnek rádióon leadott repülési terv.

96. Levegő-föld összeköttetés - Air-ground communication

A légi járművek és a földön lévő állomások, vagy helyek közötti kétoldalú összeköttetés.

97. Légiforgalmi Állandóhelyű Távközlési Hálózat (AFTN) - Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN)

A légiforgalmi állandóhelyű áramkörök világméretű rendszere, amelyet a légiforgalmi állandóhelyű szolgálat részeként közlemények, és/vagy digitális adatok olyan állandóhelyű légiforgalmi állomások közötti cseréje érdekében hoztak létre, amely állomások azonos, vagy összeegyeztethető távközlési jellemzőkkel rendelkeznek.

98. Légiforgalmi áramlásszervezés (ATFM) - Air Traffic Flow Management (ATFM)

A légi forgalom biztonságos, rendszeres és gyors áramlásának elősegítésére létesített szolgálat, amely biztosítja az ATC kapacitás legnagyobb mértékű kihasználását, valamint, hogy a forgalom mennyisége összeegyeztethető legyen az illetékes ATS egység által közzétett kapacitás értékekkel.

99. Légiforgalmi irányítás (ATC) - Air Traffic Control (ATC)

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányító szolgálatot, vagy légiforgalmi irányító egységet.

100. Légiforgalmi irányító - Air Traffic Controller

Légiforgalmi irányító szolgálat ellátására feljogosított személy.

101. Légiforgalmi irányító egység - Air traffic control unit

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet körzeti irányító központot, bevezető irányító egységet, vagy repülőtéri irányító tornyot.

102. Légiforgalmi irányítói engedély - Air traffic control clearance

Légi járműnek szóló felhatalmazás, hogy az valamely légiforgalmi irányító egység által megszabott feltételek szerint működjék.

1. Megjegyzés: A légiforgalmi irányítói engedély kifejezés az egyszerűsítés érdekében gyakran engedélyre rövidíthető, amikor ilyen értelemben használják.

2. Megjegyzés: Az engedély rövidített kifejezést megelőzhetik a gurulási, felszállási, indulási, útvonal, megközelítési, vagy leszállási szavak a repülés azon szakaszának jelzésére, amelyre a légiforgalmi irányítói engedély vonatkozik.

103. Légiforgalmi irányító szolgálat - Air traffic control service

A következő célok érdekében végzett tevékenység:

1. Az összeütközések megelőzésére:

a) légi járművek között és

b) a munkaterületen légi járművek és akadályok között; valamint

2. A légi forgalom rendszerességének elősegítésére és fenntartására.

104. Légiforgalmi szolgálat (ATS) - Air traffic service (ATS)

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet repüléstájékoztató szolgálatot, repülőtéri repüléstájékoztató szolgálatot, riasztószolgálatot, légiforgalmi tanácsadó szolgálatot, légiforgalmi irányító szolgálatot (körzeti, bevezető, vagy repülőtéri).

105. Légiforgalmi szolgálati egység - Air traffic services unit

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányító egységet, repüléstájékoztató egységet, vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját.

106. Légiforgalmi szolgálati légterek - Air traffic services airspace

Meghatározott kiterjedésű, az ABC betűivel azonosított légterek, amelyeken belül meghatározott fajtájú repülések üzemelhetnek, és amelyek számára a légiforgalmi szolgálatok és a működés szabályai meghatározottak.

Megjegyzés: Az ATS légtereket a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. Mellékletében -A Légiforgalmi szolgálatok ellátása - leírtaknak megfelelően A-G osztályba sorolják.

107. Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája - Air traffic services reporting office

A légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések és az indulás előtt benyújtott repülési tervek átvételére létesített egység.

Megjegyzés: A légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája különálló egységként, vagy már meglévő egységgel, mint például egy másik légiforgalmi szolgálati egységgel, vagy a légiforgalmi tájékoztató szolgálati egységgel együtt is létesíthető.

108. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat - Air traffic advisory service

Tanácsadói lég térben az IFR repülési terv szerint működő légi járművek közötti elkülönítést, a lehetséges mértékben tanácsok, vagy javaslatok adásával biztosító szolgálat.

109. Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (AIP) - Aeronautical Information Publication (AIP)

A léginavigációra nézve fontos és tartós jellegű légiforgalmi tájékoztatásokat tartalmazó kiadvány, amelyet az állam, vagy megbízottja tesz közzé.

Megjegyzés: A Magyar AIP-t a GKM Légiközlekedési Főosztály jóváhagyásával a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zártkörűen Működő Részvénytársaság adja ki.

110. Légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) - Aeronautical information service (AIS)

A légi közlekedés biztonsága, rendszeressége és hatékonysága szempontjából szükséges tájékoztatások nyújtása céljából létesített szolgálat.

111. Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység (AIS egység) - Aeronautical information services unit (AIS unit)

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat nyújtása céljából létrehozott egység.

112. Légi forgalom - Air traffic

A levegőben lévő, vagy a repülőtér munkaterületén működő valamennyi légi jármű.

113. Légi gurulás - Air taxiing

Egy helikopter/függőlegesen le- és felszálló (VTOL) légi jármű a repülőtér felszíne felett, rendes körülmények között a föld párnahatás sávjában, nem több mint 20 csomós (37 km/h) föld feletti sebességgel történő mozgása.

Megjegyzés: A tényleges magasság változhat és néhány helikopter szükségszerűen végrehajthat légi gurulást 25 láb (8 m) AGL felett a föld párnahatásból eredő turbulencia csökkentése, vagy a felfüggesztett teherrakomány földfelszíntől való kellő távolság tartása érdekében.

114. Légi jármű - Aircraft

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

Megjegyzés: Jelen rendelet szövegében a légi jármű kifejezés jelentheti annak személyzetét is.

115. Légi jármű azonosító jele - Aircraft identification

Betűkből, számjegyekből, vagy ezek kombinációjából álló jelcsoport, amely azonos a levegő-föld összeköttetéseknél használandó légi jármű hívójellel, vagy annak egyenértékű kódolt változatával, amelyet a légi jármű azonosítására használnak a légiforgalmi szolgálatok föld-föld közötti összeköttetéseinél.

116. Légi jármű hívójel - Aircraft call sign

A levegő-föld összeköttetésnél a légi jármű azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

117. Légi jármű parancsnoka - Pilot-in-command

A légi jármű üzembe tartója, vagy általános célú repülés esetén a tulajdonos által kijelölt légijármű-vezető, akit a parancsnoki teendők ellátásával és a repülés biztonságos végrehajtásával megbíznak.

118. Légi jármű típus jelölés - Aircraft type designator

A légi jármű típusának rövidített formában való azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

119. Légi jármű üzemben tartó (AO) - Aircraft operator (AO)

Légi jármű működését szervező, fenntartó, felelős természetes, vagy jogi személy.

120. Légi taxi repülés - Air taxi flight

Alkalmi jellegű, vagy megrendelésre végzett repülés. A légi jármű kapacitása nem több, mint 9 férőhely, a rendeltetési helyet a bérlő, vagy a bérlők választják ki.

121. Légtérelenőrző radar - Surveillance radar

A légi jármű távolság- és oldalszögbeli helyzetének megállapítására alkalmazott radarberendezés.

122. Magasság - Level

Gyűjtőfogalom, amely levegőben lévő légi járműnek, pontnak, vagy pontként értelmezett tárgynak, meghatározott vonatkozási alaptól mért függőleges távolságát jelzi. Jelenthet rádiomagasságot, repülőter feletti magasságot, repülési szintet és tengerszint feletti magasságot.

123. MAN közlemény - MAN message

Közlemény manuális feldolgozását jelző válaszközlemény, amelyet az EUROCONTROL IFPS egysége továbbít a számára eljuttatott közlemény feladójának.

124. Másodlagos (légtérelenőrző) radar (SSR) - Secondary radar (SSR)

Olyan radarrendszer, amelynél egy radarállomás (interrogator) által kisugárzott rádiójel kezdeményezi egy rádiójel másik állomás (transponder) általi kisugárzását.

125. MASPS

A Légi jármű Rendszerek Minimális Teljesítmény Követelményei (Aircraft Systems Performance Specifications) jelölésére használt rövidítés.

126. Menetrendszerű repülés - Scheduled air service

Bárki számára igénybe vehető kereskedelmi repülések sorozata, amely ugyanazon két, vagy több repülőter között, közzétett menetrend szerint, vagy olyan rendszerességgel, illetve gyakorisággal közlekedik, amelyek felismerhetően szerves sorozatot alkotnak.

127. Mentés Összehangoló Központ (MÖK) - Rescue Coordination Centre

Valamely kutatási és mentési körzeten belül a kutató és mentőszolgálat hatékony megszervezésére és a kutató és mentő tevékenység összehangolására létesített egység.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a bajbajutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM együttes rendelet szerint a kutatás-mentés irányítására létrehozott legmagasabb szintű szervezet.

128. Meteorológiai hivatal - Meteorological office

A repülések részére meteorológiai szolgálat ellátására kijelölt hivatal.

129. Meteorológiai jelentés - Meteorological report

Meghatározott időpontra és helyre vonatkozó közlemény a megfigyelt meteorológiai körülményekről.

130. Meteorológiai tájékoztatás - Meteorological information

A tényleges, vagy várható meteorológiai körülményekre vonatkozó jelentés, időjárás elemzés, előrejelzés és bármely hasonló jellegű megállapítás.

131. (SSR) Mód - Mode (SSR)

Egy SSR interrogátorból kisugárzott kérdező jelek meghatározott működésére vonatkoztatott elfogadott jelölés. Négy mód létezik: A, C, S és Átmeneti, amelyek az ICAO 10. Annexben kerültek meghatározásra.

132. Mozgási terület - Movement area

Egy repülőternek a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, amely magában foglalja a munkaterületet és az előtere(ke)t.

133.

134. Munkarepülés - Aerial work

Mező- és erdőgazdasági légi munkavégzés, közegészségügyi légi beavatkozás, reklám célú függesztménnyel történő repülés, transzparens levegőben történő vontatása, teher-beemelés, légi fényképezési, légi megfigyelési feladatokat végző repülés, a légi járművek műszaki berepülésének kivételével.

135. Munkaterület - Manoeuvring area

Egy repülőternek a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, az előterek kivételével.

136. Műrepülés - Acrobatic flight

Légi járművel szándékosan végzett olyan manőverezés, amely hirtelen helyzetváltoztatásokkal, a szokásostól eltérő helyzetekkel, vagy rendkívüli sebesség változtatásokkal jár.

137. Műszeres meteorológiai körülmények (IMC) - Instrument meteorological conditions (IMC)

A látástávolság, a felhőzettől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, a látási meteorológiai körülményekre előírt minimumoknál rosszabb időjárási körülmények.

Megjegyzés: A repülőtéri irányító körzetben VFR repülés folytatható műszeres meteorológiai körülmények között is, ha és ahogyan azt a légiforgalmi irányítás engedélyezi (különleges VFR).

138. Műszer szerinti megközelítési eljárás - Instrument approach procedure

A műszer szerint végrehajtott repülés előre meghatározott manővereinek sorozata meghatározott akadálymentességgel, amely a kezdeti megközelítési ponttól, vagy ahol alkalmazható az előírt érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, ahonnan a leszállást végre lehet hajtani, vagy, ha a leszállást nem hajtották végre, addig a pontig folytatódik, ahonnan várakozási, vagy útvonal akadálymentességi kritériumok alkalmazandók.

139. Műszer szerinti repülési szabályok (IFR) - Instrument flight rules (IFR)

A repülés műszeres-meteorológiai körülmények közötti végrehajtását meghatározó szabályok együttese.

140. Műveleti légi forgalom (OAT) - Operational Air Traffic (OAT)

Azon repülések, amelyek GAT szabályoktól eltérő - a katonai légügyi hatóság által meghatározott - szabályok és eljárások szerint kerülnek végrehajtásra. Ezek a repülések rendszerint a katonai ATC szervezet irányítása, vagy fennhatósága alatt működnek.

141. Nem ellenőrzött légtér - Uncontrolled airspace

Mindazon légtér, amelyben légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

142. Nem ellenőrzött repülőtér - Uncontrolled aerodrome

Olyan repülőtér, ahol légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

143. Nemzetközi NOTAM iroda - International NOTAM office

NOTAM-ok nemzetközi cseréjére az állam által kijelölt iroda.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a nemzetközi NOTAM iroda a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zártkörűen Működő Részvénytársaság Légítájékoztató Osztályának szervezetébe tartozik.

144. Nemzetközi repülés - International flight

Államhatárt keresztező repülés.

145. Nemzetközi Repülési Távközlési Társaság (SITA) - Societe Internationale de Telecommunications Aeronautiques (SITA)

A légitársaságok által használt világméretű távközlési és adatátviteli rendszer, amelyet többek között a repülőtéri kiszolgálás, helyfoglalás, jegykiállítás és teljes repülőtéri utasfelvétel adatcseréjére használnak.

146. NOTAM

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

147. Nyomás-magasság - Pressure altitude

Tengerszint feletti magasságértékben kifejezett légnyomás érték, amely megfelel az Egyezményes Légkörben ugyanilyen nyomás értéknek.

148. Nyomtatott formájú közleményváltás - Printed communication

Közleményváltás, amelynél az áramkör mindkét végén automatikusan maradó, nyomtatott feljegyzés készül az áramkörön áthaladó összes közleményről.

149. Oldalirányú elkülönítés - Lateral separation

Légi járművek közötti elkülönítés repülési útirányuk/útvonaluk távolságában, vagy útirányuk/útvonaluk közötti szög-eltérésben kifejezve.

150. Összeütközési veszélyt jelző fedélzeti rendszer - Airborne collision avoidance system (ACAS)

Másodlagos légtér ellenőrző radar (SSR) transzponder jelein alapuló, a földi berendezésektől függetlenül működő légi jármű fedélzeti rendszer, mely a lehetséges összeütközési veszélyt jelentő, SSR transzponderrel felszerelt légi járművek közelségére hívja fel a légi jármű-vezető figyelmét, és tanáccsal szolgál a veszély elkerülésére vonatkozóan.

151. Pszichoaktív anyagok - Psychoactive substances

Alkohol, ópium, kannabisz származékok, nyugtatók és altatószerek, kokain és egyéb más élnévkítők - a kávé és a dohány kivételével - hallucinogén és illékony oldó anyagok.

152. QFE

A repülőtér meghatározott helyén észlelt légnyomás jelzésére használatos kódszó.

153. QNH

A tengerszintre átszámított légnyomás jelzésére használatos kódszó.

154. Radar

Az a rádiófelderítő eszköz, amely a tárgyak távolságára, irányára és/vagy magasságára vonatkozó információt ad.

155. Radarelkülönítés - Radar separation

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, amikor a légi járművek helyzetét radar segítségével határozzák meg.

156. Radarellenőrzés - Radar monitoring

A radar felhasználása arra a célra, hogy a légi járműveknek az előírt repülési útvonaltól történt jelentős eltérések esetén tájékoztatást és tanácsot adjanak.

157. Radarirányítás - Radar control

Annak jelzésére használatos kifejezés, hogy a radartól származó információt a légiforgalmi irányító szolgálat ellátására közvetlenül használják fel.

158. Radarirányító - Radar controller

Olyan szakképzett légiforgalmi irányító, aki rendelkezik azon feladatoknak megfelelő radarjogositással, amelyekre őt kijelölték.

159. Radar nélküli elkülönítés (eljárás elkülönítés) - Non-radar separation (procedure separation)

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, ha a légi jármű helyzetére vonatkozó tájékoztatás nem radartól származik.

160. Rádió-távbeszélés - Radiotelephony

Olyan rádió-távközlési módszer, amelynek során a tájékoztatáscsere elsősorban szóbeli közleményváltással történik.

161. REJ közlemény - REJ message

Közlemény sikertelen feldolgozását és ezért annak visszautasítását jelző válaszközlemény, amelyet az EUROCONTROL IFPS egysége továbbít a számára eljuttatott közlemény feladójának.

162. Rendeltetési repülőtér - Destination aerodrome

Az a repülőtér, ahova a légi jármű vezetője a repülés végrehajtása során első leszállását tervezi.

163. Repülésbiztonságát közvetlenül befolyásoló személyzet - Safety-sensitive personnel

A hajózó személyzet tagjain, a légi járművet karbantartó személyzetten, valamint a légiforgalmi irányítókon túlmenően, olyan személyek, akik veszélyeztethetik a légi közlekedés biztonságát, amennyiben szolgálatukat és feladataikat nem szabályszerűen látják el.

164. Repülési adatok - Flight data

A légi jármű tényleges, vagy tervezett mozgására vonatkozó adatok, amelyeket rendszerint kódolt, vagy rövidített formában tüntetnek fel.

165. Repülési látástávolság - Flight visibility

Levegőben lévő légi jármű pilótakabinjából előre mért látástávolság.

166. Repülési szabályok - Flight rules

Látvarepüléssel, vagy műszer szerinti repüléssel végrehajtott repülésekre vonatkozó előírások összessége.

167. Repülési szint (FL) - Flight level (FL)

Meghatározott nyomásalaphoz, az 1013,2 hPa légnyomáshoz viszonyított állandó légnyomású felület, amelyet a más, ugyanilyen felületektől meghatározott légnyomás különbségek választanak el.

1. Megjegyzés: Az Egyezményes Légkörnek megfelelően kalibrált barometrikus magasságmérő:

a) QNH magasságmérő beállítási értékre állítva tengerszint feletti magasságot mutat;

b) QFE magasságmérő beállítási értékre állítva a QFE vonatkozási alapfeletti magasságot mutatja;

c) 1013,2 hPa nyomásértékre beállítva a repülési szintek jelzésére használható.

2. Megjegyzés: Az 1. Megjegyzésben használt magasság és tengerszint feletti magasság kifejezések barometrikus, nem pedig geometrikus magasságot jelentenek.

168. Repülési terv (FPL; RPL; AFIL) - Flight plan (FPL, RPL, AFIL)

A légiforgalmi szolgálati egységek rendelkezésére bocsátott, a légi jármű tervezett repülésére, vagy repülésének egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás.

169. Repülési tervadatok - Flight plan data

A repülési tervből feldolgozás, megjelenítés, vagy továbbítás céljából kiválasztott adatok.

170. Repüléstájékoztató - Flight information

A repülés biztonságos és hatékony vezetéséhez hasznos tájékoztatások adása, beleértve a légiforgalomra, a meteorológiai körülményekre, a repülőtéri állapotokra, vagy a légi útvonalon létesítményekre vonatkozó tájékoztatásokat.

171. Repüléstájékoztató körzet (FIR) - Flight information region (FIR)

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben repüléstájékoztató és riasztószolgálatot nyújtanak.

172. Repüléstájékoztató központ (FIC) - Flight information centre (FIC)

Repüléstájékoztató, légiforgalmi tanácsadó és riasztószolgálat ellátására létesített egység.

173. Repüléstájékoztató szolgálat (FIS) - Flight information service (FIS)

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

174. Repülőgép - Aeroplane

Levegőnél nehezebb, erőgéppel meghajtású légi jármű, melynek levegőbe emelkedése főként olyan felületekre ható aerodinamikai reakciók következtében jön létre, amely felületek az adott repülési körülmények között rögzített helyzetben maradnak.

175. Repülőterek légterei

Repülőterek körül, a repülőtéri forgalom védelme érdekében kijelölt légterek összessége.

176. Repülőtér - Aerodrome

Szárazföldön, vagy vízben kijelölt terület (ideértve valamennyi, a területhez tartozó épületet, felszerelést és berendezést), amely egészében, vagy részben a légi járművek indulására és érkezésére, valamint felszíni mozgására szolgál.

Megjegyzés: Amikor a repülőtér kifejezést a repülési tervvel, vagy az ATS közleményekkel kapcsolatban használják, akkor olyan területet is jelenthet, amely nem repülőtér, de adott típusú légi járművek használhatják pl. helikopterek vagy ballonok.

177. Repülőtér forgalmi köre - Aerodrome traffic circuit

A repülőtér közelében működő légi járművek részére előírt repülési útvonal.

178. Repülőtér közvetlen környezete

Ha egyéb előírás másképp nem szabályozza, a repülőtér közvetlen környezete alatt a kijelölt CTR, MCTR, illetve ATZ értendő.

179. Repülőtéri forgalmi körzet (ATZ) - Aerodrome Traffic Zone (ATZ)

Nem ellenőrzött repülőtér körül, a repülőtéri forgalom védelme érdekében kijelölhető, meghatározott kiterjedésű légtér.

180. Repülőtéri forgalom - Aerodrome traffic

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

Megjegyzés: A repülőtér közelében működő légi járműveken a repülőtér forgalmi körén tartózkodó, oda besoroló, vagy onnan kilépő légi járműveket kell érteni.

181. Repülőtéri irányító körzet (CTR/MCTR vagy CTZ/MCTZ) - Control Zone (CTR/MCTR or CTZ/MCTZ)

A repülőtér körül a föld felszínétől egy meghatározott felső határig terjedő ellenőrzött légtér.

Megjegyzés: A CTR rövidítés egyaránt jelenthet polgári és katonai repülőtéri irányító körzetet is. Az MCTR megjelölés akkor használatos, ha a repülőtéri irányító körzet katonai jellegét kívánják hangsúlyozni.

182. Repülőtéri irányító szolgálat - Aerodrome control service

A repülőtéri forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat.

183. Repülőtéri irányító torony (TWR) - Aerodrome control tower (TWR)

A repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létrehozott egység.

184. Repülőtér feletti magasság (QFE magasság) - Height above aerodrome level

Levegőben lévő légi járműnek a repülőtéri légnyomáshoz viszonyított nyomásmagassága.

185. Repülőtéri repüléstájékoztató egység - Aerodrome flight information services unit

Repülőtéri repüléstájékoztató és riasztószolgálat ellátására létesített egység.

186. Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS) - Aerodrome Flight Information Service (AFIS)

Repülőtéri forgalom részére nyújtott repüléstájékoztató szolgálat.

187. Repülőtér tengerszínhez viszonyított magassága - Aerodrome elevation

A leszállási terület legmagasabb pontjának tengerszínhez viszonyított magassága.

188. Riasztószolgálat - Alerting service

Kutatásra és mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervek értesítése és szükség szerint ezekkel a szervekkel való együttműködés.

189. RNAV

Területi navigáció (Area Navigation) jelölésére használt rövidítés.

190. RNP típus - RNP type

Tengeri mérföldben kifejezett pontossági határérték, amely megadja, hogy a repülés végrehajtás során a légi jármű a tervezett repülési helyzetéhez viszonyítva, a repülési idő legalább 95%-ában ezen távolsági értéken belül repüljön.

Például: Az RNP 4 olyan navigációs pontossági határértéket jelent, amelynek alapján az adott repülőgép, repülési idejének legalább 95%-ában, mindenkor tervezett repülési helyzetéhez viszonyítva plusz/mínusz 4 tengeri mérföld (7,4 km) távolságon belül repül.

191. SIGMET tájékoztatás - SIGMET information

Meteorológiai figyelő iroda által kiadott, az útvonalon a légi járművek üzemelésének biztonságát befolyásoló, meghatározott időjárási jelenségek előfordulásáról, vagy várható előfordulásáról szóló tájékoztatás.

192. RVSM

A csökkentett függőleges elkülönítési minimum (Reduced Vertical Separation Minimum) jelölésére használt rövidítés.

193. Standard magasságmérő beállítás - Standard altimeter setting

Az 1013,2 hPa légnyomás beállítása a barometrikus magasságmérő nyomáskáláján, ami azt eredményezi, hogy a magasságmérő 0 (nulla) műszerállást mutat az ICAO Egyezményes Légkör közepes tengerszintjén.

194. STD (m STD)

Standard magasságmérő beállítás szerint üzemelő légi jármű méterben kifejezett magasságának jelzésére szolgáló rövidítés.

195. Számított érkezési idő (ETA) - Estimated time of arrival (ETA)

IFR repülések esetén az az időpont, amikor számítás szerint a légi jármű arra a navigációs berendezéssel meghatározott, kijelölt pontra érkezik, amelyről a műszer szerinti megközelítési eljárást megkezdeni szándékoznak, vagy ha nincs a repülőtérre kiszolgáló ilyen navigációs berendezés, akkor az az időpont, amikor a légi jármű a repülőtér fölé érkezik. VFR repülések esetén az az időpont, amikor számítás szerint a légi jármű a repülőtér fölé érkezik.

196. Számított fékoldási idő (EOBT) - Estimated offblock time (EOBT)

Az a számított idő, amikor a légi jármű az indulással kapcsolatos mozgását megkezdi.

197. Számított repülési idő (EET) - Estimated elapsed time (EET)

Az egyik fontos pontról a másik fontos pontra való repülés számított időtartama.

198. Személyzet nélküli szabad ballon - Unmanned free balloon

Nem gépi meghajtású, személyzet nélküli szabadon repülő, levegőnél könnyebb légi jármű.

Megjegyzés: A személyzet nélküli szabad ballonok, nehéz, közepes, vagy könnyű osztályba sorolhatók.

199. Tanácsadói légtér - Advisory airspace

Meghatározott kiterjedésű légtér, vagy kijelölt útvonal, amelyen belül légiforgalmi tanácsadó szolgálat áll rendelkezésre.

200. Tanácsadói útvonal - Advisory route

Olyan kijelölt útvonal, ahol légiforgalmi tanácsadó szolgálat áll rendelkezésre.

201. Távrepülés

Az indulási repülőtér forgalmi körét vagy légtérét elhagyó légi járművel végzett sportcélú repülés.

202. Teljes számított repülési idő - Total estimated elapsed time

IFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól addig a navigációs berendezésekkel meghatározott kijelölt pontig szükséges, ahonnan műszer szerinti megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy ha a rendeltetési repülőtéren ilyen navigációs berendezés nincs, akkor az az időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé érkezésig szükséges. VFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé való érkezésig szükséges.

203. Tengerszint feletti magasság (QNH magasság) - Altitude

Levegőben lévő légi járműnek a közepes tengerszinti légnyomáshoz (Balti alapszint) viszonyított magassága.

204. Tengerszinthez viszonyított magasság - Elevation

A földfelület valamely pontjának, szintjének, vagy ahhoz rögzített pontnak, a közepes tengerszinthez viszonyított függőleges távolsága.

205. Tényleges önsebesség (TAS) - True airspeed (TAS)

A légi járműnek a környező levegőhöz viszonyított sebessége.

206. Területi navigáció (RNAV) - Area navigation (RNAV)

Olyan navigációs módszer, amely lehetővé teszi, hogy a légi járművek földi állomásokon alapuló navigációs segédeszközök fedésterületén belül, vagy önálló segédeszközök határának lehetőségén belül, illetve ezek kombinációjával bármilyen kívánt repülési útvonalon repüljenek.

207. Területi navigációs útvonal - Area navigation route

Területi-navigációs képességgel rendelkező légi járművek általi használatra létesített ATS útvonal.

208. Tiltott légtér - Prohibited area

Egy állam területe, vagy felségvizei feletti meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légi járművek repülése tilos.

209. Transzponder (fedélzeti válaszjeladó) - Transponder

Vevő/adó berendezés, amely megfelelő kérésre válaszjelet sugároz ki. A kérés és a válaszadás más frekvencián történik.

210. Utazó emelkedés - Cruise climb

Olyan repülési módszer, amely a tengerszint feletti magasság tiszta növekedését eredményezi a repülőgép tömegének csökkenése függvényében.

211. Utazómagasság - Cruising level

A repülés jelentős szakaszán tartott magasság.

212. UTC (Egyeztetett Világidő) - UTC (Coordinated universal time)

Egyeztetett Világidőben kifejezett időpontjelzésére használatos rövidítés.

213. Útirány - Track

A légi jármű útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát annak bármely pontján a mágneses Északtól mért fokokban fejezik ki.

214. Útvonal engedély - En-route clearance

Engedély, amely magába foglalja a légi jármű felszállás utáni repülési útját azon pontig, amelynél a leszálláshoz történő megközelítés várható, hogy megkezdődik.

Megjegyzés: Bizonyos körülmények között szükséges lehet ezen engedély felosztása, például: irányítói körzethatárokkal elválasztott szakaszokra, illetve a repülés indulási, emelkedési, vagy süllyedési szakaszaira.

215. Útvonalrepülés

A repülőtér forgalmi körét, vagy légtérét elhagyó valamennyi repülés.

216. Útvonalszakasz - Route segment

A lerepülő útvonalnak a repülési tervben leírt, két egymást követő fontos ponttal meghatározott része.

217. Várható bevezetési idő - Expected approach time

Az az időpont, amikor az ATC úgy számítja, hogy egy érkező légi jármű, késleltetés után majd elhagyja a várakozási pontot, hogy a leszálláshoz történő megközelítést végrehajtsa.

Megjegyzés: A várakozási pont elhagyásának tényleges időpontja a bevezetési engedélytől függ.

218. Veszélyes légtér - Danger area

Meghatározott kiterjedésű légtér, ahol meghatározott időben a légi közlekedésre veszélyes tevékenység folyik.

219. Végső megközelítés - Final approach

A műszer szerinti megközelítési eljárásnak azon szakasza, amely a végső megközelítés kijelölt helyénél, vagy pontjánál kezdődik, vagy, ahol ilyeneket nem jelöltek ki, ott:

a) az utolsó eljárásforduló, vagy alapforduló befejezésénél, vagy a várakozási eljárás rárepülési fordulójánál, ahol ilyen meghatározottak; vagy

b) a megközelítési eljárásban meghatározott utolsó útirány elérési pontjánál; és a repülőtér közelében addig a pontig tart, ahonnan

1. a leszállás végrehajtható, vagy

2. a megszakított megközelítési eljárást megkezdik.

220. VFR

A látvarepülési szabályok (Visual Flight Rules) jelölésére használt rövidítés.

221. VFR repülés - VFR flight

A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

222. Vízszintes elkülönítés - Horizontal separation

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet oldalirányú, vagy hosszirányú elkülönítést.

223. VMC

A látási meteorológiai körülmények (Visual Meteorological Conditions) jelölésére használt rövidítés.

224. Vonatkozási pont (repülőtéri)

A repülőtér koordinátákkal megadott földrajzi helye.
