

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) A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályait - amelyek a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek 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) E rendelet melléklete a Közlekedési és Vízügyi Értesítőben jelenik meg.

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

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

Repülési szabályok

1. Fejezet

A repülési szabályok alkalmazása

1.1. A repülési szabályok alkalmazása

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

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

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

1.2. A repülési szabályok betartása

1.2.1. A levegőben, valamint a repülőtér mozgási területén működő valamennyi légitársaság 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 légitársaságok számára az ICAO légtérosztályozásnak megfelelő egyes légtérosztályokban biztosított szolgáltatások leírását a légiforgalom irányításáról szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1. számú melléklete tartalmazza.*

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

1.3. Felelőség a repülési szabályok betartásáért

1.3.1. A légitársaság parancsnokának felelősége

A légitársaság parancsnoka felelős a légitársaság 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 légitársaság parancsnokának meg kell győződnie a légitársaság, valamint a hajtószemélyzet tagjai számára külön jogszabályban meghatározott okmányok fedélzetén 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 repülőtér forgalmi körét, vagy a repülőtér 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 repülőtéren és/vagy a kitérő repülőtéren az érkezés számított időpontjában a meteorológiai körülmények lehetővé teszik a műszeres 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. Szeszies ital, kábítószeres és gyógyszerek használata

Senki nem vezethet légi járművet, vagy nem tevékenykedhet valamely légi jármű hajózószemélyzetének tagjaként, aki szeszies ital, kábítószer vagy olyan gyógyszer hatása alatt áll, amely cselekvőképességét befolyásolja.

2. Fejezet

Általános szabályok

2.1. Személy- és vagyónvédelem

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 az illetékes 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 előírás "C." Függelékében szereplő iránymagassági rendszer szerint kell tervezni.

2.1.4. Tárgyak szórása, permetezés

Légi járműből repülés közben tárgyat kidobni, vagy permetezni csak előzetes hatósági 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) Repülőtéri forgalmi körzetekben, forgalmi tájékoztató körzetekben - azok működési ideje alatt - végzett mezőgazdasági munkarepülések megkezdéséről és befejezéséről tájékoztatni kell az érintett repülőtér légiforgalmi szolgálati egységét.

2.1.4.2. Amennyiben üzemanyag-kibocsátás válik szükségessé 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 5000 láb (1500 m) tengerszint feletti magasság alatt.

Az ATS egységek ilyen esetben legalább 2000 láb (600 m) függőleges elkülönítést biztosítanak az üzemanyagot kibocsátó légi jármű és az alatta repülő légi jármű között, illetve az érintett légi járművet erről tájékoztatják.

2.1.5. Vontatás

Budapest FIR-ben légi jármű más légi járművet, vagy tárgyat csak az esetben vontathat, ha a légi jármű felszereltsége és légi alkalmassági bizonyítványa erre lehetőséget ad, valamint a légi jármű-vezető jogosítása erre megfelelő.

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

Megjegyzés: Transzparens vontatáshoz a polgári repüléssel összefüggő rendészeti feladatok ellátásának rendjéről kiadott 3/1983. (III. 16.) BM rendelet szerint beszerzett előzetes engedély szükséges.

2.1.6. Ejtőernyős ugrások

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

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

- azokon a repülőtereken, ahol a légiközlekedési hatóság engedélyezte;
- olyan légtérekben, melyek alsó magassága a földfelszínnel megegyezik (CTR, MCTR, ATZ, TIZ, veszélyes légtérek és bizonyos TSA-k), valamint
- a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet 18. §-a szerint igényelt és engedélyezett eseti légtérekben.

Az előzetes engedélyezéstől függetlenül, az ugrás tényleges megkezdéséhez az érintett légtérben illetékes ATS egység hozzájárulása szükséges.

2.1.7. Műrepülés

Műrepülés csak az illetékes 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 végezhetők:

- külön erre a célra kijelölt légtérekben,
- azokon a repülőtereken, ahol a légiközlekedési hatóság engedélyezte,
- TSA-kban,
- a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet 18. §-a szerint igényelt és engedélyezett eseti légtérekben.

2.1.8. Kötelékrepülések

Kötelékrepülések csak a kötelékrepülésben részt vevő légi járművek parancsnokainak előzetes egyeztetését követően hajthatók végre. Ellenőrzött légtérben történő kötelékrepülés esetén be kell tartani az illetékes hatóság külön rendelkezéseit. Ezen rendelkezéseknek megfelelően:

- 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 max. 1 km, függőleges irányban max. 30 méternyire távolodhatnak el.

2.1.9. Személyzet nélküli szabad ballonok

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

2.1.9.2. A repülésekre veszélyt jelentő személyzet nélküli szabad ballonok 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.

2.1.10. Tiltott és korlátozott légtérek

Tiltott légtérekben repülések nem hajthatók végre. Korlátozott légtérekben 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 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet 8. § (1) bekezdése alapján a veszélyes légtérekben, azok közzétett üzemideje alatt, légiközlekedési tevékenységet tervezni - a tevékenységben részt vevő légi járművek repüléseit kivéve - tilos. Az üzemidő alatt a veszélyes légtérben csak az illetékes ATS 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 légitársaság köteles útirányát és sebességét tartani, de ez a szabály nem mentesíti a légitársaság vezetőjét, hogy az összeütközés elkerülése érdekében mindent megtegyen, beleértve az ACAS berendezés által tanácsolt összeütközést elkerülő manővereket is.

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

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

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

2.2.2.2. Szembetartó közeledés

Amikor két légitársaság szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közeledik egymáshoz és összeütközési veszély áll fenn, mindkettő köteles útirányát jobbra kitérni.

2.2.2.3. Összetartó irányú közeledés

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

a) a levegőnél nehezebb, működő hajtóművel repülő légitársaság köteles utat adni valamennyi hajtómű nélküli légitársaságnak,

b) a léghajó köteles utat adni a vitorlázógépeknek és ballonoknak,

c) a vitorlázógép köteles utat adni a ballonoknak,

d) működő hajtóművel repülő légitársaság köteles kitérni annak a légitársaságnak, amely láthatólag más légitársaságot, vagy tárgyat vonat.

Megjegyzés: A légitársaságok osztályozását jelen szabályozás "J." Függeléke tartalmazza.

2.2.2.4. Előzés

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

Az előzés alatt álló légitársaság jogosult a változatlan irányú repülésre, míg az előzést végző légitársaságnak emelkedő, süllyedő, vagy vízszintes repüléskor egyaránt jobbra történő kitéréssel kell biztosítani a másik légitársaság útját. A két légitársaság viszonylagos helyzetében a továbbiakban bekövetkező semmilyen változás nem mentesíti az előzést végző légitársaságot ezen kötelezettsége alól, mindaddig, amíg a másik légitársaságot 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 légitársaságoknak utat kell adniuk a leszálló légitársaság számára.

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

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

2.2.2.6. Felszállás. A munkaterületen guruló légitársaságnak utat kell engednie a felszálló, vagy felszállni készülő légitársaság számára.

2.2.2.7. Mozgási területen történő működés

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

a) Amikor két légitársaság egymással szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közeledik egymáshoz, mindkettő köteles megállni, vagy ahol lehetséges, mindketten jobbra kitérni, kellő oldaltávolságot tartva.

b) Amikor két légitársaság összetartó irányon közeledik egymáshoz, annak kell elsőbbséget adnia, amelyik a másik légitársaságot jobbról látja.

c) Az előzés alatt álló légitársaságnak van elsőbbsége és az előzést végző légitársaságnak kellő oldaltávolságot tartania a másik légitársaságtól.

Megjegyzés: Az előzésben lévő légitársaság meghatározását lásd a 2.2.2.4. pontban.

2.2.2.7.2. A munkaterületen guruló légitársaságnak valamennyi gurulási váróponton meg kell állnia, hacsak a repülőtéri irányító torony tovább gurulást nem engedélyez.

Megjegyzés: A gurulási várópontok jelzései és egyéb jelöléseket lásd az ICAO Annex 14, I. kötet, 5.2.9. és 5.4.2. pontjaiban.

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

2.2.3. Légijárműveken alkalmazandó fények

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

2. *Megjegyzés: A 2.2.3.2. c) és a 2.2.3.4. a) alpontokban leírtak szerint egy légijármű akkor tekinthető működésben lévőnek, amikor gurul vagy vontatják, vagy a gurulás vagy a vontatás közben időlegesen megállították.*

3. *Megjegyzés: A vízen működő légijárművek részére előírtakat lásd a 2.2.6.2. pontban.*

2.2.3.1. A 2.2.3.5. pont rendelkezéseit kivéve, napnyugtától-napkeltéig minden repülést végző légijárműnek működtetnie kell:

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

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

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

2.2.3.2. A 2.2.3.5. pont rendelkezéseit kivéve, napnyugtától-napkeltéig:

a) A repülőtér mozgási területén guruló valamennyi légijárműnek működtetnie kell navigációs fényeket, a légijármű viszonylagos útirányának külső szemlélő számára történő jelzése céljából. A navigációs fényekkel összetéveszthető más fények nem működtethetők.

b) Működtetni kell a légijármű szerkezetének végpontjai jelzésére szolgáló fényeket, hacsak a légijármű nem áll egy helyben, és más módon kellőképpen nincs megvilágítva.

c) A repülőtér mozgási területén működő valamennyi légijárműnek működtetnie kell figyelem felhívó fényeket, és

d) a repülőtér mozgási területén lévő valamennyi légijárműnek hajtómű üzemet jelző fényeket kell üzemeltetni, ha a hajtómű üzemel.

Megjegyzés: Megfelelő elhelyezés esetén a 2.2.3.1. b) pontban említett navigációs fények kielégíthetik a 2.2.3.2. b) pontban szereplő követelményeket. A 2.2.3.1. a) pont követelményeinek kielégítése érdekében felszerelt, vörös színű összeütközési veszélyt jelző fények kielégíthetik a 2.2.3.2. c) és 2.2.3.2. d) pontokban szereplő követelményeket, feltéve, hogy azok a külső szemlélőt nem vakítják el.

2.2.3.3. A 2.2.3.5. pont rendelkezéseit kivéve, valamennyi - a 2.2.3.1. a) pont követelményeinek kielégítése érdekében - összeütközési veszélyt jelző fényekkel felszerelt légijárműnek a 2.2.3.1. pontban megadott időperióduson kívül is működtetnie kell ezen fényeket.

2.2.3.4. A 2.2.3.5. pont rendelkezéseit kivéve, valamennyi légijárműnek,

a) amely valamely repülőtér mozgási területén üzemel és a 2.2.3.2. c) alpontban leírt követelményeknek megfelelő összeütközési veszélyt jelző fényvel van ellátva, vagy

b) amely a repülőtér mozgási területén tartózkodik és a 2.2.3.2. d) alpontban leírt követelményeket kielégítő fényekkel van felszerelve

üzemeltetnie kell ezeket a fényeket a 2.2.3.2. pontban meghatározott időperióduson kívül is.

2.2.3.5. A 2.2.3.1., 2.2.3.2., 2.2.3.3. és 2.2.3.4. pontok követelményeit kielégítő villogó fények kikapcsolhatók vagy intenzitásuk csökkenthető, ha

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

b) a légijárművön kívüli személyt elvakítanak.

2.2.4. Gyakorló műszerrepülések

Gyakorló műszerrepülés csak az alábbi feltételek mellett hajtható végre:

a) ha a légijármű 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 légijármű, függetlenül attól hogy repülőtér forgalmi körzeten belül van-e vagy sem, köteles:

a) figyelni a repülőtéri forgalmat az összeütközések elkerülése érdekében;

b) azt kikerülni, vagy leszállási szándék esetén a többi működő légijármű által követett forgalmi eljáráshoz igazodni;

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

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

2.2.5.2. A repülőtéri irányító körzetekben működő légitársaságok kötelesek a kijelölt rádiófrekvencián állandóan figyelni, és rádió-összeköttetést létesíteni a repülőtéri irányító toronnyal. Ha ez nem lehetséges, figyelniük kell látjeltek útján adott utasításokra.

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

2.2.5.4. A Budapest TMA-ban és a ferihegyi repülőtéri irányító körzetben történő működés során be kell tartani az "L." Függelék külön előírásait.

2.2.6. Légitársaságok vízen történő működésének szabályai

Megjegyzés: A 2.2.6.1. pontban leírt rendelkezéseken túlmenően, bizonyos esetekben a víziközlekedés rendjéről kiadott 27/1993. (IX. 23.) KHVM rendelet előírásait kell alkalmazni.

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

2.2.6.1.1. Közeledés összetartó irányon

Az a légitársaság köteles utat adni, amelyik egy másik légitársaságot vagy hajót jobbról pillantja meg.

2.2.6.1.2. Közeledés szembetartó irányon

Az a légitársaság, amelyik egy másik légitársaságot, vagy hajót szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közelít meg, jobbra történő irányváltoztatással köteles kitérni.

2.2.6.1.3. Előzés

Az előzés alatt álló légitársaság 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 légitársaság a lehetséges mértékben tartson megfelelő távolságot valamennyi hajótól és kerülje azok haladásának hátráltatását.

2.2.6.2. Vízen működő légitársaságok fényei

Megjegyzés: A vízen működő repülőgépek fényeinek jellemzőit az ICAO Annex 6 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:

- valamennyi IFR repülésre,
- valamennyi államhatárt keresztező repülésre,
- állami légitársasággal MCTR-n, MTMA-n, TSA-n kívül végrehajtott repülésekre,
- az államhatár menti korlátozott légtérben tervezett repülésekre, a mezőgazdasági munkarepülések kivételével,
- az ellenőrzött légtér(k)et érintő repülésekre,
- az éjszakai VFR repülésekre, valamint
- vitorlázó felhőrepülésekre.

Az ellenőrzött légtérben kívül működő polgári VFR repülések számára repülési terv benyújtása nem kötelező, a légitársaság vezetője azonban jogosult repülési tervet benyújtani, annak érdekében hogy részére repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítsanak.

A légvédelmi készségi erők repülései számára 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 légitársaság 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 összetéveszthető 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.

2.5. 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.

Megjegyzés: helyi idő télen: UTC + 1 óra,

nyáron: UTC + 2 óra.

(A nyári időszámítás minden év március hónap utolsó vasárnapján 0100 UTC-kor kezdődik, és október hónap utolsó vasárnapján 0100 UTC-ig tart.)

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

2.6. Légiforgalmi irányító szolgálat

2.6.1. Légiforgalmi irányítói engedélyek

Megjegyzés: A "Légiforgalmi Szolgálatok Ellátása" című előírás értelmében a légiforgalmi irányító szolgálat feladatai nem terjednek ki a földdel való összeütközés megelőzésére. Ennek következtében jelen szabályzat előírásai nem mentesítik a légijármű vezetőjét azon felelőssége alól, hogy meggyőződjön róla, hogy a légiforgalmi irányító egységek által kiadott valamennyi engedély biztonságos ebben a vonatkozásban, kivéve amikor egy IFR légijárművet radar vektorálással irányítanak.

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 engedélyhatárában megjelölt szakaszára, vagy meghatározott manőver, pl. gurulás, leszállás vagy felszállás végrehajtására terjedjen ki.

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

2.6.1.2. Amennyiben valamely légijármű 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 légijármű-vezetőt az egyéb érvényes szabályok és rendelkezések megsértésével kapcsolatos semmilyen felelőssége alól.

2.6.1.4. Repülések lehetséges továbbengedélyezése. Ha indulás előtt a légijármű 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 légijármű 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 légijárművek repüléséhez az érintett ATC egység előzetes hozzájárulása szükséges.

2.6.1.8. TSA-k, 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 TSA-kba történő belépéshez az érintett légtérben illetékes légiforgalmi irányító egység engedélye szükséges.

Az engedélyt

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

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

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

- a repülési terv benyújtási és egyéb közleményváltási szabályokat,

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

- az áramlásszervezéssel kapcsolatos napi előírásokat.

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 ilyen létrehozta - az átkapcsolási pontnál, vagy ahhoz az üzemeltetési szempontok szerinti lehető legközelebb álljon át.

2.6.2.1.3. A 2.6.2.1.1. 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, helyesbíteni kell a légi jármű géptengely irányát úgy, hogy a legrövidebb időn belül visszatérjen az eredeti útirányra.

b) Tényleges önsebesség változás esetén: Ha a jelentőpontok között az utazómagasságon az átlagos tényleges önsebesség 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 repülőterre - amelyik éppen következik - a számított idő 3 percnél többel eltér attól, amit a légiforgalmi szolgálatokkal közöltek, a számított időt az illetékes légiforgalmi szolgálati egység részére, amilyen hamar csak lehetséges, módosítani kell.

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 körzethatárokra.

b) Az útvonal változtatása esetén:

1. Ha a rendeltetési repülőter 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 útvonalváltoztatás kezdődik, megváltozott számított időadatok, valamint egyéb idevonatkozó tájékoztatás.

2. Ha a rendeltetési repülőter 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 útvonalváltoztatás kezdődik, megváltozott számított időadatok, kitérő repülőter(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 repülőterig, vagy egy kitérő repülőterig, 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 repülőteren történő leszállás céljából tett intézkedésről, vagy

c) repülőteri 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 repülésnek 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 "Légiforgalmi Irányító Szolgálat Ellátásának Szabályai" című előírás I. részében 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. 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.

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

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

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

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 mihelyt 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

Ha nem ellenőrzött repülőtéren száll le, az ellenőrzött légi járműnek értesítenie kell az illetékes légiforgalmi irányító egységet, mihelyt már nem tartozik a légiforgalmi irányító szolgálat hatáskörébe.

2.6.6. Rádió-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).

2.6.6.2. Az összeköttetés megszakadása. Ha a rádió-összeköttetés megszakadása miatt lehetetlenné válik a 2.6.6.1. pont végrehajtása, a légi járműnek jelen szabályzat "M." Függelékében a rádióösszeköttetés elvesztése esetére előírt eljárásokat és az alábbi eljárások megfelelő pontjait kell végrehajtania.

Ezekon túlmenően, ha a légi jármű ellenőrzött repülőtér repülőtéri forgalmában vesz részt, figyeljen a látjelek útján is adható utasításokra.

2.6.6.2.1. Látási meteorológiai körülmények esetén a légi jármű

- a) folytassa repülését látási meteorológiai körülmények között;
- b) szálljon le a legközelebbi alkalmas repülőtéren és
- c) jelentse a leszállást a leggyorsabb módon az illetékes légiforgalmi irányító egységnek.

2.6.6.2.2. Ha műszeres meteorológiai körülmények vannak, vagy nem látszik valószínűnek a fenti a) pontban szereplők végrehajtása (lásd 1. megjegyzést):

a) Ha a légi járműnek repülési tervében töltött magasságtól eltérő repülési magasságot határoztak meg időbeli, vagy földrajzi engedélyhatár megjelöléssel, tartsa az utoljára kijelölt sebességet és magasságot az engedélyhatárig, majd azt követően repüljön a benyújtott repülési tervében szereplő magasságon és sebességgel.

Amennyiben engedélyhatárt nem adtak, akkor tartsa az utoljára kiadott sebességet és magasságot, vagy az érintett területre megállapított minimális repülési magasságot ha az magasabb, 3 percen keresztül attól az időponttól számítva, hogy a légi jármű helyzetjelentést nem tudott adni valamely kötelező jelentőpont felett, majd repüljön a benyújtott repülési tervében szereplő magasságon és sebességgel.

Ha a légi járművet az engedélyezett repülési útvonalától radar irányvezetéssel kitérítik, akkor a kétoldalú rádió-összeköttetés megszakadása után a lehető leghamarabb vissza kell térnie a korábban engedélyezett útvonalra.

b) Folytassa repülését az érvényes repülési terv szerint a rendeltetési repülőteret kiszolgáló navigációs berendezésig; és - amennyiben a c) pontban előírtak érdekében erre szükség van - várakozzon a süllyedés megkezdéséig.

c) A b) pontban megadott berendezés felett kezdje meg a süllyedést a korábban vett és nyugtázott várható bevezetési időben (ha ilyet kapott) vagy az érvényes repülési tervből számított érkezési időben.

d) Hajtsa végre a navigációs berendezésre előírt szabvány műszermegközelítési eljárást, és
e) szálljon le - ha lehetséges - c) pontban megadott a várható bevezetési időtől, vagy a számított érkezési időtől számított 30 percen belül, attól függően, melyik a későbbi.

1. *Megjegyzés: Amint az a fentiekben leírt meteorológiai körülményekből is nyilvánvaló, a 2.6.6.2.1. pont valamennyi ellenőrzött repülésre, míg a 2.6.6.2.2. pont csak IFR repülésekre vonatkozik.*

2. *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 rádió-összeköttetést elvesztett légi jármű a 2.6.6.2.2. pontban előírtaknak megfelelően jár el.*

3. *Megjegyzés: - Lásd a 4.1.2. pontot is.*

2.7. Légiforgalmi tanácsadó szolgálat

Megjegyzés: 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 kitérési 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 felelőségeket, mint a légiforgalmi irányító szolgálat, mivel a szolgálatot ellátó egység rendelkezésére álló, az adott légtérben lévő forgalmi helyzetre vonatkozó információk (radarinformáció, repülési adatok) nem teljeseek. Ezek az ATS egységek nem vállalhatnak felelőséget a megfelelő forgalmi tájékoztatás adásáért, sem az adatok pontosságáért.

2.7.1. A tanácsadói légtérben ("F" osztály) működő légi járművek repülési profiljukat az ATS egység hozzájárulása nélkül is megváltoztathatják, de elvárják, hogy a megváltoztatás előtt erről az ATS egységet tájékoztassák és megvárják a nyugtázást, illetve az ezzel kapcsolatos tanácsot.

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 "Légiforgalmi Szolgálatok Ellátása" című előírás tartalmazza.

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

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

1. *Megjegyzés: 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.*

2. *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-el rádió-összeköttetést 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 körzethatárra (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 repülőtéren AFIS-t nem nyújtanak; és

- a repülési terv levegőből történő esetleges lezárásáról.

Megjegyzés: A repülési tervet benyújtott légi járművek rádió-összeköttetési 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, mivel a repülőterek légtereiben vitorlázó repülésekre, műrepülésekre stb. lehet számítani. A vitorlázó légterekben egyéb ismeretlen légi tevékenység is folyhat.

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 rádió-összeköttetési célokra a 122,700 MHz és a 123,400 MHz 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 repülőtér forgalmi körének elérése előtt, valamennyi légi járműnek fel kell vennie a rádióösszeköttetést az AFIS egységgel.

A repülőtér 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.

Megjegyzés: A Budapest FIR-ben lévő repülőterek főbb adatait az "I." Függelék tartalmazza.

2.8.8. Ha rádióval fel nem szerelt légi jármű AFIS egységgel rendelkező repülőtérré kíván repülni, repülését felszállás előtt egyeztetnie kell az AFIS egységgel (pl. telefonon).

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 eltérésről 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 vészfrekvencián, 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 FL 290 felett, vagy 500 lábbal (150 m) eltérő magasságon FL 290 alatt.

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

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 repülőtéren alkalmazni kell az adott típusú légi jármű biztonságos leszállásához.

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

2.10.6. Polgári légi járművek elfogása esetén jelen szabálynak "B." Függelékében szereplő eljárások alkalmazandók.

2.10.7. A polgári légi jármű parancsnokának, amennyiben elfogásra kerül sor, a "B." Függelékben szereplő előírásoknak 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 válaszeladó is felhasználható.

Megjegyzés: A transzponderek üzemeltetésének szabályait jelen előírás "H." Függeléké tartalmazza.

A légi jármű személyzete a kényszerhelyzet megszűnését köteles azonnal jelenteni.

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 anélkül, amelyek páraréteg miatt elmosódottak, beágyazottak, nagy kiterjedésűek, vagy szellőkés 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 szabályzat "N." Függeléké tartalmazza.

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

Megjegyzés: A szélnyírást jelzésére vonatkozó előírásokat a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000 (XI. 24.) KöViM rendelet 2. számú mellékletének 5. Függeléké 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 útvonalartás határain kívülre (± 5 NM), ezt kellő időben jelentsék a légi forgalmi irányításnak, hogy lehetővé tegyék az esetlegesen szükséges koordinációt.

A légi jármű-vezető kerülési szándékát a lehető leghamarabb jelentse azon pont fölé 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. Légi forgalmi események

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

2.11.3.2. Az eseményről Légi forgalmi Esemény Jelentés Űrlap-ot kell kitölteni, amelynek célja, hogy a kivizsgáló hatóságnak a lehető legteljesebb tájékoztatás álljon rendelkezésére, és hogy a lehető leghamarabb visszajelenthessék a kivizsgálás 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 légi forgalmi eseményről szóló jelentésüket érkezés/leszállás után, illetve ennek segítségével erősítik meg a repülés közben már rádióan keresztül továbbított jelentést.

Megjegyzés: A Légi forgalmi Esemény Jelentés Űrlap kitöltésére vonatkozó előírásokat az "O." Függelék tartalmazza.

2.11.3.3. 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 ismételten 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 Légi forgalmi 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 15

F-91222 Brétigny-sur-Orge
címre kell továbbítani.

2.11.4. Madárral történő ütközés

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

2.11.4.2. 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.

2.11.4.3. Ha az esemény felszállás után következik be és a személyzet nem tartja szükségesnek a repülés megszakítását, rádióan értesítse a repülőterei irányító tornyot, majd a rendeltetési repülőterén töltsse ki a BSRF-t és Ferihegyről történő indulás esetén továbbítsa a Légiforgalmi és Repülőterei Igazgatóság címére.

2.12. Helyi előírások

2.12.1. Nyelvhasználat. A légi jármű vezetője és a polgári ATS egységek között a rádió-összeköttetést 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 Annex 10 II. kötete, az alkalmazandó kifejezéseket a "Légiforgalmi Irányító Szolgálat Ellátásának Szabályai" című előírás IX. része 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 rádió-összeköttetés során a "megengedett" mértékegységeket csak a légi jármű-vezető kezdeményezésére alkalmazzák.

2.12.3. Időjárési minimumok. Időjárési minimumok állapíthatók meg repülőterekre, légi járművekre, illetve légi járművezetőkre.

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

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

A Magyar Köztársaság 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 légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtására kiadott 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet tartalmazza.

3. Fejezet

Látvarepülési szabályok

3.1. Időjárési 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:

		Nem ellenőrzött légterek
--	--	---------------------------------

Légtér	Ellenőrzött légterek (C és D osztályok)	1200 m (4000 láb) AMSL felett vagy 300 m (1000 láb) földfelszín felett, attól függően melyik a magasabb	1200 m (4000 láb) AMSL-en és alatta vagy 300 m (1000 láb) földfelszín felett, attól függően melyik a magasabb
Felhőkötől való távolság	1500 m vízszintes 300 m függőleges		Felhőkön kívül, föld- vagy vízfelszín látással
Repülési látástávolság	FL100-n és felette: 8 km FL100 alatt: 5 km		5 km*

*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 repülőterei irányító körzettel rendelkező repülőtéren, illetve nem léphet be a forgalmi körbe

a) ha a felhőalap 450 m-nél (1500 láb) 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, valamint az "F" osztályú légtérben az éjszakai VFR repülésekhez a 3.1.1. pontban szereplő táblázatban megadott minimális körülmények szükségesek.

A "G" osztályú nem ellenőrzött légtérben éjszakai VFR repülések végrehajtásához az alábbi minimális feltételek szükségesek:

- repülési látástávolság:

(i) merevszárnyú légi járművek esetén 5 km,

(ii) helikopterek 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 légügyi hatóság az érintett repülőtér számára külön engedélyezte. A napkeltét és napnyugtát az "F." Függelékben található táblázat alapján kell meghatározni.

3.3. VFR repülések korlátozása

VFR repülések nem hajthatók végre:

- FL200 (6100 m STD) felett;

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

3.4. Repülési magasságok

3.4.1. A fel- és leszállás eseteit, a munkarepüléseket, valamint az állami légi járművel különleges feladatot végrehajtó 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 300 m-nél (1000 láb) alacsonyabban;

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

3.4.2. A 4000 láb (1200 m) tengerszint feletti magasság felett a VFR szerint végrehajtott útvonalrepüléseket a "C." Függelékben, a VFR repülések számára kijelölt magasságokon kell végrehajtani, a repülés útírányát figyelembe véve.

3.5. Ellenőrzött légtérben végrehajtott VFR repülésekre vonatkozó előírások

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

- a) "C" vagy "D" osztályú ellenőrzött légtérben működnek,
- b) ellenőrzött repülőtér helyi forgalmában vesznek részt, vagy
- c) különleges VFR repülést hajtanak végre.

3.6. Rádióberendezéssel és transzponderrel történő felszereltségi követelmények

3.6.1. A 117,975-137,000 frekvenciasávban működő, 25 kHz vagy alacsonyabb frekvenciaosztású rádió távbeszélő üzemmódú rádió adó-vevő készülékkel kell felszerelni:

- a Budapest FIR "C" vagy "D" osztályú légtereiben működő,
- az éjszakai VFR repülést végző,
- az államhatárt keresztező, valamint
- az államhatár menti korlátozott légtérben útvonalrepülést végző VFR légi járműveket.

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

- nemzetközi repülést hajtanak végre,
- ellenőrzött légterekben működnek, vagy
- a 4000 láb (1200 m) AMSL feletti nem ellenőrzött légtérben működnek, kivéve a TIZ-ekben, vagy ATZ-kben helyi repülést végző, valamint a távrepülést végző hajtómű nélküli légi járműveket.

1. Megjegyzés: Az ellenőrzött légtéren kívül, 4000 láb 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 transzponderek működtetésére 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.

3.7. Rádió-összeköttetési követelmények ellenőrzött légtéren kívüli üzemeléskor

3.7.1. Budapest FIR-ben a repülési tervet benyújtott és rádióval 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-el.

Ha a FIC más utasítást nem ad, a légi jármű legalább 15 percenként 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. Ugyancsak folyamatos rádió-összeköttetést kell tartani a FIC-el a határsávban útvonalrepülést végző VFR repüléseknek, az 50 m-es földfelszín feletti, vagy alacsonyabb magasságon végrehajtott munkarepüléseket végző légi járművek kivételével.

3.7.3. Az ellenőrzött légtéren kívül, VFR szerint működő légi járműveknek helyzetüket kijelölt jelentőpontokhoz, repülőtérhez, 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, nyújtott 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, valamint az illetékes hatóság egyedi engedélyét 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) magasság és hegyvidék felett legalább 600 m (2000 láb);

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

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 végrehajtható 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.

4.2. 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 figyelembe-vételével 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 légtéren kívül IFR repülést 460 km/óránál (250 csomó) nagyobb műszer szerinti sebességgel (IAS) végrehajtani tilos.

4.3.3. Rádió-összeköttetési követelmények

Budapest FIR-ben minden IFR szerint működő légi járműnek, amely a repülőtér kijelölt légtéreit elhagyja, folyamatos rádió-összeköttetést kell fenntartania a FIC-el.

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

4.3.4. Helyzetjelentések

Ha az érintett ATS egység felmentést nem ad, Budapest FIR ellenőrzött légtéren kívül, IFR szerint működő légi járműnek jelentenie kell helyzetét az ellenőrzött repülésekre előírt módon az alábbiak szerint:

- FL460 (14000 m STD) feletti repülés esetén az egyes kijelölt jelentőpontok Budapest ACC területileg illetékes légiforgalmi irányító szektorára számára,

- 9500 láb (2900 m) AMSL alatti repülés esetén a FIC számára az egyes kijelölt jelentőpontok átrepülésekor és a FIC által meghatározott egyéb esetekben, de legalább 15 percenként.

4.4. Felszereltségi követelmények

4.4.1. A 117,975-137,000 MHz frekvenciasávban működő, rádió távbeszélő üzemmódú adó-vevő készülékkel kell felszerelni valamennyi IFR légi járművet.

4.4.2. Az állami légi járművek kivételével 1999. október 7-étől a FL245 (7450 m STD) felett működő valamennyi IFR légi járművet 8,33 kHz frekvenciaosztású rádióberendezéssel kell felszerelni. A légi jármű berendezéseinek alkalmasnak kell lenniük a 25 kHz osztású frekvenciákon történő működésre is.

Megjegyzés: Az egyes államok bizonyos tevékenységet végző légi járművek számára felmentést adhatnak a 8,33 kHz frekvenciaosztású készülékkel történő felszereltség alól. Ha az ATS egységek földi távközlési rendszere biztosítja a légiforgalmi szolgálatok UHF rádió segítségével történő megfelelő ellátását, az UHF-el felszerelt állami légi járművek számára lehetővé teszi az olyan légtérben történő működést, ahol 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel történő felszereltséget írtak elő.

A felmentéseket és az UHF rádió ilyen légtérben történő fenti alkalmazásának lehetőségét a nemzeti AIP-kben teszik közzé.

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:

- új légi járműveket 2001. január 1-jétől,

- valamennyi egyéb IFR légi járművet pedig 2003. január 1-jétől minimálisan 2. osztályú, 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 már korábban előírták, a VFR szerint működő:

- új légi járműveket 2003. január 1-jétől,

- valamennyi egyéb VFR légi járművet pedig 2005. január 1-jétől minimálisan 2. osztályú, alapvető funkciókkal rendelkező transzponderrel kell felszerelni.

Megjegyzés: Az "S" módú transzponderek funkcióinak osztályozását az ICAO Annex 10 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, 2000. január 1-jétől,

- maximális felszálló tömege meghaladja az 5700 kg-ot, vagy maximális engedélyezett utas férőhely kapacitása több, mint 19, 2005. január 1-jétől

ACAS II-vel kell felszerelni.

4.4.6. Az ICAO körzeti léginnavigációs megállapodás szerint az európai körzetben 2002. januártól kezdődően a FL290 feletti repülésekre vonatkozóan csökkentett függőleges elkülönítési minimumok (RVSM) alkalmazására kerül sor.

Ennek biztosítása érdekében 2001. március 31-étől kezdődően az RVSM légtérben működő légi járműveknek - az állami légi járművek kivételével - az ICAO Doc 7030-ban (Körzeti Kiegészítő Egyezmények) megadott pontosságú berendezésekkel és üzemelési jogosultsággal kell rendelkezniük.

"A." Függelék

JELEK ÉS JELZÉSEK A POLGÁRI LÉGIJÁRMŰVEK 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 Annex 10. 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 segísége 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 Unió) Rádiószabályzata adja meg a rádiótávíró és rádió-távbeszélő automatikus riasztórendszerének működtetéséhez szükséges riasztó jelekre vonatkozó tájékoztatást:

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

A rádió-távbeszélő üzemű riasztójelzés két, váltakozva adott, lényegileg szinuszos hangfrekvenciás jelből áll. Az egyik jel frekvenciája 2200 Hz, a másiké 1300 Hz. Mindkét jel időtartama egyenként 250 millisecundum.

Ha a rádió-távbeszélő üzemű riasztójelzést önműködő hanggenerátor adja, azt legalább 30 másodpercig, de legfeljebb 1 percig állandóan sugározni kell; ha a hangfrekvenciás jel előállítására más módon történik, akkor a riasztójelzést a lehető legfolyamatosabb módon, kb. 1 percen 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 segísége 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 látókörén belül lévő személy biztonságával kapcsolatos:

1. rádiótávíró, vagy bármely más jelzőeszközzel leadott XXX betűcsoportból álló jelzés;
2. a rádió-távbeszélőn 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 mp-kénti 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

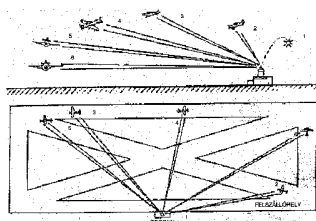
3.1. Fény- és pirotechnikai jelzések

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 körözést	3	Állj
	Szaggatott zöld	Forduljon vissza leszálláshoz*	4	Gurulhat
	Szaggatott vörös	A repülőtér nem biztonságos, ne szálljon le	5	Hagyja el a használatos leszállási területet
	Szaggatott fehér	Szálljon le ezen a repülőtéren és guruljon a forgalmi előtérre*	6	Térjen vissza a repülőtér kiindulási pontjára
		Minden eddigi utasítás		

Vörös rakéta	érvénytelen, egyelőre ne szálljon le	1	
--------------	--------------------------------------	---	--

* a leszállási és gurulási engedélyt időben megadják



1. ábra

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

(i) Repülés közben

a) nappal:

- szárnybillegetéssel;

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 kormányozgatással;

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 négyzetet 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 négyzet 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 fehérszínű 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.

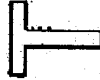


6. ábra

3.2.5. Le- és felszállási irányok

3.2.5.1. Vízszintesen elhelyezett fehér vagy narancs színű, 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 körvonalalaiban fehér fényvel világítják meg.



7. ábra

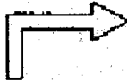
3.2.5.2. A repülőtéri irányító torony, vagy annak közelében függőlegesen elhelyezett két számjegy jelzi a munkaterületen levő légi járműveknek a felszállási irányt a mágneses iránytű közelebbi fokához kerekített 10°-os egységben kifejezve.



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 repülőtérre 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 szembeforduló - és hogy a légi jármű-vezető megfigyelését könnyítse, szükség szerint megvilágított kezű - beállító által történő használatra állapították meg, aki*

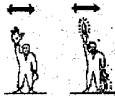
a) merevszárnyú légi járműveknél a bal szárnyvég előtt a légi jármű-vezető látókörében áll és

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

2. *Megjegyzés: A vonatkozó jelzések értelme azonos, akár tárcsával, beállító kézilámpával, vagy rúd alakú lámpával 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.*



1. A továbbiakban a beállító jelzései szerint működjön

A beállító irányítja a légi jármű-vezetőt, ha a repülőtéri forgalmi viszonyok ezt megkívánják.



2. Ez a parkolóhely

A karok függőlegesen a fej fölött, befelé fordított tenyérrel.



3. Guruljon a következő beállítóhoz

Bal, vagy jobb kar lefelé, a másik a törzs előtt keresztben és kinyújtva, a következő beállító irányába mutat.



4. Guruljon előre

Karok egy kissé oldalt, hátrafelé néző tenyérrel, fel- és lefelé ismétlődő mozgást végeznek vállmagasságban.



5. Forduljon:

a) saját helyzetétől balra: jobb kar lefelé, bal kar fel- és lefelé ismétlődő mozgást végez. A kar mozgatási sebessége jelzi a forduló mértékét;



b) saját helyzetétől jobbra: bal kar lefelé, jobb kar fel- és lefelé ismétlődő mozgást végez. A kar mozgatási sebessége jelzi a forduló mértékét.



6. Álljon meg

Karok ismételt keresztezése a fej felett (a karmozgatás gyorsasága jelentse a megállás sürgősségét, azaz minél gyorsabb a mozdulat, annál sürgősebb a megállás).



7. Fékek

a) fékezzen be:

test előtt vízszintesen felemelt kéz és kar, kinyújtott, majd ökölbe szorított ujjakkal;



b) fékezzen ki:

test előtt vízszintesen felemelt kar, kéz ökölbe szorítva, majd az ujjakat kinyújtva.



8. Féktuskók

a) behelyezve:

Karok lefelé nyújtva, befelé néző tenyérrel, széttartott helyzetből befelé mozognak;



b) eltávolítva:

Kar lefelé nyújtva, kifelé néző tenyérrel, kifelé mozognak.



9. Indítsa meg a hajtóműveket

Bal kéz a fej fölött kinyújtott ujjakkal mutatja a megindítandó hajtómű számára, jobb kéz a fejmagasságban köröző mozgást végez.



10. Állítsa le a hajtóműveket

Egyik kar és kéz vállmagasságban vízszintesen, kézfej a torok előtt lefelé fordítva, kézmozgatás oldalirányban behajlított karral.



11. Lassítson

Leengedett karok, lefelé néző tenyérrel, majd többször fel- lefelé mozgatas.



12. Csökkentse a jelzett oldalon levő hajtóművek fordulatszámát

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



13. Guruljon hátrafelé

Karok oldalt leengedve, előre néző tenyérrel. Ismételt előre- lefelé mozgatas vállmagasságig.



14. Forduljon hátrálás közben:

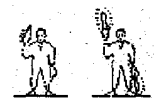
a) a légi jármű farokrészét jobbra:

A bal kar lefelé mutat, jobb kar kinyújtva a fej fölött. Jobb kar ismételt mozgása függőleges vízszintes, előre mutató helyzetben.



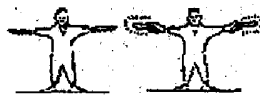
b) a légi jármű farokrészét balra:

A jobb kar lefelé mutat, bal kar kinyújtva a fej fölött. Bal kar ismételt mozgása függőlegesből vízszintes, előre mutató helyzetben.



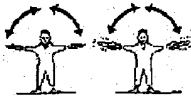
15. Minden rendben

Könyökben behajlított jobb kar felfelé emelve, felfelé mutató hüvelykujjal.



16. Lebegjen*

Karok oldalra, vízszintesen kinyújtva.



17. Emelkedjen fel*

Karok oldalra, vízszintesen kinyújtva, felfelé néző tenyérrel. Karok ismételt mozgása felfelé. A karok mozgási sebessége határozza meg az emelkedés mértékét.



18. Ereszkedjen le*

Karok oldalra, vízszintesen kinyújtva, lefelé néző tenyérrel. Karok ismételt mozgása lefelé. A karok mozgási sebessége határozza meg a leereszkedési sebesség mértékét.



19. Repüljön vízszintesen*

A megfelelő kar oldalra vízszintesen kinyújtva a repülés irányába. A másik kar ismételt mozgása a test előtt ugyanazon irányba.



20. Szálljon le*

Kinyújtott karok a test előtt lefelé keresztbe téve.

4.2. A légijármű vezetőjének jelzései a beállító részére

Megjegyzés: A jelzéseket a vezetőfülkében lévő repülőgép-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 ököl összeszorítása, vagy az ujjak kinyújtása a be- vagy kifékezés 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. Féktuskók

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.

"B." Függelék

POLGÁRI LÉGIJÁRMŰVEK ELFOGÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. A határ- és szabálysértő légijárművek elfogásakor alkalmazandó jelzések

a) Az elfogó légijármű által adott jelzések és az elfogott légijármű válaszelzérései

Sorozat	Az ELFOGÓ légijármű jelzései	Jelentése	Az ELFOGOTT légijármű válasza	Jelentése
1.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A légijármű billegtetése és a navigációs fények (valamint helikopterek esetében a leszálló fényszórók) rendszertelen villogtatása kissé az elfogott légijármű felett és előtt és attól rendes körülmények között balra (vagy jobbra, ha az elfogott légijármű helikopter) és nyugtázás után lassú szintrepülésben végrehajtott forduló rendes körülmények között balra (vagy helikopterek esetében jobbra) a kívánt irányra. <i>1. Megjegyzés: Az időjárási körülmények, vagy a domborzat szükségessé teheti, hogy az elfogó légijármű a fenti 1. sorozatban megadottakkal ellentétes helyzetet és ellentétes irányú fordulót vegyen fel.</i> <i>2. Megjegyzés: Ha az elfogott légijármű nem képes az elfogó légijárművel együtt repülni, az elfogó légijárműtől elvárják, hogy várakozási kört repüljön és a légijármű billegtetésével jelezzen mindannyiszor, ahányszor elhalad az elfogott légijármű mellett.</i>	Önt elfogták, kövessen	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A légijármű billegtetése, a navigációs fények rendszertelen villogtatása és követés. <i>Megjegyzés: Az elfogott légijárműnek, a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendelet szerint, követnie kell az elfogó légijármű jelzéseit.</i>	Értettem, végrehajtom
2.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Az elfogott légijármű repülési útvonalának keresztezése nélkül végrehajtott 90°-os, vagy annál nagyobb mértékű emelkedő fordulóból álló, hirtelen elrepülési	Tovább haladhat	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A légijármű billegtetése	Értettem, végrehajtom

3.	manőver az elfogott légi járműtől. NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A futómű kiengedése (ha ilyen típusú), a leszálló fényszórók 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 repülőtéren	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - A futómű kiengedése (ha ilyen típusú), a leszálló fényszórók 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.	Értetem, végrehajtom
----	---	--------------------------------	---	----------------------

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

Sorozat	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 lábánál (600 m) nem nagyobb magasságon (helikopter esetében) 170 lábat (50 m) meghaladó, de 330 lábánál (100 m) nem nagyobb magasságon, és folytatja a körözést a használatos futópálya, vagy helikopter-leszállóhely felett. Ha a leszálló fényszórót nem képes üzemeltetni, bármely más rendelkezésre álló fényt kell villogtatni.	Az Ön által kijelölt repülőter nem felel meg.	NAPPAL vagy ÉJSZAKA - Ha azt kívánják, hogy az elfogott légi jármű kövesse az elfogó légi járművet egy másik repülőterre, 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.	Értetem, kövessen Értetem, 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.	Értetem.
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.	Értetem.

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 rádió-összeköttetésben álló ATS egységet arról, hogy elfogták;

c) megkísérelni a rádió-összeköttetés 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 rádió-összeköttetés 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 válaszeladóval (SSR transzponderrel), és ha az illetékes légi forgalmi 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. Rádió-összeköttetési eljárások

Ha az elfogás során létrejött a rádió-összeköttetés, 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 rádió-összeköttetés felvételekor használandó hívónevek

Kifejezés	Kiejtés	Jelentése
INTERCEPT CONTROL	INTÖRSZEPT KONTRÓL	ELFOGÁS IRÁNYÍTÓ
INTERCEPTOR (...hívójel)	INTÖRSZEPTOR	ELFOGÓ LÉGIJÁRMŰ
INTERCEPTED AIRCRAFT	INTÖRSZEPTID ERKRAT	ELFOGOTT LÉGIJÁRMŰ

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)	<u>KOLL-SZAIN</u>	Hívójelem
WILCO	<u>VILL-KO</u>	Megértettem, végrehajtom
CAN NOT	<u>KAN-NOT</u>	Nem tudom teljesíteni
REPEAT	RI-PIT	Ismételje meg utasítását
AM LOST	<u>AM-LOSZT</u>	Eltévedtem
MAYDAY	MÉJDÉJ	Vész helyzetben 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 rádió-távbeszélő 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

A Magyar Köztársaság 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 repülőgép-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

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).

4.3. 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 természetesek, 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 rádió-összeköttetés létesíthető, a navigációs segítség és a szükséges információk rádió-távbeszélőn 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) a kijelölt repülőtér alkalmas legyen az érintett légi jármű-típus biztonságos leszállítására, különösen akkor, ha a repülőtér rendes körülmények között polgári légi jármű-forgalom céljaira nem használják;

b) a repülőtér körülvevő terep alkalmas legyen a körözés, megközelítés, valamint a megszakított megközelítés végrehajtására;

c) az elfogott légi járműnek elegendő üzemanyaga legyen a repülőtér elérésére;

d) amennyiben az elfogott légi jármű polgári szállító légi jármű, a kijelölt repülőtér 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;

e) amikor csak lehetséges, a kijelölt repülőtér olyan legyen, amelynek részletes leírása a légiforgalmi tájékoztató kiadványban szerepel.

Amennyiben polgári légi járművet ismeretlen repülőtéren 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 rádió-távbeszélő segítségével adják meg az elfogott légi járműnek a biztonságos megközelítés és leszállás végrehajtásához szükséges összes tájékoztatást.

Megjegyzés: A Magyar Köztársaság légterében elfogott polgári légi járműveket az elfogó légi járműveknek normális körülmények között (amikor ehhez a feltételek adottak) Budapest/Ferihegy repülőtérre kell kísérni és leszállításukat elsősorban erre a repülőtérre 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. Tartózkodás a fegyverhasználatól

Az ENSz Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) közgyűlésének 1984. évi 25. rendkívüli ülésén a Szerződő Államok - a Magyar Köztársaság is - elfogadták, hogy "minden államnak tartózkodnia kell a fegyverhasználatól a repülést folytató polgári légi járművekkel szemben".

Nyomjelzős lövedékek figyelemfelkeltés céljából történő használata veszélyes, ezért használatukat kerülni kell, hogy a légi jármű biztonságát és a fedélzetén lévő utasok életét ne veszélyeztessék.

4.8. 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 végrehajtásra kerülő repülések tervezésekor és végrehajtásakor az alábbi magasság elosztási rendszert kell alkalmazni.

Megjegyzés: Az FL460 (14 000 m STD) feletti repülések részére iránymagasságok nem kerültek kijelölésre.

A repülés útirányszöge (mágneses)

000°-179°	180°-359°
FL450 (13 700 m STD)	FL430 (13 100 m STD)

	FL410 (12 500 m STD)	FL390 (11 900 m STD)
	FL370 (11 300 m STD)	FL350 (10 650 m STD)
	FL330 (10 050 m STD)	FL310 (9 450 m STD)
IFR	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)
	FL190 (5 800 m STD)	FL180 (5 500 m STD)
IFR	FL170 (5 200 m STD)	FL160 (4 900 m STD)
és	FL150 (4 550 m STD)	FL140 (4 250 m STD)
VFR	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	8500' (2 600 m) QNH
VFR		8000' (2 450 m) QNH
IFR	7500' (2 300 m) QNH	
VFR	7000' (2 150 m) QNH	
IFR		6500' (2 000 m) QNH
VFR		6000' (1 850 m) QNH
IFR	5500' (1 700 m) QNH	
VFR	5000' (1 500 m) QNH	
IFR		4500' (1 350 m) QNH
VFR		4000' (1 200 m) QNH

1. Megjegyzés: 4000' (1200 m) QNH alatt tervezett és végrehajtott VFR repülések esetén magassági lépcsőzést nem kell alkalmazni.

2. Megjegyzés: A katonai szuperszonikus repülőgépeket a legkisebb repülési magasságtól FL290 (8850 m STD) magasságig 2000 lábbal (600 méter), FL290 (8850 m STD) felett pedig 4000 lábbal (1200 méter) különítik el egymástól és más légijárművektől.

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

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 engedélye szükséges: A katonai légügyi hatóság a kiadott engedélyről az LRI 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 a Magyar Köztársaság, 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 sugároznia.

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 időjárási feltételek az üzemeltetésre előírtaknál rosszabbak;

- b) meghibásodás vagy bármely egyéb ok miatt a további üzemeltetés veszélyes lehet a légiforgalomra, vagy a földön lévő személyekre vagy tárgyakra; 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 az LRI AMC részére az alábbi adatokat kell megküldeni

- a) a ballon azonosító jelzése (ha van), a felbocsátás célja;
- b) a ballon kategóriája és jellemzői;
- c) transzponderrel történő felszereltség;
- d) az üzemeltető neve és telefonszáma;
- e) a felbocsátás földrajzi helye;
- f) a felbocsátás tervezett ideje 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) üzemelési (nyomás) magasság;
- j) FL600 (18 000 m STD) magasság keresztezéséig, vagy ha az üzemelési magasság FL600-nál kevesebb, az üzemelési magasság elérésének várható időtartama, valamint a keresztezés, vagy az üzemelési magasság elérésének számított helye;

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 ballonja 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 az LRI 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 jelzését;
- b) a felbocsátás helyét (földrajzi koordinátában);
- c) a felbocsátás tényleges idejét;
- d) a FL600 (18 000 m STD) magasság keresztezésének, vagy ha az üzemelési magasság FL600 vagy kevesebb, az üzemelési magasság 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 FL600 (18 000 m STD) magasság keresztezésének várható időpontja;

d) a földet érés várható ideje és helye.

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

"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 repülőtérről 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 repülőter előzetes tájékoztatási igénye (pl. földi kiszolgálás, vám, határőrség). Az előzetes tájékoztatás szükségességét és módját a repülőterek határozzák meg, és általában a légiforgalmi tájékoztató kiadványokban (AIP) teszik közzé. Közzététel hiányában célszerű a repülőterrel ezt előzetesen egyeztetni.

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 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 légi járműre ugyanazon indulási és rendeltetési repülőterre azonos tervezett indulási idővel, de eltérő útvonal megadásával repülési terveket nem lehet benyújtani;

- a repülési tervben szereplő időadatoknak kellően pontosaknak kell lenniük, általános kifejezések, pl. "napnyugta" nem alkalmazhatók, valamint

- kerüljék ugyanazon légi járművel, azonos tervezett indulási idővel, de különböző rendeltetési repülőterre szóló repülési tervek benyújtását.

Ugyancsak tilos valamely IFR szerint működő légi járműre - 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 légi jármű 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 légi jármű-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 légi jármű felszállásakor automatikusan aktivizálja, illetve leszálláskor lezárja, a légi jármű vezetőjének ezzel kapcsolatban külön feladata nincs.

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

2.2.3. Ha a légi jármű ATS egység nélküli repülőtéren, vagy terepen kíván leszállni, a repülési tervet a légi jármű 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 légi jármű nincs rádiókészülékkel felszerelve, vagy a rádió-összeköttetés megszakadt -, a leszállási jelentést a légi jármű vezetőjének telefonon kell továbbítani amilyen gyorsan csak lehetséges, de mindenképpen a tervezett leszállási időt követő 30 percen belül Budapest ATS Központ számára.

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 légi jármű vezetője úgy határoz, hogy a továbbiakban repüléstájékoztató és riasztószolgálat biztosítását nem igényli, szándékát a "zárom a repülési tervemet" kifejezéssel kell továbbítani a légi járművel rádió-összeköttetésben lévő ATS egységnek.

3. A repülési tervek benyújtási szabályai

3.1. Ismétlődő repülési tervek (RPL) használata

3.1.1. Általános rész

Ismétlődő repülési terveket csak olyan IFR repülésekre lehet használni, amelyek rendszeresen közlekednek egymást követő hetek azonos napján vagy napjain legalább tíz alkalommal, vagy egy legalább tíznapos időszak minden egyes napján. Az egyes repülési tervelemek minél szélesebb körű állandóságát kell biztosítani.

Megjegyzés: Az egy napi üzemelést érintő - az RPL lista módosításával nem járó - módosításokat a 3.1.2.4.2. pont tartalmazza.

Az RPL-eknek a teljes repülésre kell vonatkozniuk, az indulási repülőterétől 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 december 25-én tervezett repülésekre. Erre a napra egyedi repülési tervet kell benyújtani valamennyi repülésre.

3.1.2. A légi jármű 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 légi jármű azonosító jele,
- a légi jármű 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 megnevezése, ahonnan a következő tájékoztatások, kérésre, késedelem nélkül beszerezhetők:
= kitérő repülőterek,

- = üzemanyagkészlet,
- = személyek száma a fedélzeten,
- = kényszerhelyzeti 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 külön erre a célra tervezett RPL lista nyomtatványon, vagy más, elektronikus adatfeldolgozás céljaira is megfelelő formában kell benyújtani.

Budapest FIR-ben vagy a 9. pontban megadott IFPS zónában tervezett repülések RPL-jeit tervlistanyomtatványon, vagy mágneslemezen általában csak az EUROCONTROL-nak kell benyújtani. A mágneslemezen történő benyújtásra vonatkozó előírásokat az EUROCONTROL CFMU Kézikönyv IFPS Users Manual tartalmazza.

1. Megjegyzés: Egyes IFPS zónán belüli államok az EUROCONTROL-nak történő benyújtáson túl megkövetelhetik az RPL adatok számukra történő benyújtását is, amelyre vonatkozóan az államok AIP-I adhatnak eligazítást.

2. 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.

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 NLST-k első benyújtását és a listák további menetrendi időszakokra 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 NLST-eket legalább 14 nappal a tervezett első repülés előtt kell az EUROCONTROL-nak megkapnia.

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 kiterő repülőternek feltüntetését is. Ha megkövetelik, akkor az ilyen tájékoztatást úgy kell megadni, ahogy ez a külön erre a célra tervezett ismétlődő repülési tervlistaúrlapon jelezve van.

A kiterő repülőterre/repülőterekre és a kiegészítő repülési tervadatokra vonatkozó tájékoztatásokat (amelyeket az ICAO repülési terv nyomtatvány 19. rovata tartalmaz) a légi járművet üzemben tartóknak az indulási repülőterén, 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 képes több mint egy téli/nyári időszakra vonatkozó RPL adatokat elfogadni, de a benyújtónak kell az ilyen adatok óraidővel kapcsolatos (pl. nyári/téli időszámítás) bármilyen változását közölni.

Az RPL adatállományok vételét az EUROCONTROL SITA-n vagy telefaxon elküldött válaszközleménnyel nyugtázza. Ha a benyújtó 2 munkanapon belül nem kap visszaigazolást, vegye fel a kapcsolatot az RPL Teammel, egyeztetés céljából.

A visszaigazolást követően az RPL Team feldolgozza az adatállományt, és csak akkor lép kapcsolatba a benyújtóval, ha bármilyen problémát tapasztalt, pl. az útvonal vagy érvényességi időszak tekintetében. Ha az EUROCONTROL nem kezdeményezett semmilyen egyeztetést, a benyújtó feltételezheti, hogy az adatállományát sikeresen dolgozták fel az RPL adatbázisba.

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

3.1.2.4. Az RPL listák módosítása

3.1.2.4.1. Állandó jellegű módosítások

Az állandó jellegű módosításokat tartalmazó listákat a légi forgalmi szolgáltatók érintett szerveinek a módosítás életbelépése előtt legalább 7 munkanappal meg kell kapniuk.

Az RLST-t az EUROCONTROL-nak úgy kell megkapnia, hogy:

- legalább 7 munkanap legyen az állomány EUROCONTROL-nál történő vétele és a módosítás által érintett első repülés között, és

- két hétfői napnak kell lennie az adatállomány vétele és a módosítás által érintett első repülés között.

Valamely RPL felfüggesztése csak a feladó által küldött tájékoztatás alapján történhet. Felhívjuk a feladók figyelmét, hogy egy repülés nem függeszthető fel három napnál rövidebb időszakra. Abban az esetben, ha a felfüggesztés három napnál rövidebb lenne, a feladónak naponta egyedi törlő közleményt kell küldenie az EUROCONTROL (Integrált Előzetes Repülési Terv Feldolgozó Rendszer), Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) számára annak érdekében, hogy az ATC kapacitás ne terhelődjön a CFMU és ATC adatbázisokban hagyott "szellem"-repülésekkel.

A felfüggesztést kérő közleményt az EUROCONTROL-nak a legkorábbi érintett repülés EOBT-je előtt legalább 48 órával korábban meg kell kapnia. Amennyiben ez nem adható meg időben, az érintett napokon egyedi CNL közleményekkel kell a repülést törölni.

Valamely RPL érvényességének visszaállítását az RPL feladójának SITÀTEX-en, vagy telefaxon kell kérnie az RPL Team-től. Az érvényesség visszaállítását kérő közleményt az EUROCONTROL-nak a legkorábbi érintett repülés EOBT-je előtt legalább 48 órával korábban meg kell kapnia. Amennyiben ez nem adható meg időben, egyedi FPL közleményt kell kitölteni.

Egy RPL adott napra történő törlése a feladó által mindkét IFPS egységnek és szükség esetén a többi külső ATS egységnek küldött normál ICAO CNL közleménnyel történik. Ilyen repülés esetén a törlési közleményt nem korábban, mint 20 órával a repülés EOBT-je előtt kell az IFPS egységeknek megküldeni. Ugyanaz a szabály vonatkozik a módosító (CHG) vagy késési (DLA) közleményekre, mivel az RPL az EOBT előtt 20 órával kerül át az IFPS-hez, és válik FPL-lé.

Ahol az RPL listákat eredetileg elektronikus adatfeldolgozás céljaira megfelelő formában nyújtották be, a légi jármű üzemben tartója és az illetékes szervek kölcsönös megállapodása alapján, az egyes módosítások RPL lista úrlapon is benyújthatók.

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

Az EUROCONTROL-hoz csak módosításokat, törléseket és kiegészítéseket (pl. "-" és "+") tartalmazó RLST-t is lehet nyújtani. A változatlan (azaz jelölés nélküli) repülések adatait nem kell megadni.

A "-" tételek meg kell, hogy előzzék a "+"-okat.

Törlés vagy módosítás esetén, a "-" tétel pontos másolata kell hogy legyen az eredeti "+" tételnek, annak érdekében, hogy a törlést az RPL feldolgozó rendszer elfogadja.

Az NLST-eket és RLST-eket folyamatosan kell számozni, mivel ez teszi lehetővé az EUROCONTROL-nak, hogy a listák helyes sorrendben kerüljenek az RPL adatbázisba. Ez a hiányzó benyújtásokra vonatkozó második ellenőrzést is lehetővé tesz. Az időszak első NLST-jének sorszáma 001, majd ezt követő minden további lista függetlenül attól, hogy az NLST vagy RLST, folyamatosan sorszámozandó.

Megjegyzés: A benyújtott RPL-ek sorszámozása a diskette adatállomány nulladik sorának (küldő rekord) 37. karakterével kezdődik, míg az ICAO papír formátumú RPL esetén az "E" rovatban történik.

3.1.2.4.2. 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 légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájával, vagy az IFPS-el. A csak az utazómagasság módosítását, az ATS egységgel történő első rádió-összeköttetés során is lehet közölni.

RPL-k szerint működő légi járművek esetén feltételezik, hogy a légi jármű 8,33 kHz frekvenciasztású rádiókészülékkel rendelkezik. Ha a légi jármű nincs ilyen rádiókészülékkel felszerelve, a működés napjára vonatkozóan RPL-jét CHG közleménnyel módosítani kell (az EOBT-t megelőző 20 órán belül).

A légi jármű azonosító jelének, az indulási repülőternek, az útvonalnak és/vagy a rendeltetési repülőternek esetleges megváltoztatása esetén az arra a napra szóló RPL-t törölni kell és egyedi repülési tervet kell benyújtani.

Amikor a járat 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.

1. 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.

2. Megjegyzés: Az IFPS zónán belüli repülések tekintetében lásd az EUROCONTROL Központi Áramlás Szervező Egység Kézikönyvet (CFMU Handbook) is.

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

A légi járművet üzemben tartóknak biztosítaniuk kell, hogy a repülést érintő legfrissebb repülésiterv-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. A légi jármű üzemben tartók által összeállított és az EUROCONTROL IFPS-hez eljuttatott RPL listákat az IFPS tárolja és dolgozza fel.

Az RPL-t használó egyes államok kérhetik az IFPS-t, hogy részükre az őket érintő RPL állományokat meghatározott gyakoriságban és formában - 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:

- sürgős betegszállítást, orvosi segítségnyújtást végző repülésekre,
- kutató-mentő repülésekre,
- határőrizeti és rendészeti célú repülésekre,
- a nem ellenőrzött légtérből előre nem tervezhető esetben ellenőrzött légtérbe belépő VFR légi járművekre (pl. zivatarkerülés),
- vitorlázó felhőrepülésekre.

Ugyancsak lehet AFIL-t benyújtani, ha az indulás helyén a földről történő benyújtás feltételei nem biztosítottak, vagy ellenőrzött légtéren kívüli VFR repülés során, ha a repülési körülményekben beálló változások miatt a légi jármű vezetője a továbbiakban repüléstájékoztató és riasztószolgálat biztosítását igényli.

Nemzetközi repülésre AFIL-t csak a szomszédos országgal erre vonatkozóan érvényben lévő egyezményben (pl. osztrák-magyar kutatási-mentési és betegszállítási egyezmény) meghatározottak szerint lehet benyújtani.

3.2.2. 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 repülésiterv-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-k 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-k átvételére kijelölt egységek a következők:

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

Ezek az egységek csak IFR és GAT repülések, valamint vegyes 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 repülőtéren irányító torony, vagy a repülőtéren 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-k benyújtása az FPL-k 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.

3.3.2. 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 hazai üzemben tartók, amelyek a szükséges technikai és szakmai feltételeknek megfelelnek, IFR/GAT, valamint vegyes repüléseikről szóló FPL-jeiket közvetlenül továbbíthatják az IFPS számára AFTN, SITA vagy egyéb távközlési eszköz segítségével.

A hazai üzemben tartók erről írásban kötelesek tájékoztatni a Légügyi Igazgatóságot.

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

(ii) a Budapest/Ferihegy repülőtérről induló légi járműveknek lehetőségük van FPL-jeik benyújtására a ferihegyi repülésbejelentő irodán keresztül. Ezt személyesen, az FPL űrlap kitöltésével tehetik meg;

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

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

- belföldi VFR repülés esetén Budapest ATS Központ repüléstájékoztató egysége,
- nemzetközi, vagy IFR, illetve vegyes repülés esetén a Ferihegyi repüléstájékoztató egység számára.

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 anyag II. része tartalmazza.

3.3.2.3. Kiegészítő tájékoztatások (19. rovat megadása)

Írásban vagy telefonon benyújtott FPL-k 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 repülőtéren forgalom, valamint a repülőtér légerét 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 légerében 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.

Megjegyzés: 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-el 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 átvevő egység feladata

- a lehetőség szerinti tartalmi és formai ellenőrzés,
- a benyújtó figyelmeztetés 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 lehetőségeinek, 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 ferihegyi repülésbejelentőn 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 légterekben, illetve ellenőrzött repülőtereken történő működéshez az irányítói engedély megszerzésével 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 áramlás szervezési (ATFM) intézkedések hatálya alá eső repüléseket kivéve, ahol ez az időminimum EOBT - 3 óra.

Állami légi járművel végrehajtott belföldi repülések esetén az FPL-t legkésőbb EOBT - 30 perccel kell benyújtani.

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

Légiforgalom áramlás szervezéssel kapcsolatos további információkat az AIP tartalmaz.

3.3.4.2. IFR és vegyes repülésekre FPL-t a repülést megelőző 6 nappal korábban benyújtani nem lehet.

Budapest ATS Központ számára csak a 24 órán belül tervezett VFR repülések FPL-jei továbbíthatók.

Ha az FPL-t több mint 24 órával az EOBT előtt nyújtják be, a repülési tervben fel kell tüntetni a közlekedés tervezett dátumát.

3.3.5. FPL-k 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 megváltoztatni kívánják.

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 eredetivel eltérő útvonalat választanak (pl. ATFM okok miatt):

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

2. alternatív repülési tervet (RFP) kell továbbítani, ugyanazt a légi jármű azonosító jelet tartalmazó FPL közlemény formájában, a CNL közleményt követő legkésőbb 5 perccel belül,

3. az RFP egyéb tájékoztatások 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.,

4. 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 perccel (áramlás szervezési intézkedések hatálya alá tartozó repülések esetén 15 perccel), 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) módosítani kívánják.

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

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 ferihegyi repülőtér repülésbejelentőjénél 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

Meghatározott esetekben a légi jármű a légiforgalmi szolgáltatóktól különleges kezelést igényelhet, pl. elsőbbség biztosítása, áramlás szervezési 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 beteg- és sebesültek tényleges szállítását végző repüléseket, valamint az ezeknek a rendeltetési repülőtérrel történő elszállítása céljából végzett repüléseket. Ugyancsak idetartoznak az átültetendő szervek, vérplazma és gyógyszerek szállításai, valamint ezek elszállítása érdekében végzett repülések,
- kutató-mentő repülések,
- államfőt/miniszterelnököt szállító repülések, valamint
- egyéb, állami hatóságok által erre feljogosított repülések.

A kulcsszavakat jogosulatlanul használni tilos.

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 szolgáltatókat nyújtó ATS egységek és a légiforgalom áramlását szervező egységek minősülnek. Ezen túlmenően bizonyos repülések számára az illetékes ATS hatóságok, a légi jármű üzemen 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 bretigny-i (Párizs) egységei számára kell megcímezni. Ezek az egységek az IFPS zónán belül érintett ATS egységek részére az FPL közleményt eljuttatják.

Vegyes 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.

Megjegyzés: A kettős címzési rendszer részletes leírását az EUROCONTROL CFMU Kézikönyv tartalmazza.

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 légi jármű üzemen 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 vegyes repülést hajt végre, valamint
- az illetékes ATS hatóságok, a légi jármű üzemen 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 légi jármű üzemen tartó, vagy a repülőtér 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 légi jármű üzemben tartó által közvetlenül eljuttatott FPL-k 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 ferihegyi repülésbejelentő 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 repülőtéri 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 légterét a légi jármű várhatóan átrepüli,

- a Magyar Honvédség Repülési Adatfeldolgozó és Tájékoztató Szolgálat (RATSz) (LHCCYWYX). Taszár légtérének tervezett átrepülése esetén az FPL-t a RATSz-on kívül a taszári katonai ATS egység számára (LHTAZTZX) is meg kell címezni,

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

- a rendeltetési repülőtér által előírt, vagy a légi jármű vezetője által kért egyéb címzettek.

(ii) nemzetközi, vagy IFR, vagy vegyes (IFR/VFR) repülések FPL-jeit a ferihegyi repülésbejelentő (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 ferihegyi repülésbejelentő számára.

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

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

Ha a rendeltetési repülőtéren AFTN terminál rendelkezésre áll, a rendeltetési repülőtér 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 repülőtér ATS egysége számára.

Ha a rendeltetési repülőtéren AFTN terminál nem áll rendelkezésre, a rendeltetési repülőtér számára az eredeti repülési tervet ugyancsak telefonon keresztül továbbítják. Előfordulhat azonban, hogy a külföldről 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			(061) 291-6252	(061) 291-6252
Repüléstájékoztató egység (FIC)	FPL benyújtás		(061) 296-9143	(061) 296-9150 (061) 296-9151
	FPL lezárása, előzetes tájékoztatás kérés	Kelet	(061) 296-9103	-
		Nyugat	(061) 296-9102	-
Áramlás Szervező Csoport			(061) 296-9193	(061) 296-9152
Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája (repülésbejelentő) Budapest/Ferihegy			(061) 296-6844	(061) 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
Bulgária	Sofia	LBSR	LB

	Varna	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
	Munchen	EDMM	ED
	Berlin	EDEB	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
Luxemburg	Brussels	EBBU	EL
Macedónia	Skopje	LWSS	LW
Málta	Malta	LMMM	LM
Monaco	Marseille	LFMM	LN
Hollandia	Amsterdam	EHAA	EH
Norvégia	Oslo	ENOS	EN
	Stavanger	ENSV	EN
	Trondheim	ENTR	EN
	Bodo	ENBD	EN
	Bodo Oceanic	ENOB	EN
Lengyelország	Warszawa	EPRL	EP
Portugália	Lisboa	LPCC	LP
Románia	Bucuresti	LRBB	LR
Szlovákia	Bratislava	LZBB	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
Egyesült Királyság	London	EGTT	EG
	Scottish	EGPX	EG
Jugoszlávia	Belgrade	LYBA	LY

II. RÉSZ

A REPÜLÉSI TERV ŰRLAP KITÖLTÉSE

1. Az FPL űrlap jellemzői

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

- 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,
- az alapvető repülési tervadatokat tartalmazó középső rész, amelyet valamennyi címzetthez továbbítanak,
- 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. 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.

2. Az FPL űrlap kitöltése

2.1. Általános előírások

Hacsak 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 időrendszert 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 "repülőtér" kifejezés olyan területet is jelenthet, amely nem kiépített repülőtér, de meghatározott típusú légitársaságok (pl. helikopterek, ballonok) is használhatják.

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

2.2. Az FPL űrlap rovatainak és mezőinek kitöltése

7. rovat: **LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE**

Min. 2, max. 7 karakterrel írja be:

kereskedelmi repülés esetén a járatszámot, ha ilyen van, pl.: **MAH101**

vagy a légitársaság lajstromjelét, pl.: **HAANB**

Szókötzt, vagy írásjelet használni nem lehet!

A későbbi rádióösszeköttetések során a beírt azonosító jelet kell használni.

Az egyes járatok rádió-távbeszélő hívójeleit az ICAO Doc 8585 kiadványa (Designators for aircraft operating agencies, aeronautical authorities and services) tartalmazza.

Kötelékrepülés esetén a vezérgép, illetve az ATS-el rádió-összeköttetést tartó légitársaság azonosító jelét kell feltüntetni, és a 18. rovatban REG/jelölést használva adja meg a kísérő légitársaság lajstromjelét.

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,

Y ha először IFR majd VFR,

Z ha először VFR majd IFR,

"Y" 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 VIP, mentő, rendőrségi, kalibráló, gyakorló, munkarepüléseket stb.

Katonai repülések esetén:

- teljes egészében OAT repülések esetén 18. 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. OAT repüléseknek a katonai repülési eljárásokat követő speciális katonai repülések minősülnek, ezeket általában a katonai ATC egységek irányítják.

"X" használata esetén STS/ vagy RMK /jelölést használva adja meg a repülés jellegét.

9. rovat: **LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMA, TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJA**

Légijárművek száma (1 vagy 2 karakter):

Írja be a légijárművek számát, ha az egynél nagyobb, tehát csak kötelékrepülés esetén kell kitölteni.

Légijármű típusa (2-4 karakter):

Írja 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 légijárművekre az "ULAC" jelöléseket kell használni.

Ha a légijármű típus részére ilyen jelölést nem osztottak ki, írjon be ZZZZ-t és a 18. rovatban TYP/-t követően nyílt szöveggel adja meg a légijármű típusát.

Kötelékrepülés esetén a légijármű azonosító jele rovatban megadott légijármű típusjelölését tüntesse fel, és ha a kötelék különböző típusokból áll, a 18. rovatban TYP/jelölés után adja meg a kötelékben részt vevő egyéb légijárművek típusjelöléseit, illetve típusait olyan sorrendben, ahogy azok azonosító jeleit REG/-t követően megadta.

Turbulencia kategória (1 karakter):

Írja be a törtvonás után a következő betűk valamelyikét a légijármű turbulencia kategóriájának jelzésére:

H ha az engedélyezett maximális felszállósúly (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 az URH rádiókészülék, rádióiránytű, 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 Rádióiránytű

G GNSS R

H HF rádió

I Inerciális berendezés

J Adatkapcsolat (data link)

K MLS

L ILS

M Omega

O VOR

R RNP képesség

T TACAN

U UHF rádió

V VHF rádió

Y 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel való felszereltség

Z Egyéb berendezések

Megjegyzések:

- a "J" használata esetén a 18. 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 légi járművek EUR(opa) körzeten belül történő repülés során az "S" és "R" jelöléseket nem használhatják. RNAV képességgel nem rendelkező, és ez alól felmentést kapott állami légi járműveknek a felmentést a 18. rovatban STS/-t követően kell jelezni,

- a "Z" használata esetén a 18. rovatban COM/ és/vagy NAV/ jelölést használva fel kell tüntetni az egyéb berendezéseket.

A 8,33 kHz-es rádiókészülékkel történő felszereltséget "S" használata esetén is külön jelezni kell. Ha a légi jármű ilyen rádiókészülékkel nincs felszerelve, az "Y"-t értelemszerűen nem kell beírni.

Ha a légi jármű számára a 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel történő felszereltségi követelmény nem vonatkozik, a felmentést a 18. rovatban STS/-t követően kell jelezni.

A mező végén található törtvonalat 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 légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítással,

I "S" módú transzponder légi jármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság továbbítás nélkül,

P "S" módú transzponder nyomásmagasság továbbítással, de légi jármű azonosító jel továbbítása nélkül,

X "S" módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság továbbítás nélkül.

A transzponderre utaló jelölés után közvetlenül egy karakterrel jelezhető, hogy a légi jármű 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.: **LHSK, EGKK**.

Ha az indulási repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, vagy a légi jármű terepről hajtja végre a felszállást, írjon be **ZZZZ** -t,

és a 18. rovatban DEP/jelölést használva adja meg az indulás helyét.

Budapest FIR-ből történő indulás esetén az indulás helyét földrajzi koordinátákkal vagy az ahhoz legközelebb eső - a magyar AIP mellékletét képező ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett - település nevével kell megadni.

Megjegyzés: A belföldi repülőterek jelölésére alkalmazható 4 betűs jelöléseket jelen melléklet "I." Függelék tartalmazza.

Idő (4 karakter):

Írja be a számított fékoldási időt (EOBT), azaz azt az időpontot, amikor a forgalmi előtérrel a felszálláshoz történő elgurulást tervezik.

Megjegyzés: A levegőből benyújtott repülési tervek vétele során a földi ATS egységek szükség szerint ugyancsak ezt a formanyomtatványt használják. Kitöltéskor az indulási repülőtér mezőt az AFIL betűkkel töltik ki és a 18. rovatban DEP/jelölést használva tüntetik fel az indulási repülőtér helységjelölését, vagy nevét, ahonnan a kiegészítő tájékoztatások beszerezhetők. Az időmezőbe pedig a repülési útvonal első pontjának várható, vagy tényleges átrepülésének időpontját írják.

15. rovat: **ÚTVONAL**

Utazósebesség (max. 5 karakter):

Írja be a tényleges önsebességet (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.: K0830

- Machban történő megadás esetén M és három számjegy, pl.: 0,82 Mach = M082

Megjegyzés: Machban történő sebesség megadás csak abban az esetben lehetséges, ha az érintett ország légügyi hatósága ezt külön engedélyezi.

Utazómagasság (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 standardben történő megadás esetén S és négy számjegy (10 méteres egységek), pl.: S1130 (11300 méter standard),
- méterben kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén M és négy számjegy (10 méteres egységek), pl.: M0060 (600 méter QNH magasság),
- ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott VFR repülések esetén ebbe a mezőbe VFR betűket is lehet írni.

Ha nemzetközi repülés során olyan FIR határt terveznek keresztezni, ahonnan a korábitól eltérő mértékegységrendszert kell használni, az útvonalmezőben meg kell adni azt a pontot, ahonnan az új mértékegységrendszert használják, az új mértékegység-rendszerben kifejezett adatokkal együtt (az eljárás megegyezik 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 elemek

Az útvonalmező csak meghatározott elemeket tartalmazhat. Az útvonal leírás 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 alkalmazhatók (pl.: A4, UW42, H26, SPI1A), és egyéb egyeztetett kódjelöléseket, (pl. OAT repülési útvonal kódjelölése).

Megjegyzés: Európai repülőterek esetén, ha a helyi előírások másképp nem rendelkeznek, SID-eket és STAR-okat ne foglaljanak bele az útvonalleírásba.

2. fontos pont jelölése, ami lehet:

- a pont számára kiosztott kódjelölés (2-5 karakter), pl.: MN, TPS, BALVA,
- csak fokokat tartalmazó földrajzi koordináta (7 karakter), pl.: 47N021E, 23S037W,
- fokokat és percek 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 jele, melyet szóköz nélkül, a mágneses irányt és a tengeri-mérföldben mért távolságot jelző 3-3 számjegy követ, pl.: 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 számjegyek előírt 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,
4602N02135E/N0450F330, BUG120025/N0250F130

4. repülés jellegének megváltoztatási helye (max. 20 karakter): az a pont, ahol a repülés jellegének (GAT - polgári szabályok szerint végzett repülések, OAT - speciális katonai repülések) megváltoztatását tervezik, amit egy törtvonás és az új repülési jelleg megadása követ. Szóközt használni nem lehet.

Pl.: BUG/OAT, 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-ről VFR-re és

IFR betűk, ha a változtatás VFR-ről IFR-re történik.

Pl.: BUG VFR, TPS/N0200F120 IFR, NORAH / N0180A025/GAT VFR

6. utazóemelkedés jelzése (max. 28 karakter): C betűt követő törtvonás után az utazó-emelkedés 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 használni nem lehet.

Pl.: C/48N050W/M082F290F350, C/48N050W/ M082F290PLUS

Budapest FIR-n belüli repülési szakaszokra utazóemelkedést nem lehet jelezni.

A repülési útvonal leírásának általános szabályai

Nemzetközi repülések esetén, ha indulás előtt a légijármű személyzete arra számít, hogy a repülés végrehajtási körülményeitől függően (pl. üzemanyag-mennyiség) repülés közben dönti el, hogy a repülést egy módosított rendeltetési repülőtérrig folytatja, a repülési tervet az eredeti rendeltetési repülőtérrig terjedő szakaszra kell kitölteni és az egyéb tájékoztatások rovatban 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 UG1..., SUI UR232..., vagy

- ha az indulási repülőtéren SID-k nincsenek 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. Ügyelni kell azonban arra, hogy a megadott utazómagasságnak megfelelően az ATS útvonal alacsony-, illetve magaslégtéri kód jelölését 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 változtatásnak 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 ún. "ATS" útvonalat kijelölő két pont között.

Földrajzi koordinátákkal vagy irányszöggel és távolsággal megadott pontok között DCT-t nem kell használni.

Az útvonal befejezésének megadásához írja be az indulásnál leírtakhoz hasonlóan:

- annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahonnan a rendeltetési repülőtérré vezető STAR kezdődik, pl. ... UG104 ALB, UG18 LARKI, vagy

- ha a rendeltetési repülőtéren STAR-ok nincsenek kijelölve, az utolsó ATS útvonal jelölése után az útvonal elhagyásának pontját és a DCT betűket. Az elhagyás pontjaként:

- a TMA belépőpontot, pl.: ...R22 PUSTA DCT, vagy

- a rendeltetési repülőteret kiszolgáló rádió navigációs berendezést egyaránt fel lehet tüntetni, pl.: ...R22 TPS DCT,

Megjegyzés: Budapest/Ferihegy repülőtérré STAR-ok nem kerültek kijelölésre.

Példák az ATS útvonalon végrehajtott repülések útvonalának leírására:

DCT NYKER UB1 ERL UB9 LNZ UG104 SNU UG4 ABETI G101 VELAT DCT

SPI UG1 RDG UB9 LNZ UG104 SNU UG4 ABETI G101 FOM DCT

DCT TMS R23 NIT/N0270F210 A4 TPS DCT

BKD DCT PODUS UR6 TGL DCT SUI/K0846F370 UR232 KSC UL618 LOMOS/N0456F370 UL618 RODOP/N0454F390 UV63 PEREN/N0457F370 UJ60 MES UG18 LARKI

DCT NORAH R22 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 (EET).

A nem ellenőrzött légtérből ellenőrzött légtérbe történő belépés pontját az útvonal leírása során fel kell tüntetni.

Az államhatár menti korlátozott légtérben tervezett repülésekre benyújtott FPL-ken a 18. rovatban RMK/ADIZFLIGHT jelölést kell használni, kiegészítve a Katonai Légügyi Hivatal engedélyező határozatának számával.

Egyéb előírások VFR repülések számára

Ha a VFR jelentőpont név-kódja az 5 karaktert meghaladja, csak az első 5 karaktert kell feltüntetni, pl. VELENCE helyett VELEN. A rádió-összeköttetés során azonban a teljes név-kód használandó!

Belföldi VFR repülések esetén, illetve belföldi VFR repülési szakaszokra a DCT betűk elhagyhatók.

OAT repülések útvonal leírása

Az OAT repülések útvonalának, vagy az OAT útvonalszakasz leírását az alábbiak szerint lehet végrehajtani:

- a katonai és polgári szervek között egyeztetett kódjelölés használatával,

Megjegyzés: OAT repülésekre egyeztetett kódjelölések egyelőre nincsenek.

- földrajzi koordináták segítségével.

Vegyes jellegű repülések esetén az OAT, illetve GAT repülési szakaszok átmeneti pontjai csak nemzetközileg közzétett fontos pontok lehetnek, pl. BUG/OAT, ROMKA/GAT.

Speciális repülési feladatok útvonalleírása

Helyi IFR GAT gyakorló repülések esetén a repülés útvonalát az érintett navigációs berendezések megadásával lehet leírni. Pl. DCT TPS DCT.

Ha egy útvonalrepülés során navigációs berendezés berepülésére is sor kerül, ezt a 18. rovatban kell külön jelezni, pl. ...NORAH R22 SAG R22 NORAH DCT (RMK/SAG VOR kalibrálás 15 kms körökkel).

Megjegyzés: Gyakorló és kalibráló repülések esetén repülés típus jelző karakterként az "X"-t kell használni.

A rendőrségi helikopterek közötti forgalomellenőrzése céljából végrehajtott repülései esetén a Budapest területe fölötti repülést a "FOREL" szóval jelezzék a repülési terv útvonal rovatában, és a 18. rovatban, RMK/-t követően lehet nyílt szöveggel megadni az ellenőrzés pontos helyét.

Példák az ATS útvonalakon kívül végrehajtott belföldi repülések útvonalának leírására:

Dunakeszi-Gödöllő:	DCT	(VFR vagy IFR repülés)
Ferihegy-Nyíregyháza:	JBR NCS	(VFR repülés)
Szeged-Budaörs:	BUG OTSA MOLNA	(VFR repülés)
Budaörs-Siófok:	DCT PUSTA DCT SVR DCT	(IFR repülés)
Ferihegyi gyakorló repülés (IFR):	DCT TPS DCT	

16. rovat: **RENDELTESETI REPÜLŐTÉR ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ, KITÉRŐ REPÜLŐTÉR(EK)**

Rendeltetési repülőtér (4 karakter):

Írja be a rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO helységjelölését, pl.: EDDF, LHBP.

Ha a rendeltetési repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, vagy a légijármű terepre tervezi a leszállás végrehajtását, írjon be ZZZZ-t, és a 18. rovatban DEST/jelölést használva adja meg a rendeltetési repülőtér/leszállás helyét.

Budapest FIR-ben történő leszállás esetén a leszállás helyét 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)

Írja be:

- IFR 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 repülőtéren ilyen navigációs berendezés nincs, akkor azt az időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé érkezésig szükséges.

- VFR repülések esetén azt a számított időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé való érkezésig szükséges.

Le-felszállásokat gyakorló helyi repülések esetén az első felszállástól az utolsó leszállásig terjedő időt kell beírni.

AFIL esetén a teljes számított repülési időt a belépő ponttól kell számítani.

Kitérő repülőtér/repülőterek (4-4 karakter)

Írja be a kitérő repülőtér vagy repülőterek négy-betűs ICAO helységjelölését. Legfeljebb két kitérő repülőtér adható meg, de egy kitérő repülőteret meg kell adni.

Ha a kitérő repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, írjon be ZZZZ-t, és a 18. rovatban ALTN/jelölést használva adja meg a kitérő repülőtér nevét.

18. rovat: **EGYÉB 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/ Fontos pontok és/vagy FIR határ jelölések és az ezekre számolt teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, pl.: EET/OKI0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0150 LOVV0215

RIF/ Módosított rendeltetési repülőterre vezető útvonaladatok, amelyet a módosított rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO jelölése követ (a módosított rendeltetési repülőterre történő repülés külön útvonalengedély függvénye), pl.: RIF/TPS UR22 DOBOR B144 SW R22 UUEE

REG/ A légi jármű lajstromjele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légi jármű azonosító jeltől, pl.: REG/HALCB, vagy kötelékrepülés esetén a kísérő légi járművek lajstromjelei

SEL/ SELCAL kód

OPR/ Az üzemben tartó neve, ha az a 7. rovatban megadott légi jármű azonosító jelből 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
- államfőt, miniszterelnököt szállító repülések: STS/HEAD
- egyéb, állami hatóságok által kért különleges kezelés: STS/STATE
- a repülési tervhez csak az érintettek jussanak hozzá: STS/PROTECTED
- kényszerhelyzetben lévő repülések (pl.: AFIL esetén): STS/EMER

Többszörös jelölés ugyancsak alkalmazható. Ilyen esetben az egyes jelöléseket, különálló STS után kell feltüntetni, pl.: STS/HEAD STS/PROTECTED.

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 légi jármű felmentést kapott a 8,33 kHz frekvenciaosztású rádiókészülékkel való felszereltség alól, ezt "STS/EXM833"-el kell jelezni.

Az RNAV képesség alól felmentett állami légi járműveknek a felmentést "STS/NONRNAV" feltüntetésével kell jelezni.

TYP/ A légi jármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légi járművek száma előz meg, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak, vagy kötelékrepülés esetén a kísérő légi járművek típusai

PER/ A légi jármű teljesítményadatai, ha ennek közlését az érintett ATS hatóság külön előírta

COM/ Kommunikációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak

DAT/ Adatkapcsolatra vonatkozó lényeges adatok, az S, H, V és M betűk egyikének, vagy több betű használatával. Pl.: DAT/S műholdas adatkapcsolat, DAT/H rövidhullámú adatkapcsolat, DAT/V URH adatkapcsolat, DAT/M S-módú adatkapcsolat

NAV/ Navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak

DEP/ Az indulási repülőtér megjelölése, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használtak, pl.: DEP/4657N02053E vagy DEP/GYOMA, illetve AFIL esetén azon ATS egység helyének ICAO kód jelölése, ahonnan a kiegészítő repülési tervadatok beszerezhetők

DEST/ A rendeltetési repülőtér megjelölése, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak, pl.: DEST/4640N01857E vagy DEST/MADOCSA

ALTN/ Rendeltetési kitérő repülőtér/repülőterek neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak

RALT/ Útvonali kitérő repülőtér/repülőterek neve(i)

CODE/ A légi jármű adatai (hat hexadecimális karakterrel kifejezve), ha ennek feltüntetését valamely érintett FIR ATS hatósága külön előírta

DOF/ A közlekedés dátuma, hat számjegyű (év-hó-nap) jelöléssel, pl.: DOF/941223 A közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül.

RVR/ Minimálisan szükséges futópálya menti látástávolság a leszálláshoz

RMK/ Egyéb nyílt-szövegű megjegyzés. Itt kell feltüntetni esetlegesen:

- a repülés célját, pl.: gyakorló repülés, műszaki berepülés, ejtőernyős ugratás, fotózás, földi navigációs berendezések kalibrálása, transzparens vontatás;
- a diplomáciai és speciális engedélyek meglétét,
- az államhatár menti korlátozott légtérben tervezett repülések esetén az erre való utalást, valamint az engedélyező határozat számát,
- a repülés végrehajtásával kapcsolatban kért speciális tájékoztatásokat, pl.: leszállási közlemény továbbításának kérése megadott címre,
- az illetékes ATS hatóság által kért egyéb kiegészítő tájékoztatásokat, valamint
- a légi jármű vezetője által hasznosnak ítélt bármely egyéb tájékoztatást.

Nemzetközi repülések esetén a nyílt szövegű részekhez angol nyelvet kell használni, belföldi repülések esetén a magyar nyelv használata megengedett.

Megjegyzés: Az ATS egységek által kezelt repülési tervek 18. rovata az IFPS-től származó alábbi kiegészítő tájékoztatásokat is tartalmazhatja:

IFP/ERROUTOS A kért útvonal nem egyezik meg a forgalom áramlási tervvel (TOS).

IFP/ERROUTWE A kért útvonal nem egyezik meg a hétvégi útvonal felhasználási szabályokkal.

IFP/ERROUTSRS A kért útvonalleírás nem egyezik meg a szabvány útvonaltervvel (SRS).

IFP/ERROUTE A kért útvonalleírás valamilyen egyéb okból nem megfelelő, pl. valamely útvonalszakasz a kért repülési iránnyal ellentétes.

IFP/ERRTYPE A légi jármű típus valószínűleg hibásan van megadva.

IFP/ERRLEVEL A kért magasság nem megfelelő, pl. alacsonylégtéri útvonalra a légi jármű nagy magasságot töltött.

SRC/RQP A repülési tervet az IFPS RQP közleményre válaszolva küldte.

AWR/Rn A repülési terv a légi jármű üzemben tartónak a CFMU terminálon keresztül módosított útvonalát tartalmazza.

IFP/NON833 A légi jármű nem rendelkezik 8,33 kHz frekvenciaosztású képességgel, de az FPL-t nem lehetett visszautasítani, mert az indulási repülőtérről kívül esik az IFPS zónán.

IFP/833UNKNOWN Ismeretlen 8,33 kHz frekvenciaosztású képesség, mivel az IFPS a repülési adatokat a légi jármű felszállása után kapta.

ORGN/ Az IFPS-től kapott közlemény eredeti feladója.

19. rovat: **KIEGÉSZÍTŐ TÁJÉKOZTATÁSOK**

Üzemanyag

E/ után írjon be egy 4 számjegyből álló csoportot, amely az üzemanyag mennyiségét jelzi órákban, és percekben kifejezve.

Személyek száma a fedélzeten

P/ után írja be a fedélzeten lévő személyek összlétszámát (utasok plusz személyzet). Írja be a TBN betűket („to be notified” - később közlendő), ha a benyújtás időpontjában a személyek száma nem ismert.

Vész- és mentőfelszerelések

R/ kényszerhelyzeti rádió:

X-elje (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-elje ki azokat, amelyek nem állnak rendelkezésre az alábbi mentőfelszerelések közül:

P - sarki

D - sivatagi

M - tengeri

J - dzsungel

J/ mentőmellények:

X-elje ki valamennyit, ha mentőmellények nincsenek a fedélzeten.

Ha mentőmellények vannak:

X-elje ki azokat a jellemzőket, amelyekkel a mentőmellények nem rendelkeznek:

L - jelzőfény

F - fluoreszkáló anyag

U - UHF rádió

V - VHF rádió

D/ csónakok:

X-elje ki a D és C jelöléseket, ha mentőcsónakok nincsenek a fedélzeten.

Ha vannak, írja be a mentőcsónakok számát, és

- írja be a befogadóképesség mezőbe a mentőcsónakokban összesen szállítható személyek számát,

- X-elje ki a C jelölést, ha a mentőcsónakok nem fedettek,

- írja be a mentőcsónakok színét.

Légi jármű színe és jelzései

A/ Írja be a légi jármű színét és feltűnő jelöléseit (ha vannak ilyenek).

Megjegyzések

N/ X-elje ki az N jelölést, ha a mentőfelszerelésekre vonatkozóan egyéb megjegyzése nincs, illetve írja be a mentőfelszerelésre vonatkozó egyéb megjegyzéseit.

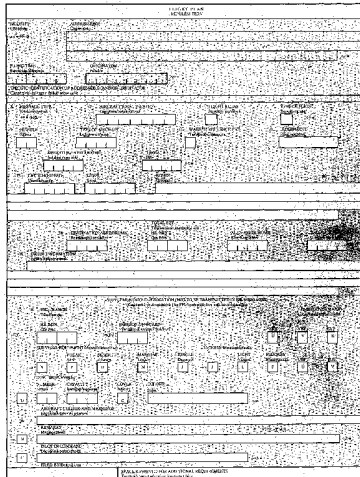
Légijármű parancsnoka

C/ Írja be a légijármű parancsnokának nevét.

Benyújtotta

Írja be a repülési tervet kitöltő szerv, vagy személy nevét.

3. Az FPL űrlap képe



III. RÉSZ

AZ ISMÉTLŐDŐ REPÜLÉSI TERV FORMANYOMTATVÁNY KITÖLTÉSE

1. RPL kitöltési szabályok

1.1. Általános előírások

Csak 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-el jelölve az FPL formátumban), az ettől eltérő repülés típust a Q (megjegyzés) rovatban fel kell tüntetni.

Alapértelmezés szerint az RPL szerint működő valamennyi légijármű A és C módú 4096 kódbeállítási 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 tüntesse fel.

Szigorúan tartsa be az FPL űrlapra megállapított adatszabályokat, hacsak a jelen rész 1.4. pontja erről kifejezetten másképp nem rendelkezik.

Valamennyi óraidő adatot UTC-ben, négy számjeggyel adjon meg.

Valamennyi számított repülési időadatot négy számjeggyel adjon meg (órák és percek).

Az egy vagy több közbenső leszállással járó repülések egyes szakaszaira vonatkozó adatokat külön sorba írja, 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 jelölje meg 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.

Számozza meg az oldalakat oly módon, hogy jelölje meg az oldalszámot és az összes oldalak számát.

Használjon több sort 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 illetékességű 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

TÜNTESSE 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 késelem 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 felszállósúlya 136 000 kg, vagy több;

M - MEDIUM (KÖZEPES), olyan légijármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszállósúlya 136 000 kg-nál kevesebb, azonban több, mint 7000 kg;

L - LIGHT (KÖNNYŰ), olyan légijármű típus jelzésére, amelynek engedélyezett legnagyobb felszállósúlya 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 megkezdí.

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: RENDELTESESI 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 kitöltött RPL formanyomtatványra**REPETITIVE FLIGHT PLAN LISTING**

A OPERATOR			B ADRESSEE(S)			C DEPARTURE AERODROME	
BRITISH AIRWAYS			UK STORED FLIGHT PLAN OFFICE EGTXZBZX 9 rue de Champagne 91205 Athismons France			EGLL	
I	J	K	L	M	N	O	
VALID	VALID		AIRCRAFT IDENTIFI-	TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBU- LENCE	DEPARTURE AERODROME AND		

+ -	FROM yymmdd	UNTIL yymmdd								CATION (Item 7)	CATEGORY (Item 9)			TIME (Item 13)		CRUISING SPEED LEVEL ROUTE	LEVEL	ROUTE
			1	2	3	4	5	6	7									
+	800401	811031	1	2	3	4	5	6	7	BAW004	HS21	M	EGLL	0700	N0440	F210	A1E UA1E DPE U	
+	800401	800731	1	2	3	4	5	6	7	BAW032	HS21	M	EGLL	1800	N0440	F210	A1E UA1E DPE U	
+	800801	811031	1	0	3	0	5	0	7	BAW032	HS21	M	EGLL	1800	N0440	F210	A1E UA1E DPE U	
+	800601	800930	0	0	0	0	0	0	7	BAW082	HS21	M	EGLL	1805	N0450	F270	A1S UA2S RBT UA3 W STP I	
-	800103	800930	0	0	0	0	0	6	7	BAW092	B737	M	EGLL	1810	N0430	F190	A1E UA1E DPE U	
-	800103	800315	0	0	0	0	0	6	7	BAW092	B737	M	EGLL	1810	N0430	F190	A1E UA1E DPE U	

"F." Függelék

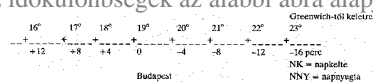
NAPKELTE-NAPNYUGTA TÁBLÁZAT

	JANUÁR		FEBRUÁR		MÁRCIUS		ÁPRILIS		MÁJUS		JÚNIUS	
	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	
Navigációs távolságokban, helyzetjelentésekben használt nagyobb távolságok	nemzetközi tengeri mérföld és tized	megengedett kilométer és tized
Rövidebb távolságok (pl. futópálya hosszúságok)	méter	méter
Magasságok	láb	méter
Vízszintes irányú sebesség, beleértve a szélesebbséget	csomó	kilométer/óra
Függőleges irányú sebesség	láb/perc	méter/másodperc
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	hekto 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 transzpondert minden esetben ilyen módon kell üzemeltetni, ha az ATS egységek kifejezetten más utasítást nem adnak.

Megjegyzés: Az ATS egységek számára megjelenített "C" módból származó magassági információ tûrése 300 láb. 300 láb, vagy ezt 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 repülőtérre 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/Ferihegy repülőtérrel/re 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
hajtóművel felszerelt repülőgépek (kivéve a hajtóművel felszerelt vitorlázógépeket)	A/C 7000
helikopterek	A/C 7001
vitorlázógépek (beleértve a hajtóművel felszerelt vitorlázógépeket is)	A/C 7002
ballonok	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 tûnik a legmegfelelőbb eljárásnak.

Megjegyzés: Bekapcsolt állapotban a 75, 76 vagy 77-el 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 rádió-összeköttetésben 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 jármű-parancsnok leszállás után intézkedjen a transzponder mielőbbi megjavításáról.

"I." Függelék

REPÜLŐTEREK ADATAI

A *-gal jelölt repülőterek hívhatók a megadott frekvencián és/vagy a 129,000 MHz frekvencián is.

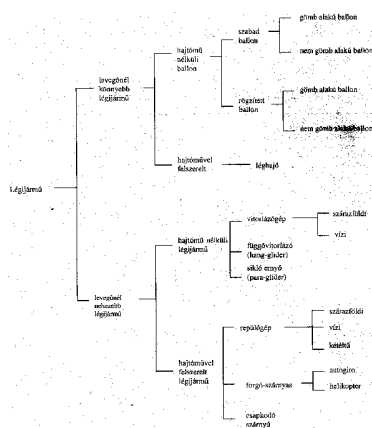
Repülőtér neve ICAO helység jelölés	Vonatkozási pont		Futópálya				
	koordinátái (fok/perc/mp)	magassága (m/láb AMSL)	irány (mágn.)	méret (m)	felület	rádióállomás frekvencia	
Békéscsaba LHBC	464036É 0210938K	90 m/295'	090°/270° 180°/360°	1500 x 30 800 x 200	fű fű	123,250	560 (66) 325-
Budaörs LHBS	472701É 0185908K	126 m/413'	090°/270° 090°/270°	1080 x 40 980 x 60	fű fű	124,500	151 466- 485-
Budapest-Ferihegy LHBP	4726 21,58É 01915 42,51K	151 m/495'	132°/312° 132°/312°	3700 x 45 3010 x 60	beton beton	118,100	167
Debrecen LHDC	4729 20,10É 02136 55,10K	109 m/358'	030°/230°	2500 x 40	beton	125,900	400 (52) (52)
Dunakeszi LHDK	473704É 0190836K	126 m/413'	120°/300°	700 x 400	fű	129,800	212 (27) (27)
Dunaújváros LHDV	465343É 0185510K	123 m/404'	110°/290°	950 x 60	fű	130,800	240 (25) (25)
Esztergom LHEM	474544É 0184404K	109 m/358'	020°/200°	1000 x 80	fű	127,600	250 (33) (33)
Farkashegy LHFH	472923É 0185437K	215 m/705'	150°/330°	1000 x 200	fű	125,600	209 Repü (23)
Fertőszentmiklós LHFM	4735 01,18É 01650 41,71K	134 m/440'	160°/340°	985x23	aszfalt	124,450	944 (99)
Gödöllő LHGD	473425É 0191957K	218 m/715'	130°/310° 040°/220°	1000 x 100 500 x 80	fű fű	118,650	210 (28) (28)
Gyöngyös-Pipishegy LHGY	474846É 0195837K	350 m/1148'	140°/320°	760 x 120	fű	124,900	320 (37)
Hajdúszoboszló LHHO	472732É	102 m/335'	050°/230°	1000 x 250	fű	124,200	420

	0212344K		090°/270°	900 x 250	fű		(52)
Hármashatár-hegy LHHH	473307É 0185832K	296 m/971'	130°/310°	1000 x 100	fű	120,300	102 Hár 376-
Jakabszállás LHJS	464452É 0193619K	111 m/364'	140°/320°	800 x 30	fű	125,200	607 8 (76)
Kaposvár LHKV	462400É 0174400K	156 m/512'	170°/350° 170°/350° 100°/280°	620 x 18 1200 x 150 800 x 200	beton fű fű		740 (82) (82)
Kecel LHKC (HEL)	463210É 0191430K	103 m/338'		42 x 50/ 10 x 10	beton	135,700	623 Ipart (78)
Kecskemét* LHKE (MIL)	465503É 0194457K	113,7 m/379'	120°/300°	2560 x 60	beton	135,750	MH Harc 6004 (76) (76)
Kecskéd LHKD	473053É 0181936K	174 m/571'	154°/334° 023°/203°	1200 x 50 1000 x 50	fű fű	120,600	280 (34)
Kiskunfélegyháza LHKH	464406É 0195305K	97 m/318'	100°/280° 170°/350°	800 x 160 600 x 140	fű fű	118,850	610 (76)
Miskolc LHMC	480816É 0204734K	119 m/390'	130°/310° 160°/340°	850 x 100 800 x 100	fű fű	132,200	352 (46) (46)
Nyíregyháza LHNY	475856É 021415K	103 m/338'	180°/360° 180°/360°	1000 x 20 1000 x 60	aszfalt fű	127,600	440 (42) (42)
Őcsény LHOY	461843É 0184547K	88 m/289'	170°/350°	1600 x 300	fű	127,900	714 (74)
Pápa* LHPA (MIL)	472150É 0173002K	145 m/476'	159°/339° 159°/339°	2400 x 60 2300 x 100	beton fű	131,250	HM Repü 8501 (89) (89)
Pécs/Pogány LHPP	455928É 0181429K	201 m/659'	1G0°/340°	1530 x 45	fű	126,900	766 (72) (72)
Pér LHPR	473735É 0174824K	103 m/338'	120°/300° 030°/210°	2700 x 400 700 x 800	fű fű	129,900	909 (96) (96)
Sármellék LHSM	4641 10,85É 01709 32,56K	125 m/410'	170°/350°	2500 x 60	beton	127,600	839 (83) (83)
Siófok-Kiliti LHSK	4651 29,13É 01805 44,29K	127 m/416'	150°/330°	2500 x 50	fű	125,800	860 (84) (84)
Szeged LHUD	4614 54,97É 02005 26,43K	80 m/262'	180°/360° 090°/270°	1500 x 50 1200 x 50	fű fű	122,800	672 Repü (62) (62)
Szentes LHSZ	463642É 0201659K	90 m/295'	150°/330°	750 x 150	fű	123,950	660 Pf. 2 (63) (63)
Szentkirályszabadja* LHSA (MIL)	470440É 0175806K	280 m/919'	158°/338° 158°/338°	2000 x 60 1700 x 50	aszfalt fű	127,000	MH Harc 8202 (88)

							(88) (88)
Szolnok* LHSN (MIL)	470722É 0201407K	89 m/296'	022°/202° 020°/202°	1980 x 70 2000 x 100	beton fű	130,250	MH Vegy. 5008 (56) (56) (56)
Szolnok-Szandaszőlős LHSS	470838É 0201130K	85 m/279'	010°/190°	1050 x 200	fű	134,300	500 70 (56) (56)
Szombathely LHSY	471634É 0163732K	223 m/732'	160°/340°	1600 x 500	fű	119,700	970 (94)
Taszár* LHTA (MIL)	462335É 0175503K	155,6 m/518'	162°/342°	2500 x 70	beton (nem üz.)	132,050	MH 7261 (82) (82)
			1162°/342°	2500 x 60	beton (üzemelő)	123,00 130,625 120,825	
			162°/342°	2500 x 80	fű (nem üz.)		

"J." Függelék

LÉGIJÁRMŰVEK OSZTÁLYOZÁSA



Megjegyzés: A motoros vitorlászó és motoros sárkány levegőnél nehezebb, hajtóművel felszerelt repülőgépnek minősül.

"K." Függelék

AFIS EGYSÉGGEL RENDELKEZŐ REPÜLŐTEREKEN TÖRTÉNŐ MŰKÖDÉS SZABÁLYAI

1. AFIS

1.1. A Magyar Köztársaság 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 rádió-távbeszélő hívójele 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 légterében 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 repülőteret elhagyva, ellenőrzött légterben tervezi repülését folytatni.

1.7. Azokon a repülőtereken, ahol műszer szerinti megközelítési eljárások végrehajtása is lehetséges, az AFIS egység az érkező VFR légi járművet a kijelölt belépési pontnál 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 talajszélet, a futópálya hosszát, a megközelítési navigációs berendezéseket, valamint a forgalmi helyzetet. Általában azt a futópályát javasolják, amely a széliránynak a legjobb 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 előtéren: javasolt futópálya, talajszél, légnyomás, és lényeges helyi forgalomra vonatkozó tájékoztatást adnak.

A futópálya váróponjtján: 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 pontnál továbbítják. Az ATC engedély továbbítására az "ATC ENGEDÉLYEZI ÖNNEK..." (ATC CLEARS YOU TO...) kifejezést használják.

A futópályára történő kiguruláskor: 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 repülőterre;

- 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 légtérét átrepülő légi járművek

Annak a légi járműnek, amely egy forgalmi tájékoztató körzetet (TIZ) leszállási szándék nélkül átrepülni kíván, 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 váróponton kell végrehajtani, ha ilyet kijelöltek. Ha kijelölt várópont nincs, az AFIS egységtől információt kell kérni a várakozás helyére vonatkozóan.

10. Légi jármű-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 rádió-összeköttetést 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 A FERIHEGYI REPÜLŐTÉRI IRÁNYÍTÓ KÖRZETBEN ÉS BUDAPEST TMA-BAN

Megjegyzés: A ferihegyi repülőtéri irányító körzet (CTR) és Budapest TMA leírását a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendelet 2. sz. melléklete, és az 1 : 500 000 léptékű légiforgalmi térkép tartalmazza.

1. VFR eljárások a ferihegyi CTR-ben

1.1. Általános előírások

1.1.1. Időjárási minimum:

- látástávolság 5 km;
- felhőalap 1500 láb (450 m).

Megjegyzés:

a) A CTR-ben a "Légiforgalmi irányító szolgálat ellátásának szabályai" című előírás 2. sz. melléklet IV. rész 17. pontja alapján különleges VFR repülések engedélyezhetők, amennyiben a látástávolság legalább 1,5 km.

b) Helikopterek különleges VFR repülése engedélyezhető, amennyiben a vízszintes látás legalább 750 m, azzal a feltétellel, hogy azok olyan sebességgel repülnek, amely lehetővé teszi, hogy az akadályokat kellő időben észleljék, az összeütközés elkerülése érdekében.

1.1.2. A CTR-ben hajtómű nélküli légi járművek repülése tilos.

1.1.3. A CTR-ben kijelölt végső megközelítési területre csak a ferihegyi repülőtérre történő leszállás, vagy speciális repülő feladat végrehajtása esetén lehet berepülni. A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtására kiadott 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet 22. §-ának (2) bekezdése alapján a repülőtér közvetlen környezetében (végső megközelítési területén belül) légi jármű rendszeres használatára nem nyilvános fel- és leszállóhely nem létesíthető.

A végső megközelítési területet 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 - 472924 É 0190309 K

473358 É 0191018 K

Speciális repülő feladatnak minősülnek: az állam- és vagyónvédelemmel, kutatással és mentéssel, valamint a sürgős betegszállítással kapcsolatos repülések, továbbá a munkarepülések (pl.: navigációs berendezések légi ellenőrzése, mezőgazdasági-, erdő- és vízgazdálkodási repülések, vezeték ellenőrzés, teheremelés). A taxi és utasrepültetések, valamint transzparens vontatások nem minősülnek speciális repülő feladatnak.

1.2. A repülések végrehajtása

1.2.1. A nem ellenőrzött légtérből belépni szándékozó légi járműveknek fel kell venniük a rádió-összeköttetést 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 pontok felett kell végrehajtani.

1.3. Megközelítési eljárás a ferihegyi repülőtéren

1.3.1. A belépő pont engedélyezett átrepülése után közeledjen a TWR utasítása szerint és:

- 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 leszállást a futópályákra, valamint 7000 kg-nál könnyebb repülőgépek esetében az A3-A4-A5 és B2 gurulótú szakaszokra is végre lehet hajtani.

1.3.2.2. A leszállás helyét a repülőtéri irányító torony a rádió-összeköttetés 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 "A" és "B" gurulótutak között található.

1.3.3. Rádió-összeköttetés megszakadásakor követendő eljárás

Közeledjen az engedély szerint, és ha nem kapott leszállási engedélyt, a kijelölt várakozási légtérben várakozzon 5 percet és hajtsa végre a leszállást a használatos futópályára.

Rádió-összeköttetés 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. Rádió-összeköttetés megszakadásakor követendő eljárás

a) ha a felszállás előtt szakad meg a rádió-összeköttetés, felszállni tilos;

b) ha felszállás után szakad meg a rádió-összeköttetés, folytassa a repülést és járjon el jelen szabályzat 2. Fejezetében leírt, a rádió-összeköttetés elvesztése esetén követendő szabványeljárások szerint.

2. VFR eljárások Budapest TMA-ban

2.1. Általános előírás

2.1.1. A TMA-ban végrehajtandó gyakorló- és munkarepülésekhez, valamint ejtőernyős ugratás végzéséhez Budapest ATS Központ (tel: (061) 296-9122) előzetes hozzájárulása szükséges.

2.2. Belépési eljárás

2.2.1. Budapest TMA alatt lévő repülőterekről történő felszállás esetén a repülőtér forgalmi körének elhagyásakor a légijárműnek fel kell vennie a rádió-összeköttetést Budapest ATS Központ APP szektorával.

2.3. Repülési magasságok

A légijárművek 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.

A magyar légtér légi közlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM-HM-KTM együttes rendeletben a vitorlázó légterekben használható magasságok szigorú betartása rendkívül fontos, tekintettel arra, hogy az ATC a légterek és az általa kezelt IFR légi járművek között 500 láb (150 m) függőleges elkülönítést biztosít.

3. Ejtőernyős ugrások Gödöllő repülőtéren

3.1. 1500 láb (450 m) tengerszint feletti magasságot meghaladó magasságokon történő ejtőernyős ugratás végzéséhez az ATC előzetes engedélye szükséges.

3.2. A légi járművek 1500 láb (450 m) tengerszint feletti magasság felett csak az ATC-vel tartott folyamatos rádió-összeköttetés fenntartása mellett és rádión kapott egyedi engedélyeknek megfelelően üzemelhetnek.

3.3. 1500 láb (450 m) tengerszint feletti magasság feletti repülés csak ejtőernyős ugratás céljából hajtható végre.

3.4. A repülések magasságának ellenőrzése az ATC által tengerszint feletti magasságok, vagy repülési szintek szerint történik.

"M." Függelék

RÁDIÓ-ÖSSZEKÖTTETÉS 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 rádió-összeköttetés 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.

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 továbbítsa 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 LÉGIJELENTÉS (VAR) ŰRLAP

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

ADDRESS		AIRPORT/STATION	
1. Aircraft Identification			
2. Title			
3. Flight Number and Date			
4. VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT		5. Location of Reporting and 6. Date and Time	
7. Signatory			
8. Reporting Information			
(Brief description of activity including visual and aural observations, and any other pertinent information)			
9. The following information is not for transmittal to IFT			
TICK <input checked="" type="checkbox"/> THIS APPROPRIATE BOX			
10. Visibility	11. Ceiling	12. Wind	13. Turbulence
14. Clouds	15. Other observed sources of confusion	16. Other effects	17. Other remarks

"O." Függelék

LÉGIFORGALMI ESEMÉNY JELENTÉS ŰRLAP

1. Az űrlap képe

AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM	
1. AIRCRAFT IDENTIFICATION	
2. REPORTING INFORMATION	
3. INCIDENT INFORMATION	
4. AIRCRAFT INFORMATION	
5. INCIDENT INFORMATION	
6. AIRCRAFT INFORMATION	
7. INCIDENT INFORMATION	
8. AIRCRAFT INFORMATION	
9. INCIDENT INFORMATION	
10. AIRCRAFT INFORMATION	
11. INCIDENT INFORMATION	
12. AIRCRAFT INFORMATION	
13. INCIDENT INFORMATION	
14. AIRCRAFT INFORMATION	
15. INCIDENT INFORMATION	
16. AIRCRAFT INFORMATION	
17. INCIDENT INFORMATION	
18. AIRCRAFT INFORMATION	
19. INCIDENT INFORMATION	
20. AIRCRAFT INFORMATION	
21. INCIDENT INFORMATION	
22. AIRCRAFT INFORMATION	
23. INCIDENT INFORMATION	
24. AIRCRAFT INFORMATION	
25. INCIDENT INFORMATION	
26. AIRCRAFT INFORMATION	
27. INCIDENT INFORMATION	
28. AIRCRAFT INFORMATION	
29. INCIDENT INFORMATION	
30. AIRCRAFT INFORMATION	
31. INCIDENT INFORMATION	
32. AIRCRAFT INFORMATION	
33. INCIDENT INFORMATION	
34. AIRCRAFT INFORMATION	
35. INCIDENT INFORMATION	
36. AIRCRAFT INFORMATION	
37. INCIDENT INFORMATION	
38. AIRCRAFT INFORMATION	
39. INCIDENT INFORMATION	
40. AIRCRAFT INFORMATION	
41. INCIDENT INFORMATION	
42. AIRCRAFT INFORMATION	
43. INCIDENT INFORMATION	
44. AIRCRAFT INFORMATION	
45. INCIDENT INFORMATION	
46. AIRCRAFT INFORMATION	
47. INCIDENT INFORMATION	
48. AIRCRAFT INFORMATION	
49. INCIDENT INFORMATION	
50. AIRCRAFT INFORMATION	
51. INCIDENT INFORMATION	
52. AIRCRAFT INFORMATION	
53. INCIDENT INFORMATION	
54. AIRCRAFT INFORMATION	
55. INCIDENT INFORMATION	
56. AIRCRAFT INFORMATION	
57. INCIDENT INFORMATION	
58. AIRCRAFT INFORMATION	
59. INCIDENT INFORMATION	
60. AIRCRAFT INFORMATION	
61. INCIDENT INFORMATION	
62. AIRCRAFT INFORMATION	
63. INCIDENT INFORMATION	
64. AIRCRAFT INFORMATION	
65. INCIDENT INFORMATION	
66. AIRCRAFT INFORMATION	
67. INCIDENT INFORMATION	
68. AIRCRAFT INFORMATION	
69. INCIDENT INFORMATION	
70. AIRCRAFT INFORMATION	
71. INCIDENT INFORMATION	
72. AIRCRAFT INFORMATION	
73. INCIDENT INFORMATION	
74. AIRCRAFT INFORMATION	
75. INCIDENT INFORMATION	
76. AIRCRAFT INFORMATION	
77. INCIDENT INFORMATION	
78. AIRCRAFT INFORMATION	
79. INCIDENT INFORMATION	
80. AIRCRAFT INFORMATION	
81. INCIDENT INFORMATION	
82. AIRCRAFT INFORMATION	
83. INCIDENT INFORMATION	
84. AIRCRAFT INFORMATION	
85. INCIDENT INFORMATION	
86. AIRCRAFT INFORMATION	
87. INCIDENT INFORMATION	
88. AIRCRAFT INFORMATION	
89. INCIDENT INFORMATION	
90. AIRCRAFT INFORMATION	
91. INCIDENT INFORMATION	
92. AIRCRAFT INFORMATION	
93. INCIDENT INFORMATION	
94. AIRCRAFT INFORMATION	
95. INCIDENT INFORMATION	
96. AIRCRAFT INFORMATION	
97. INCIDENT INFORMATION	
98. AIRCRAFT INFORMATION	
99. INCIDENT INFORMATION	
100. AIRCRAFT INFORMATION	

4. Date/Time _____
 5. Flight number/airline _____
 6. Aircraft registration _____
 7. Altitude/height _____
 8. Direction/heading _____
 9. Speed _____
 10. Visibility _____
 11. Weather _____
 12. Description of event _____
 13. Name of pilot-in-command _____
 14. Name of co-pilot _____
 15. Name of cabin crew member _____
 16. Name of ground crew member _____
 17. Name of ATIS unit _____
 18. Name of ATIS unit _____
 19. Name of ATIS unit _____
 20. Name of ATIS unit _____
 21. Name of ATIS unit _____
 22. Name of ATIS unit _____
 23. Name of ATIS unit _____
 24. Name of ATIS unit _____
 25. Name of ATIS unit _____
 26. Name of ATIS unit _____
 27. Name of ATIS unit _____
 28. Name of ATIS unit _____
 29. Name of ATIS unit _____
 30. Name of ATIS unit _____
 31. Name of ATIS unit _____
 32. Name of ATIS unit _____
 33. Name of ATIS unit _____
 34. Name of ATIS unit _____
 35. Name of ATIS unit _____
 36. Name of ATIS unit _____
 37. Name of ATIS unit _____
 38. Name of ATIS unit _____
 39. Name of ATIS unit _____
 40. Name of ATIS unit _____
 41. Name of ATIS unit _____
 42. Name of ATIS unit _____
 43. Name of ATIS unit _____
 44. Name of ATIS unit _____
 45. Name of ATIS unit _____
 46. Name of ATIS unit _____
 47. Name of ATIS unit _____
 48. Name of ATIS unit _____
 49. Name of ATIS unit _____
 50. Name of ATIS unit _____
 51. Name of ATIS unit _____
 52. Name of ATIS unit _____
 53. Name of ATIS unit _____
 54. Name of ATIS unit _____
 55. Name of ATIS unit _____
 56. Name of ATIS unit _____
 57. Name of ATIS unit _____
 58. Name of ATIS unit _____
 59. Name of ATIS unit _____
 60. Name of ATIS unit _____
 61. Name of ATIS unit _____
 62. Name of ATIS unit _____
 63. Name of ATIS unit _____
 64. Name of ATIS unit _____
 65. Name of ATIS unit _____
 66. Name of ATIS unit _____
 67. Name of ATIS unit _____
 68. Name of ATIS unit _____
 69. Name of ATIS unit _____
 70. Name of ATIS unit _____
 71. Name of ATIS unit _____
 72. Name of ATIS unit _____
 73. Name of ATIS unit _____
 74. Name of ATIS unit _____
 75. Name of ATIS unit _____
 76. Name of ATIS unit _____
 77. Name of ATIS unit _____
 78. Name of ATIS unit _____
 79. Name of ATIS unit _____
 80. Name of ATIS unit _____
 81. Name of ATIS unit _____
 82. Name of ATIS unit _____
 83. Name of ATIS unit _____
 84. Name of ATIS unit _____
 85. Name of ATIS unit _____
 86. Name of ATIS unit _____
 87. Name of ATIS unit _____
 88. Name of ATIS unit _____
 89. Name of ATIS unit _____
 90. Name of ATIS unit _____
 91. Name of ATIS unit _____
 92. Name of ATIS unit _____
 93. Name of ATIS unit _____
 94. Name of ATIS unit _____
 95. Name of ATIS unit _____
 96. Name of ATIS unit _____
 97. Name of ATIS unit _____
 98. Name of ATIS unit _____
 99. Name of ATIS unit _____
 100. Name of ATIS unit _____

2. A Légiforgalmi Esemény Jelentés Űrlap kitöltése

Megjegyzés: Az előzetesen rádióon leadott jelentések tartalmazzák a formanyomtatvány satírozott 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: FL 350/1013 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 szolgáltatást, 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)

ACAS IMPLEMENTATION MONITORING PILOT REPORT FORM	
(Fill in blanks/ Circle correct answers)	
Aircraft operator:	
Name: (Information requested on this form is optional) Telephone:	
Aircraft Call Sign: Registration: Type:	
Aerodrome of departure: Destination:	
Date of event: Time (UTC):	
Own altitude: IFR: Visual altitude: VFE:	
Own aircraft position: FIR: Y/N: Radial: DMM:	
Or LAT: LONG:	
or TMA: IFR/STAR Procedure: Radar vectors: YES/NO	
ATC unit: Frequency: SSR Code:	
Phase of flight: Takeoff/Climb/Cruise/Descent/Initial Approach/Final/Missed Approach	
TA information (before RA is issued): YES/NO Visual contact as a result of TA: YES/NO	
RA information	
Initial information bearing: o'clock range: NM	
Relative altitude: Climb/Level/Descending	
Original RA: Climb/Level/Descending/Descent	
Reduced Climb/Level/Descending/Vertical Speed	
If Reduced/Modify/Vertical Speed: from to ft/m	
Subsequent advisories: Climb/Level/Descending/Vertical Speed/Descent/Modify/Vertical Speed	
Did you follow the RA? YES/NO If applicable, estimate deviation from clearance: ft	
RA was necessary/Not necessary	
TA information: ATC traffic advisories issued: YES/NO	
ATC issuing advice issued: YES/NO If YES, consistent with RA: YES/NO	
Flight conditions: IMC/VIS Daylight: Visibility: NM	
Remarks: (If applicable/within envelope)	

"Q." Függelék

MEGHATÁROZÁSOK

Megjegyzés: A jelen melléklet szövegében a "szolgáltat" kifejezés mindvégig funkciók, vagy nyújtott szolgáltatás megjelölésére vonatkozó elvont fogalmat, míg az "egység" kifejezés egy szolgáltatást 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. AFIL

Levegőből benyújtott repülési terv jelölésére használt rövidítés.

3. AIP

Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány jelölésére használt rövidítés.

4. AIS

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat jelölésére használt rövidítés.

5. AIS egység - AIS unit

Meghatározását lásd a "Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység" alatt.

6. AMC

A Légtérigazgató Csoport jelölésére használt rövidítés.

7. AMSL

Közepes tengerszint feletti magasság jelölésére használatos rövidítés.

8. ATS egység - ATS unit

Meghatározását lásd a "Légiforgalmi szolgálati egység" alatt.

9. 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 az illetékes légügyi hatóságok által megállapított legkisebb biztonságos repülési magassággal határoznak meg.*

10. Államhatár menti korlátozott légtér

A Magyar Köztársaság határa mentén a magyar légtér igénybevételéről szóló 4/1998. (I. 16.) Korm. rendeletben meghatározott 10 km-es mélységben kijelölt sáv. A benne folyó repülésekre külön előírások vonatkoznak.

11. Állami légitársaság - State aircraft

Honvédelmi, vagy rendvédelmi célokat szolgáló légitársaság.

12. Általános célú repülés - General aviation

A kereskedelmi és munkarepülések körébe nem tartozó valamennyi, polgári légitársasággal végzett repülés.

13. Általános légiforgalom (GAT) - General air traffic (GAT)

Az állami polgári légügyi hatóságok által kiadott szabályoknak és eljárásoknak megfelelően végrehajtott, a polgári ATC szervezet által irányított, vagy annak fennhatósága alá tartozó repülések.

14. Belépési/belépő pont - Entry point

Navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott első jelentőpont, amely fölött a légitársaság átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató körzet, vagy irányítói körzetben történő belépések.

15. Belföldi repülés - Domestic flight

Államhatárt nem keresztező repülés, függetlenül attól, hogy magyar, vagy idegen lajstromjelű légitársasággal végzik.

16. Benyújtott repülési terv - Filed flight plan

A repülési terv, ahogyan azt a légitársaság vezetője, vagy kijelölt képviselője benyújtotta egy ATS egységnél, minden esetleges későbbi módosítás nélkül.

17. Bevezető irányító egység - Approach control office

Egy vagy több repülőteret érkező, vagy induló ellenőrzött forgalma számára, légiforgalmi irányító szolgálat ellátása céljából létesített egység.

18. Bevezető irányító szolgálat - Approach control service

Érkező vagy induló ellenőrzött forgalom részére nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat.

19. Budapest FIR

A Magyar Köztársaság államhatára által körbezárt terület, amely a földfelszíntől a légiközlekedésre igénybe vehető legnagyobb magasságig terjed.

20. Elkülönítés - Separation

Légitársaságok, magasságok vagy repülési útvonalak közötti térköz.

21. 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.

22. Ellenőrzött repülés - Controlled flight

Bármilyen repülés, amelynek működése légiforgalmi irányítói engedély függvénye.

23. 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.

24. Előírt navigációs pontosság (RNP) - Required navigational performance (RNP)

Egy meghatározott légtérben történő repülés végrehajtásához szükséges navigációs/útvonalaltartás pontossági szint.

25. Előtér - Apron

Szárazföldi repülőterén a légitársaságok kiszolgálására, utasok ki- és beszállítására, posta vagy áru ki- és berakására, üzemanyag-felvételre, parkolásra, vagy karbantartásra kijelölt terület.

26. Előtérügyeleti szolgálat - Apron management service

Az előtéri tevékenység, valamint a légitársaságok és járművek előtéri mozgásának szabályozására és ellenőrzésére biztosított szolgálat.

27. Elsődleges (légtérelőellenőrző) radar (PSR) - Primary surveillance radar (PSR)

Visszavert rádiójeleket használó radar-rendszer.

28. Engedélyhatár - Clearance limit

Az a pont, ameddig egy légitársaság légitársasági irányítói engedélyt adtak.

29. EOBT

Számított fékoldási idő jelölésére használatos rövidítés.

30. Érvényes repülési terv - Current flight plan

Az a repülési terv, amely a későbbi engedélyekből eredő módosításokat is magába foglalja - ha vannak ilyenek.

31. Fedélzeti válaszjeladó - Transponder

Meghatározását lásd a "Transponder" címszó alatt.

32. Felelős légitársasági szolgálati egység

Időszakosan korlátozott légtérben a légitársasági szolgálatok biztosításáért az üzemidő alatt átmenetileg felelős egység.

33. FL (F)

Repülési szint jelzésére használatos rövidítés.

34. Fontos pont - Significant point

Meghatározott földrajzi hely, amelyet valamely ATS útvonal, vagy egy légitársaság repülési útvonalának meghatározásához, valamint egyéb navigációs és ATS célokra használnak.

35. Forgalmi tájékoztatás - Traffic information

Légitársasági szolgálati egység által a légitársaság-vezető figyelmének felhívása céljából adott tájékoztatás olyan egyéb ismert, vagy észlelt légitársaságról, amely a légitársaság közelében, vagy annak tervezett útvonalán működhet, hogy ezáltal segítse a légitársaság vezetőjét az összeütközés elkerülésében.

36. 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 repülőtér repüléstájékoztató egysége nyújtja.

37. Futópálya - Runway

Egy szárazföldi repülőtéren meghatározott derékszögű terület, amelyet légitársaságok fel- és leszállása céljából készítettek.

38. Futópálya menti látástávolság (RVR) - Runway visual range (RVR)

Az a távolság, ameddig a futópálya középvonalán álló légitársaság vezetője a futópálya felületi jelöléseit, vagy a futópálya szélét kijelölő, vagy középvonalát azonosító fényeket látja.

39. Futópálya várópont - Runway-holding position

Futópálya, akadálykorlátozási felület, vagy ILS/MLS kritikus/érzékenységi terület védelme céljából kijelölt hely, amelyenél a guruló légitársaságoknak és egyéb járműveknek meg kell állniuk, és várakozniuk kell, ha a repülőtéri irányító torony egyéb módon nem rendelkezik.

40. Függőleges elkülönítés - Vertical separation

Légitársaságok közötti elkülönítés függőleges távolságban kifejezve

41. GND

Földfelszín jelölésére használatos rövidítés.

42. Gurulás - Taxiing

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

43. Gurulóút - Taxiway

Szárazföldi repülőtéren kijelölt, a légitársaságok gurulására és a repülőtér egyes területeinek összekapcsolására létesített út, beleértve:

a) Légitársaság állóhely gurulási nyomvonal:

Az előtér azon része, melyet gurulóútként jelöltek ki, kizárólag a légitársaság állóhelyek megközelítése céljából.

b) Előtéri gurulóút:

A gurulóút rendszer azon része, amely az előtéren halad keresztül, hogy az előtéren való átgurulásokhoz útvonalat biztosítson.

c) Gyors-legurulóút:

A futópálya felületéhez csatlakozó gurulóút, amely lehetővé teszi a leszálló repülőgépeknek nagyobb sebességgel való legurulását, más leguruló utakkal ellentétben, ily módon csökkentve a futópálya foglaltsági időt.

44. Hajózó személyzet tagja - Flight crew member

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

45. Helység jelölés - Location indicator

Az ICAO által előírt szabályoknak megfelelően kialakított és valamely légitársasági állandóhelyű állomás helységére kijelölt négybetűs kódcsoport.

46. Helyi kényszerhelyzeti szolgálatok - Local emergency services

Repülőtéren nyújtott tűzoltó, mentő, műszaki mentő stb. szolgálatok, amelyeket alapvetően a repülőtéren, illetve annak közelében bekövetkező repülőbalesetek következményeinek felszámolása érdekében biztosítanak.

47. Hosszirányú elkülönítés - Longitudinal separation

Légijárművek közötti elkülönítés időben, vagy útirányon mért távolságban kifejezve.

48. ICAO

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet jelölésére használt rövidítés.

49. Időjárás előrejelzés - Forecast

Várható meteorológiai körülmények megállapítása meghatározott időpontra, vagy időtartamra és meghatározott területre, vagy légtér szakaszra.

50. Időszakosan korlátozott légtér (TSA) - Temporary Segregated Area (TSA)

Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül időszakosan olyan katonai repülés folyik, amely veszélyt jelent az adott repülési tevékenységben részt nem vevő más repülések számára.

51. IFR

A műszer szerinti repülési szabályok jelölésére használt rövidítés.

52. IFR repülés - IFR flight

Műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

53. Illetékes légiforgalmi szolgálati egység - Appropriate ATS unit

Kijelölt légtérben légiforgalmi szolgálatok biztosításáért felelős egység.

54. Illetékes légügyi (ATS) hatóság - Appropriate ATS authority

Az érintett légtérben a légiforgalmi szolgálatok ellátásáért felelős állam által erre a célra kijelölt hatóság.

deMegjegyzés: A Magyar Köztársaságban a polgári repülésekkel kapcsolatban az illetékes légiközlekedési/légügyi hatóság I. fokon a Légügyi Igazgatóság és II. fokon a Légügyi Főigazgatóság, az állami repülésekkel kapcsolatban I. fokon a HM Katonai Légügyi Hivatal, II. fokon a HM Tervezési és Koordinációs Főosztály.

55. IMC

Műszeres meteorológiai körülmények jelölésére használt rövidítés.

56. Indulási repülőtér - Departure aerodrome

Repülőtér, ahonnan a felszállás történt.

57. Irányítás átadás - Transfer of control

A légiforgalmi irányító szolgálat ellátásával járó felelősség átadása.

58. Irányítás átadási pont - Transfer of control point

A légijármű repülési útvonalán lévő azon meghatározott pont, amelynél a légijárműnek nyújtott légiforgalmi irányító szolgálat ellátásának felelősségét átadják az egyik irányító egységtől, vagy irányító munkahelytől a következőnek.

59. Irányítói körzet - Control area

A földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő, ellenőrzött légtér.

60. Irányítói szektor - Control sector

Kijelölt irányítói körzet része, amelyen belül a felelősséget egy irányítóra, vagy az irányítók kis csoportjára ruhazzák.

61. Ismeretlen forgalom - Unknown traffic

A radarerőn megjelenő minden olyan radar helyzetjel, amely feltételezhetően légijárműtől ered, de nem vonatkoztatható ismert forgalomra.

62. Ismert forgalom - Known traffic

Adott légtérben működő forgalom, amelynek tényleges repülési adatai, valamint szándéka az érintett légiforgalmi szolgálati egység számára ismert, közvetlen rádió-összeköttetés vagy koordináció révén.

63. Ismétlődő repülési terv (RPL) - Repetitive flight plan (RPL)

Gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos alapvető jellemzőkkel rendelkező repülések repülési terve, amelyet a légijármű üzemben tartója nyújt be az ATS egységek által történő tárolásra és ismétlődő felhasználásra.

64. ITU

A Nemzetközi Távközlési Unió jelölésére használt rövidítés.

65. Jelentőpont - Reporting point

Meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva a légijármű helyzetét jelenteni lehet.

66. Kereskedelmi repülés - Commercial flight

Anyagi ellenszolgáltatásért légijárművel végzett utas, áru vagy posta szállítása.

67. Kilépési pont - Exit point

Navigációs berendezéssel vagy fontos ponttal meghatározott utolsó jelentőpont, amely fölött a légijármű átrepül, vagy várható, hogy át fog repülni valamely repüléstájékoztató, vagy irányítói körzetből történő kilépésekor.

68. Kitérő repülőtér - Alternate aerodrome

A repülési tervben meghatározott olyan repülőtér, amelyet a légijármű 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.

69. 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.

70. Korlátozott légtér - Restricted area

Egy állam területe, vagy felségvizei feletti meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légi járművek repülését bizonyos előírt feltételeknek megfelelően korlátozzák.

71. Környezetvédelmi körzet

A föld felszínétől felfelé terjedő, meghatározott méretű légtér, amelyben a repüléseket környezetvédelmi indokok alapján korlátozzák.

72. Körözüvény összeköttetés - Conference communication

Három, vagy több hely közötti egyidejű közvetlen beszélgetés távközlési eszközök segítségével.

73. Körzeti irányító központ (ACC) - Area control centre (ACC)

Az illetékessége alá tartozó irányítói körzetek ellenőrzött repülései számára légiforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létesített egység.

74. Körzeti irányító szolgálat - Area control service

Légiforgalmi irányító szolgálat irányítói körzeteken belüli ellenőrzött repülések részére.

75. Közelkörzet (TMA) - Terminal control area (TMA)

Egy vagy több nagyobb repülőtér közelében, rendszerint ATS útvonalak találkozásánál létesített irányítói körzet.

76. Közlemény - Message

Egyik helyről a másikra küldött, és az adott közleményre előírt számú rovatot tartalmazó közlés.

77. Központi Áramlás Szervező Egység (CFMU) - Central Flow Management Unit (CFMU)

Az Eurocontrol fennhatósága alatt működő egység, amely felelős az európai légiforgalmi áramlás-szervezés végrehajtásáért, amely magába foglalja a stratégiai, előtaktikai és taktikai áramlásszervezési intézkedéseket.

78. Közzététel - Publication

Légiforgalmi tájékoztatások Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP), vagy NOTAM-okban történő kiadása.

79. Különleges VFR repülés - Special VFR flight

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

80. Látási meteorológiai körülmények (VMC) - Visual meteorological conditions (VMC)

A látástávolság, a felhőzettől való távolság és a felhőalap értékeiben kifejezett, az előírt minimumokkal egyenlő, vagy azoknál jobb időjárási körülmények.

81. Látástávolság - Visibility

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

82. Leszállási terület - Landing area

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

83. Levegőből benyújtott repülési terv (AFIL) - Airfiled flight plan (AFIL)

A légi jármű által repülés közben valamely légiforgalmi szolgálati egységnek rádióon leadott repülési terv.

84. Levegő-föld összeköttetés - Air-ground communication

A légi járművek és a földön lévő állomások, vagy helyek közötti kétoldalú összeköttetés.

85. 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.

86. Légiforgalmi áramlásszervezés (ATFM) - Air Traffic Flow Management (ATFM)

A légiforgalom optimális áramlásának biztosítása azon körzetekben, ahol a forgalmi követelmény meghaladja a rendelkezésre álló ATC rendszer kapacitását.

87. Légiforgalmi irányítás (ATC) - Air Traffic Control (ATC)

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányító szolgálatot, vagy légiforgalmi irányító egységet.

88. Légiforgalmi irányító - Air Traffic Controller

Légiforgalmi irányító szolgálat ellátására feljogosított személy.

89. Légiforgalmi irányító egység - Air traffic control unit

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet körzeti irányító központot, bevezető irányító egységet, vagy repülőtéri irányító tornyot.

90. Légiforgalmi irányítói engedély - Air traffic control clearance

Légijárműnek 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.*

91. Légiforgalmi irányító szolgálat - Air traffic control service

A következő célok érdekében végzett tevékenység:

1. Az összeütközések megelőzésére:

a) légijárművek között és

b) a munkaterületen légijárművek és akadályok között; valamint

2. A légiforgalom rendszerességének elősegítésére és fenntartására.

92. 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).

93. Légiforgalmi szolgálati egység - Air traffic services unit

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet légiforgalmi irányító egységet, repüléstájékoztató egységet, vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját.

94. 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.

95. 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 Légügyi Főigazgatóság jóváhagyásával a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság adja ki.

96. Légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) - Aeronautical information service (AIS)

A légiforgalom biztonsága, rendszeressége és hatékonysága szempontjából szükséges tájékoztatások nyújtása.

97. Légiforgalmi tájékoztató szolgálati egység (AIS egység) - Aeronautical information services unit (AIS unit)

Légiforgalmi tájékoztató szolgálat nyújtása céljából létrehozott egység.

98. Légiforgalom - Air traffic

A levegőben lévő, vagy a repülőtér munkaterületén működő valamennyi légijármű.

99. Légi gurulás - Air taxiing

Egy helikopter/függőlegesen le- és felszálló (VTOL) légijármű 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.

100. Légijármű - Aircraft

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

Megjegyzés: a jelen előírás szövegében a "légijármű" kifejezés jelentheti annak személyzetét is.

101. Légijármű azonosító jele - Aircraft identification

Betűkből, számjegyekből, vagy ezek kombinációjából álló jelcsoport, amely azonos a levegő-föld összeköttetéseknel használandó légi jármű hívójellel, vagy annak egyenértékű kódolt változatával, amelyet a légi jármű azonosítására használnak a légiforgalmi szolgálatok föld-föld közötti összeköttetéseinél.

102. Légi jármű hívójel - Aircraft callsign

A levegő-föld összeköttetésnél a légi jármű azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

103. Légi jármű parancsnoka - Pilot-in-command

A repülés ideje alatt a légi jármű működéséért és biztonságáért felelős légi jármű-vezető.

104. Légi jármű típus jelölés - Aircraft type designator

A légi jármű típusának rövidített formában való azonosítására használatos alfanumerikus karaktercsoport.

105. Légi jármű üzemben tartója (AO) - Aircraft operator (AO)

Az a személy, szervezet, vagy vállalat, aki/amely légi járművek üzemben tartásával foglalkozik, vagy ilyen tevékenység végzésére ajánlkozik.

106. Légitaxi repülés - Air taxi flight

Alkalmi jellegű, vagy megrendelésre végzett repülés. A légi jármű kapacitása nem több, mint 6 férőhely, a rendeltetési helyet a bérlő, vagy a bérlők választják ki.

107. Légtér ellenőrző radar - Surveillance radar

A légi jármű távolság- és oldalszögbeli helyzetének megállapítására alkalmazott radarberendezés.

108. Magasság - Level

Gyűjtőfogalom, amely levegőben lévő légi járműnek, pontnak, vagy pontként értelmezett tárgynak, meghatározott vonatkozási alaptól mért függőleges távolságát jelzi. Jelenthet rádió magasságot, repülőtér feletti magasságot, repülési szintet és tengerszint feletti magasságot.

109. MAN közlemény - MAN message

Közlemény manuális feldolgozását jelző válaszközlemény, amelyet az Eurocontrol IFPS egysége továbbít a számára eljuttatott közlemény feladójának.

110. Másodlagos radar - Secondary radar

Olyan radarrendszer, amelynél egy radarállomás által kisugárzott rádiójel kezdeményezi egy rádiójel kisugárzását egy másik állomásról.

111. Menetrendszerű repülés - Scheduled air service

Bárki számára igénybe vehető kereskedelmi repülések sorozata, amely ugyanazon két, vagy több repülőtér között, közzétett menetrend szerint, vagy olyan rendszerességgel, illetve gyakorisággal közlekedik, amelyek felismerhetően szerves sorozatot alkotnak.

112. Mentés Összehangoló Központ - 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 bajba jutott légi járművek megsegítését ellátó kutató-mentő szolgálatokról szóló 30/1998. (VI. 24.) BM-HM-NM-PM számú együttes rendelet szerint a kutatás-mentés irányítására létrehozott legmagasabb szintű szervezet.

113. Meteorológiai hivatal - Meteorological office

A repülések részére meteorológiai szolgálat ellátására kijelölt hivatal.

114. Meteorológiai jelentés - Meteorological report

Meghatározott időpontra és helyre vonatkozó közlemény a megfigyelt meteorológiai körülményekről.

115. Meteorológiai tájékoztatás - Meteorological information

A tényleges, vagy várható meteorológiai körülményekre vonatkozó jelentés, időjárás elemzés, előrejelzés és bármely hasonló jellegű megállapítás.

116. Mód (SSR mód) - Mode (SSR)

Egy SSR interrogátorból kisugárzott kérdező jelek meghatározott működésére vonatkoztatott elfogadott jelölési mód. Négy mód létezik: A, C, S és Átmeneti, amelyek az ICAO 10. sz. Annexben kerültek meghatározásra.

117. Mozgási terület - Movement area

Egy repülőtérnek a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, amely magában foglalja a munkaterületet és az előtere(ke)t.

118. Munkakörzet

Államhatár menti sávban, a mezőgazdasági munkarepülések végzésére kijelölt terület.

119. Munkarepülés - Aerial work

Főleg mezőgazdasági, légifényképezési és ellenőrzési feladatokat végző repülés, a légi járművek műszaki berepülésének kivételével.

120. Munkaterület - Manoeuvring area

Egy repülőtérnek a légi járművek fel- és leszállására, valamint gurulására használandó része, az előterek kivételével.

121. Műrepülés - Acrobatic flight

Légijárművel szándékosan végzett olyan manőverezés, amely hirtelen helyzetváltoztatásokkal, a szokásostól eltérő helyzetekkel, vagy rendkívüli sebesség változtatásokkal jár.

122. 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.

123. 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.

124. Műszer szerinti repülési szabályok (IFR) - Instrument flight rules (IFR)

A repülés műszeres-meteorológiai körülmények közötti végrehajtását meghatározó szabályok együttese.

125. Műveleti légiforgalom (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.

126. Nem ellenőrzött légtér - Uncontrolled airspace

Mindazon légtér, amelyben légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

127. Nem ellenőrzött repülőtér - Uncontrolled aerodrome

Olyan repülőtér, amelyen légiforgalmi irányító szolgálatot nem nyújtanak.

128. Nemzetközi NOTAM iroda - International NOTAM office

NOTAM-ok nemzetközi cseréjére az állam által kijelölt iroda.

Megjegyzés: Budapest FIR-ben a nemzetközi NOTAM iroda a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság Légítájékoztató Osztályának szervezetébe tartozik.

129. Nemzetközi repülés - International flight

Államhatárt keresztező repülés.

130. 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.

131. NOTAM

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

132. Nyomás-magasság - Pressure altitude

Tengerszint feletti magasságértékben kifejezett légnyomás érték, amely megfelel az Egyezményes Légkörben ugyanilyen nyomás értéknek.

133. Nyomtatott formájú közleményváltás - Printed communication

Közleményváltás, amelynél az áramkör mindkét végén automatikusan maradandó, nyomtatott feljegyzés készül az áramkörön áthaladó összes közleményről.

134. Oldalirányú elkülönítés - Lateral separation

Légijárművek közötti elkülönítés repülési útirányuk távolságában, vagy útirányuk közötti szög-eltérésben kifejezve.

135. QFE

A repülőtér meghatározott helyén észlelt légnyomás jelzésére használatos kódszó.

136. QNH

A tengerszintre átszámított légnyomás jelzésére használatos kódszó.

137. Radar

Az a rádió felderítő eszköz, amely a tárgyak távolságára, irányára és/vagy magasságára vonatkozó információt ad.

138. Radar elkülönítés - Radar separation

Elkülönítés, amelyet abban az esetben alkalmaznak, amikor a légijárművek helyzetét radar segítségével határozzák meg.

139. Radarellenőrzés - Radar monitoring

A radar felhasználása arra a célra, hogy a légijárműveknek az előírt repülési útvonaltól történt jelentős eltérések esetén tájékoztatást és tanácsot adjanak.

140. Radarirányítás - Radar control

Annak jelzésére használatos kifejezés, hogy a radartól származó információt a légiforgalmi irányító szolgálat ellátására közvetlenül használják fel.

141. Radarirányító - Radar controller
Olyan szakképzett légiforgalmi irányító, aki rendelkezik azon feladatoknak megfelelő radar jogosítással, amelyekre őt kijelölték.
142. 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.
143. REJ közlemény - REJ message
Közlemény sikertelen feldolgozását és ezért annak visszautasítását jelző válaszközlemény, amelyet az Eurocontrol IFPS egysége továbbít a számára eljuttatott közlemény feladójának.
144. Rendeltetési repülőter - Destination aerodrome
Az a repülőtér, ahova a légi jármű vezetője a repülés végrehajtása során első leszállását tervezi.
145. Repülési adatok - Flight data
A légi jármű tényleges, vagy tervezett mozgására vonatkozó adatok, amelyeket rendszerint kódolt, vagy rövidített formában tüntetnek fel.
146. Repülési látástávolság - Flight visibility
Levegőben lévő légi jármű pilótakabinjából előre mért látástávolság.
147. Repülési szabályok - Flight rules
Látvarepüléssel, vagy műszer szerinti repüléssel végrehajtott repülésekre vonatkozó előírások összessége.
148. 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 alap feletti 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.
149. 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.
150. Repülési tervadatok - Flight plan data
A repülési tervből feldolgozás, megjelenítés, vagy továbbítás céljából kiválasztott adatok.
151. Repüléstájékoztatás - Flight information
A repülés biztonságos és hatékony vezetéséhez hasznos tájékoztatások adása, beleértve a légiforgalomra, a meteorológiai körülményekre, a repülőterei állapotokra, vagy a légi útvonalon létesítményekre vonatkozó tájékoztatásokat.
152. Repüléstájékoztató körzet (FIR) - Flight information region (FIR)
Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyben repüléstájékoztató és riasztószolgálatot nyújtanak.
153. Repüléstájékoztató központ (FIC) - Flight information centre (FIC)
Repüléstájékoztató, légiforgalmi tanácsadó és riasztószolgálat ellátására létesített egység.
154. Repüléstájékoztató szolgálat (FIS) - Flight information service (FIS)
Olyan szolgálat, amelyet a repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások adása céljából nyújtanak.
155. Repülőterek légterei
Repülőterek körül, a repülőterei forgalom védelme érdekében kijelölt légterek összessége.
156. Repülőtér - Aerodrome
Szárazföldön, vagy vízben kijelölt terület (beleértve valamennyi 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.
157. Repülőtér forgalmi köre - Aerodrome traffic circuit
A repülőtér közelében működő légi járművek részére előírt repülési útvonal.
158. Repülőtér közvetlen környezete
Ha egyéb előírás másképp nem szabályozza, a repülőtér közvetlen környezete alatt a kijelölt CTR, illetve MCTR értendő.
159. Repülőterei forgalmi körzet (ATZ) - Aerodrome Traffic Zone (ATZ)
Nem ellenőrzött repülőtér körül, a repülőterei forgalom védelme érdekében kijelölhető, meghatározott kiterjedésű légtér.
160. Repülőterei 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.

161. 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.

162. Repülőtéri irányító szolgálat - Aerodrome control service

A repülőtéri forgalom részére nyújtott légitforgalmi irányító szolgálat.

163. Repülőtéri irányító torony (TWR) - Aerodrome control tower (TWR)

A repülőtéri forgalom számára légitforgalmi irányító szolgálat nyújtása céljából létrehozott egység.

164. Repülőtér feletti magasság (QFE magasság) - Height above aerodrome level

Levegőben lévő légi járműnek a repülőtéri légnyomáshoz viszonyított nyomásmagassága.

165. Repülőtéri repüléstájékoztató egység - Aerodrome flight information services unit

Repülőtéri repüléstájékoztató és riasztószolgálat ellátására létesített egység.

166. Repülőtéri repüléstájékoztató szolgálat (AFIS) - Aerodrome Flight Information Service (AFIS)

Repülőtéri forgalom részére nyújtott repüléstájékoztató szolgálat.

167. Repülőtér tengerszinthez viszonyított magassága - Aerodrome elevation

A leszállási terület legmagasabb pontjának tengerszinthez viszonyított magassága.

168. Riasztószolgálat - Alerting service

Kutatásra és mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervek értesítése és szükség szerint ezekkel a szervekkel való együttműködés.

169. RNAV

Területi navigáció jelölésére használt rövidítés

170. RNP típus - RNP type

Tengeri mérföldben kifejezett pontossági határ érték, amely megadja, hogy a repülésvégrehajítás során a légi jármű a tervezett repülési helyzetéhez viszonyítva a repülési idő legalább 95%-ában ezen távolsági értéken belül repüljön.

Pl.: 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.

171. SIGMET tájékoztatás - SIGMET information

Meteorológiai figyelő iroda által kiadott, az útvonalon a légi járművek üzemeltetésének biztonságát befolyásoló, meghatározott időjárási jelenségek előfordulásáról, vagy várható előfordulásáról szóló tájékoztatás.

172. Standard magasságmérő beállítás - Standard altimeter setting

Az 1013,2 hPa (760 Hgmm) légnyomás beállítása a barometrikus magasságmérő nyomásméskáláján, ami azt eredményezi, hogy a magasságmérő 0 (nulla) műszerállást mutat az ICAO Egyezményes Légtér közepes tengerszintjén.

173. STD (m STD)

Standard magasságmérő beállítás szerint üzemelő légi jármű méterben kifejezett magasságának jelzésére szolgáló rövidítés.

174. Számított érkezési idő (ETA) - Estimated time of arrival (ETA)

IFR repülések esetén az az időpont, amikorra 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, amikorra a légi jármű a repülőtér fölé érkezik. VFR repülések esetén az az időpont, amikorra számítás szerint a légi jármű a repülőtér fölé érkezik.

175. Számított fékoldási idő (EOBT) - Estimated offblock time (EOBT)

Az a számított idő, amikor a légi jármű az indulással kapcsolatos mozgását megkezdi.

176. Számított repülési idő (EET) - Estimated elapsed time (EET)

Az egyik fontos pontról a másik fontos pontra való repülés számított időtartama.

177. 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.

178. Távrepülés

Az indulási repülőtér légtérét/légtereit elhagyó több légi járművel végzett sportcélú repülés.

179. 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.

180. Tengerszint feletti magasság (QNH magasság) - Altitude

Levegőben lévő légitűrműnek a közepes tengerszinti légnyomáshoz (Balti alapszint) viszonyított magassága.

181. Tengerszinthez viszonyított magasság - Elevation

A földfelület valamely pontjának, szintjének, vagy ahhoz rögzített pontnak, a közepes tengerszinthez viszonyított függőleges távolsága.

182. Tényleges önsebesség (TAS) - True airspeed (TAS)

A légitűrműnek a környező levegőhöz viszonyított sebessége.

183. Területi navigáció (RNAV) - Area navigation (RNAV)

Olyan navigációs módszer, amely lehetővé teszi, hogy a légitűrművek földi állomásokon alapuló navigációs segédeszközök fedésterületén belül, vagy önálló segédeszközök határának lehetőségén belül, illetve ezek kombinációjával bármilyen kívánt repülési útvonalon repüljenek.

184. Területi navigációs útvonal - Area navigation route

Területi navigációs képességgel rendelkező légitűrművek általi használatra létesített ATS útvonal.

185. Tiltott légtér - Prohibited area

Egy állam területe, vagy felségvizei feletti meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légitűrművek repülése tilos.

186. Transzponder (fedélzeti válaszjeladó) - Transponder

Vevő/adó berendezés, amely megfelelő kérdésre válaszjelet sugároz ki. A kérdés és a válaszadás más frekvencián történik.

187. Utazó emelkedés - Cruise climb

Olyan repülési módszer, amely a tengerszint feletti magasság tiszta növekedését eredményezi a repülőgép tömegének csökkenése függvényében.

188. Utazómagasság - Cruising level

A repülés jelentős szakaszán tartott magasság.

189. UTC (Egyeztetett Világidő) - UTC (Coordinated universal time)

Egyeztetett Világidőben kifejezett időpont jelzésére használatos rövidítés.

190. Útirány - Track

A légitűrmű útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát annak bármely pontján a mágneses Északtól mért fokokban fejezik ki.

191. Útvonal engedély - En-route clearance

Engedély, amely magába foglalja a légitűrmű 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.

192. Útvonalrepülés

A repülőtér légtereit elhagyó valamennyi repülés.

193. Útvonalszakasz - Route segment

A lerepülő útvonalnak a repülési tervben leírt, két egymást követő fontos ponttal meghatározott része.

194. Veszélyes légtér - Danger area

Meghatározott kiterjedésű légtér, ahol meghatározott időben a légiközlekedésre veszélyes tevékenység folyik.

195. 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 ilyeneket meghatároztak; 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.

196. VFR

A látvarepülési szabályok jelölésére használt rövidítés.

197. VFR repülés - VFR flight

A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

198. Vízszintes elkülönítés - Horizontal separation

Gyűjtőfogalom, amely jelenthet oldalirányú, vagy hosszirányú elkülönítést.

199. VMC

A látási meteorológiai körülmények jelölésére használt rövidítés.

200. Vonatkozási pont (repülőtéri)
A repülőtér koordinátákkal megadott földrajzi helye.