

A 42. MÓDOSÍTÁS ELŐLAPJA

NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

**ANNEX 2.
A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ**

TIZEDIK KIADÁS — 2005. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 2. módosításainak jegyzéke		
	<i>Hatálybalépés dátuma</i>	<i>Alkalmazhatóság dátuma</i>
Tizedik kiadás (Az 1-38. módosításokat tartalmazza)	2005. július 11.	2005. november 24.
39. módosítás (A Tanács 2006. február 20-án fogadta el)	2006. július 17.	2006. november 23.
40. módosítás (A Tanács 2007. február 26-án fogadta el)	2007. július 16.	2007. november 22.
41. módosítás (A Tanács 2008. március 10-én fogadta el)	2008. július 20.	2008. november 20.
42. módosítás (A Tanács 2009. március 4-én fogadta el) Kicsérélendő lapok (iii), (x) - (xi), APP 1-14-től APP 1-19-ig, APP 3-1-től APP 3-4	2009. július 20.	2009. november 19.

42. módosítás a

Nemzetközi szabványokhoz

REPÜLÉSI SZABÁLYOK

(A Nemzetközi Polgári Repülésről Szóló Egyezmény – Annex 2.)

1. Az Annex 2. (tizedik kiadás) a következő helyettesítő oldalakkal egészül ki a 2009. november 19-től alkalmazandó 42. módosítás átvétele érdekében.

- | | |
|--------------------------------------|-------------------|
| a) Oldal: (iii) | —Tartalomjegyzék |
| b) Oldalak: (x) - (xi) | — Előszó |
| c) Oldalak: APP 1-14-től APP 1-19-ig | — 1. sz. Függelék |
| d) Oldalak: APP 3-1-től APP 3-4-ig | — 3. sz. Függelék |

2. A módosítás bejegyzését a (ii). oldalon kell rögzíteni.

09/7/20

TARTALOMJEGYZÉK

	<i>Oldal</i>
ELŐSZÓ.....	(v)
1. FEJEZET Meghatározások.....	1-1
2. FEJEZET A repülési szabályok alkalmazási köre.....	2-1
2.1. A repülési szabályok alkalmazási köre.....	2-1
2.2. A repülési szabályok betartása.....	2-1
2.3. Felelősség a repülési szabályok betartásáért.....	2-1
2.4. A parancsnokpilóta joga.....	2-1
2.5. A pszichoaktív szerek használatának veszélyei.....	2-1
3. FEJEZET Általános szabályok.....	3-1
3.1. Személy- és vagyonvédelem.....	3-1
3.2. Összeütközések elkerülése.....	3-2
3.3. Repülési tervek.....	3-4
3.4. Jelzések.....	3-6
3.5. Idő.....	3-6
3.6. Légiforgalmi irányító szolgálat.....	3-6
3.7. Jogellenes beavatkozás.....	3-9
3.8. Elfogás.....	3-9
3.9. VMC szerinti látástávolság és a felhőzettől való távolság minimum értékei.....	3-9
4. FEJEZET Látvarepülési szabályok.....	4-1
5. FEJEZET Műszeres repülési szabályok.....	5-1
5.1. Az összes IFR repülésre alkalmazandó szabályok.....	5-1
5.2. Az ellenőrzött légtérben belüli IFR repülésekre alkalmazandó szabályok.....	5-1
5.3. Az ellenőrzött légtérben kívüli IFR repülésekre alkalmazandó szabályok.....	5-1
1. sz. FÜGGELÉK Jelzések.....	APP 1-1
1. Kényszerhelyzeti és sürgősségi jelzések.....	APP 1-1
2. Elfogás esetén alkalmazandó jelzések.....	APP 1-2
3. Korlátozott, tiltott vagy veszélyes légtérben felhatalmazás nélkül repülő, vagy oda belépni szándékozó légi jármű figyelmeztetésére használt jelzések.....	APP 1-3
4. A repülőtéri forgalom számára kiadható jelzések.....	APP 1-3
5. Beállító jelzések.....	APP 1-5
6. Szabvány vészhelyzeti karjelzések.....	APP 1-17
2. sz. FÜGGELÉK Polgári légi jármű elfogása.....	APP 2-1
1. A szerződő államok által betartandó alapelvek.....	APP 2-1
2. Az elfogott légi jármű által megteendő intézkedések.....	APP 2-1
3. Rádiókapcsolat az elfogás során.....	APP 2-1
3. sz. FÜGGELÉK Utazómagasságok táblázatai.....	APP 3-1
4. sz. FÜGGELÉK Személyzet nélküli szabad ballonok.....	APP 4-1
1. A személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása.....	APP 4-1
2. Általános üzemeltetési szabályok.....	APP 4-1
3. Üzemeltetési korlátozások és a felszereléssel kapcsolatos követelmények.....	APP 4-1

4.	A repülés szüneteltetése.	APP 4-3
5.	A repülésre vonatkozó tájékoztatás.	APP 4-3
6.	Pozíciók rögzítése és helyzetjelentések.	APP 4-4
	„A” MELLÉKLET Polgári légijárművek elfogása	ATT A-1
	„B” MELLÉKLET Jogellenes beavatkozás.	ATT B-1

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgy(ak)	Elfogadva/Jóváhagyva Hatályos Alkalmazás
22	Léginavigációs Bizottság	Személyzet nélküli szabad ballonok; számított érkezési idő.	1981. március 2. 1981. július 2. 1981. november 26
23 (7. kiadás)	Léginavigációs Bizottság	Polgári légi jármű elfogása.	1981. április 1. 1981. augusztus 1. 1981. november 26.
24	Léginavigációs Bizottság	Légi jármű külső fények.	1982. március 19. 1982. július 19. 1982. november 25.
25	Léginavigációs Bizottság; AGA bizottsági ülés (1981)	Földfelszín feletti magasság; műszeres megközelítési eljárások; mozgási és munkaterület; gurulás és gurulóút meghatározások; a "HIJACK" kifejezés használata a polgári légi jármű elfogásánál; a légi jármű bérletére; cseréjére és különjárat üzemeltetésére vonatkozó megjegyzés; előírások a légi jármű földi mozgására és gurulására; 2. sorozatú jelzések; amelyeket a forgószárnyas légi jármű elfogás esetén használ; mértékegységek.	1983. március 21. 1983. július 29. 1983. november 24.
26	Adatfeldolgozási munkacsoport 1981. évi harmadik ülése — Léginavigációs Bizottság	Meghatározások; a légi forgalmi szolgálati egységeknek benyújtott repülési terv tartalma; az ismétlődő repülési tervek; ATS adatcsere; az elfogó légi jármű által használt kifejezések kiejtése; rádió-távbeszélő sürgősségi jelzés egyeztetése az Annex 10. II. kötetével; UTC - Egyeztetett Világidő.	1984. június 22. 1984. október 22. 1985. november 21.
27 (8. kiadás)	Tanács; Léginavigációs Bizottság	Polgári légi jármű azonosítása és elfogása.	1986. március 10. 1986. július 27. 1986. november 20.
28	Léginavigációs Bizottság	A forgalmi előtér meghatározása; különleges eljárások a jogellenes beavatkozás esetére.	1987. március 16. 1987. július 27. 1987. november 19.
29 (9. kiadás)	Látvarepülési szabályok szerinti repülés munkacsoport 1986. évi harmadik ülése; Titkárság; Vizuális tájékozódás eszközei munkacsoport 1987. évi 11. ülése; Léginavigációs Bizottság; az Annex 6. elfogadása miatt szükséges módosítások	Légi jármű üzemeltetés VFR/IFR vegyes körülmények között; a légi jármű földi mozgása, irányítása és ellenőrzése; a jogellenes beavatkozásnak számító tevékenységek; forgószárnyas légi jármű elfogóként történő igénybevétele.	1990. március 12. 1990. július 30. 1991. november 14.
30	SSR fejlesztési és összeütközést megelőző rendszerek munkacsoport 1989. évi negyedik ülése (SICAS/4)	Meghatározások; összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS).	1993. február 26. 1993. július 26. 1993. november 11.
31	Az elkülönítés általános elmélete munkacsoport 1990. évi hetedik ülése; Léginavigációs Bizottság; Automatikus légtérfelderítés munkacsoport 1992. évi második ülése	Meghatározások; légi gurulás; elkülönítés a légi járművek között; polgári légi járművek kötelező repülése ellenőrzött légtérben; automatikus légtérfelderítés.	1994. március 18. 1994. július 25. 1994. november 10.

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgy(ak)	Elfogadva/Jóváhagyva Hatályos Alkalmazás
32	Léginavigációs Bizottság	Megjegyzés az összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS) elhelyezésére és alkalmazására vonatkozó előírásokhoz.	1996. február 19. 1996. február 19. —
33	Léginavigációs Bizottság	Összeköttetés megszakadása esetén alkalmazott eljárások.	1997. február 26. 1997. július 21. 1997. november 6.
34	Automatikus légtérfelderítés munkacsoport negyedik ülése (1996.); Az elkülönítés általános elméletével foglalkozó munkacsoport kilencedik ülése (1996.); az Annex 1. 162. módosítása miatt szükségessé váló változtatások	Meghatározások; automatikus légtérfelderítési rendszerek és eljárások; adatcsere az automatizált légiforgalmi szolgálati rendszerek között; a levegő-föld adatösszeköttetés alkalmazása az ATS területén; pszichoaktív szerek használatával kapcsolatos kérdések.	1998. március 19. 1998. július 20. 1998. november 5.
35	Léginavigációs Bizottság; Vizuális tájékozódás eszközei munkacsoport 1997. évi 13. ülése	Az ATS légterek osztályozása; VMC időjárási körülmények között kiadott légiforgalmi irányítói engedély; futópálya várakozási pont.	1999. március 10. 1999. július 19. 1999. november 4.
36	A legutóbbi módosításoknak megfelelő változások: Annex 11. 40.sz. módosítása; Annex 6. I. rész 23-25.sz. módosítása; Annex 6. II. rész 20. és III. rész 7.sz. módosítása; Annex 3. 72. sz. módosítása	Módosított meghatározások: légiforgalmi irányító egység, bevezető irányító egység, kitérő repülőtér, hajózó személyzeti tag, parancsnokpilóta, látástávolság; továbbá szerkesztői módosítások.	2001. március 12. 2001. július 16. 2001. november 1.
37	Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP)	Repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások; szerkesztői módosítások.	2003. február 28. — —
38 (10. kiadás)	Titkárság	Meghatározások; beállítói jelzések; rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; elfogási manőverek; szerkesztői módosítások;	2005. február 23. 2005. július 11. 2005. november 24.
39	Titkárság	Átszövegezés a parancsnokpilótára az összeütközések elkerüléséért háruló felelősség kihangsúlyozására.	2006. február 20. 2006. július 17. 2006. november 23.
40	Léginavigációs Bizottság	Az ADS-B, ADS-C definíciója és kapcsolódó eljárásai, valamint az ADS-C megállapodás meghatározása; a repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások.	2007. február 26. 2007. július 16. 2007. november 22.
41	Titkárság a Szükséges navigációs teljesítmény és speciális műveleti követelmények kutatócsoport (RNPSOR) támogatásával	Az előírt navigációs teljesítmény (RNP) és a területi navigáció (RNAV) terminológia a teljesítményalapú navigáció (PBN) koncepciójával történő összehangolására vonatkozó szabvány definíciójának módosítása.	2008. március 10. 2008. július 20. 2008. november 20.

<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok)</i>	<i>Tárgy(ak)</i>	<i>Elfogadva/Jóváhagyva</i> <i>Hatályos</i> <i>Alkalmazás</i>
42	Az Operatív munkacsoport hetedik ülésén elfogadott 8/1 Ajánlás (OPSP/7); Titkárság az APANPIRG RVSM munkacsoport támogatásával	A légijárművet mentők és tűzoltók, és a légijármű-vezetők vagy légiutas-kísérő személyzet közötti vészhelyzeti kommunikációra használatos szabvány vészhelyzeti karjelzések módosításai.	2009. március 4. 2009. július 20. 2009. november 19.

***17. Felemelkedés**

Karok oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90 fokos szöget zárnak a törzssel; a kezek tenyérrel felfelé a fej fölé emelkednek. A karmozgás gyorsasága a felemelkedési sebesség mértékét jelzi

***18. Leereszkedés**

Karok oldalsó középtartásban, a jelzőbotok 90 fokos szöget zárnak a törzssel; a kezek tenyérrel lefelé alaptartásba ereszkednek. A karmozgás gyorsasága a leereszkedési sebesség mértékét jelzi.

***19 a). Balra repülés vízszintesen (a légijármű-vezető szemszögéből)**

Jobb kar oldalsó középtartásban 90 fokos szöget zár a törzssel. Bal kar ismételt terelő mozdulatot tesz jobbra.



***19 b). Jobbra repülés vízszintesen (a légitármű-vezető szemszögéből)**

Bal kar oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zár a törzsszel. Jobb kar ismételt terelő mozdulatot tesz balra.



***20. Leszállás**

A lefelé tartott karok a jelzőbotokkal együtt a törzs előtt keresztezik egymást.



21. Helyben maradás/várakozás

Az oldalra nyújtott karok a lefelé mutató jelzőbotokkal együtt 45 fokos szöget zárnak a törzsszel. Ebben a helyzetben maradnak, amíg a légi jármű meg nem kezdheti a következő manőver végrehajtását.

**22. A légitármű elbocsátása**

A légitármű elbocsátását jobb kézzel és/vagy jelzőbottal végzett normál tisztelgés jelzi. A gurulás megkezdéséig szemkontaktust kell tartani a légitármű hajószemélyzetével.

**23. A kormányzervek kezelésének tilalma (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)**

Behajlított jobb kar a fej fölött; kéz ökölbe szorul vagy a jelzőbotot tartja vízszintes helyzetben; bal kar a térd mellett leeresztve marad.

**24. Földi erőforrás rákapcsolása (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)**

Karok a fej fölött; a vízszintesen tartott nyitott bal tenyér és a jobb kéz ujjvégei T betűt formálva összeérnek. Éjszaka a kivilágított jelzőbotokkal ugyanígy T betű formálható a fej fölött.

**25. Földi erőforrás lekapcsolása (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)**

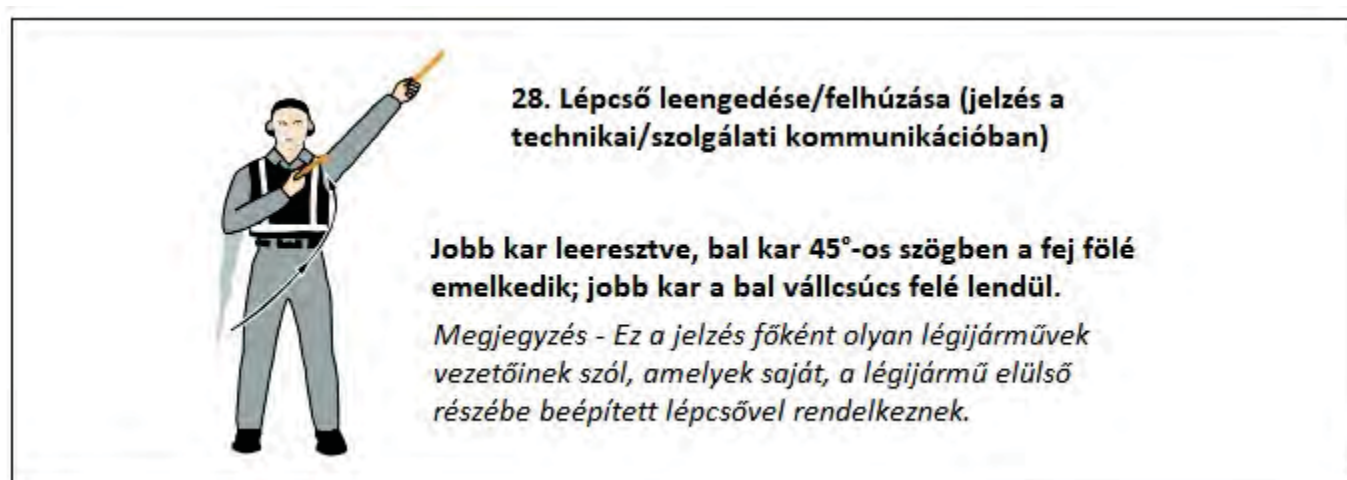
Karok a fej fölött; a vízszintesen tartott nyitott bal tenyér és a jobb kéz ujjvégei T betűt formálva összeérnek; majd a jobb kéz eltávolodik a baltól. **Nem** kapcsolható le az erőforrás, amíg a hajószemélyzet err engedélyt nem ad. Éjszaka a kivilágított jelzőbotokkal ugyanígy T betű formálható a fej fölött.

**26. Visszautasítás (jelzés a technikai/szolgálati kommunikációban)**

Jobb kar oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zár a törzzsel; a hüvelykujj a jelzőbot a föld felé mutat; bal kar a térd mellett leeresztve marad.

**27. Csatlakozás a légijármű belső összeköttetési rendszerére (jelzés technikai/szolgálati kommunikációban)**

Karok oldalsó középtartásban, 90 fokos szöget zárnak a törzzsel; kezek könyökben behajlítva a fülhöz emelkednek.



5.2 A légitársaság vezetőjének jelzései a beállító részére

1. Megjegyzés. — Ezek a jelzések a pilótafülkében ülő pilóta jelzései, és a pilóta kezei kivilágítás nélkül, vagy szükség esetén kivilágítással láthatóak a beállító számára.

2. Megjegyzés. — A légitársaság hajtóműveit a légitársaság felé néző beállító szemszögéből nézve jobbról balra számozzuk (vagyis, az 1-es hajtómű a bal külső hajtómű).

5.2.1 Fékek

Megjegyzés — a kéz ökölbe szorításának, illetőleg az ujjak kinyújtásának pillanata jelzi a fékek behúzásának, illetve kiengedésének pillanatát.

- a) Fékezés: a kéz nyitott tenyérrel az arc elé emelkedik, majd ökölbe szorul.
- b) Fékoldás: az ökölbe szorított kéz az arc elé emelkedik, a tenyér kinyílik.

5.2.2 Féktuskók

- a) Féktuskók a kerék alá helyezése: a kezek kifelé fordított tenyérrel szétterülnek, majd keresztezik egymást az arc előtt.
- b) Féktuskók eltávolítása: kezek kifelé fordított tenyérrel keresztezik egymást az arc előtt, majd szétterülnek.

5.2.3 Hajtóműindításra kész

Az egyik kéz megfelelő számú ujjának felmutatása, a megfelelő számú hajtómű „indításra kész” állapotának jelzése.

5.3 Technikai/szolgálati kommunikációs jelzések

5.3.1 Kézi jelzéseket csak abban az esetben szabad alkalmazni, ha nincs mód szóbeli technikai/szolgálati kommunikációra.

5.3.2 A beállító köteles meggyőződni arról, hogy a hajózó-személyzet nyugtázta a technikai/szolgálati kommunikációs jelzéseket.

Megjegyzés.— A technikai/szolgálati kommunikációs jelzéseket az 1. sz. Függelék tartalmazza a légijármű kiszolgálása során, a hajózó személyezettel történő karjelzések szabványosítására vonatkozóan.

6. SZABVÁNY VÉSZHELYZETI KARJELZÉSEK

Az alábbi kézjelek minimalkövetelményként kerültek meghatározásra a repülőtéri mentők és tűzoltók (ARFF) operatív parancsnoka/ARFF tűzoltók és a balesetet szenvedett hajózó személyzete és/vagy a légiutas-kísérő személyzet közötti vészhelyzeti kommunikációra vonatkozóan. Az ARFF vészhelyzeti kézjeleket a légijármű elülső, bal oldaláról kell leadni a légijármű személyzete felé.

Megjegyzés — a légijármű személyzetével történő hatékonyabb kommunikáció érdekében a vészhelyzeti jelzéseket az ARFF tűzoltók egyéb pozíciókból is megadhatják.



1. Javaslat a kiürítésre (evakuálás)

Miután a külső szituáció az ARFF és az operatív parancsnoka által megvizsgálásra került, a légi jármű kiürítése javasolt. Kar előre nyújtva, tenyére szemmagasságban. A behajlított kéz ismételt hívó mozdulatot tesz. A másik kar leengedve marad.

Éjszaka - ugyanez világító rudakkal.



2. Javaslat a kiürítés (evakuálás) megszakítására

A folyamatban lévő kiürítés megszakítása. Meg kell szakítani a légi jármű mozgását, és minden egyéb folyamatban lévő tevékenységet.

Kezek a homlok előtt, csuklónál keresztezve.

Éjszaka - ugyanez a jelzés jelzőbotokkal.



3. Vészhelyzet elhárulása

Külső jelek nem utalnak a veszélyre, az az "minden-rendben". Karok oldaltartásban, a törzssel 45 fokos szöget zárnak be. Leereszkednek a derék alatt egyszerre, és a csuklók keresztezik egymást majd visszaemelkednek a kiindulási helyzetbe ("biztonságos" jelzés).

Éjszaka - ugyanez jelzőbotokkal.



4. Tűz

Jobb kéz "legyező" mozgásokat végez válltól térdig, bal kéz az égő terület felé mutat.

Éjszaka - *ugyanez jelzőbotokkal.*

3. sz. FÜGGELÉK UTAZÓMAGASSÁGOK TÁBLÁZATAI

A jelen Annex által megkívánt esetekben betartandó utazómagasságok a következők:

RVSM — LÁB

- a) azokon a területeken, ahol a magasság kifejezése lábban történik, és ahol a körzeti léginnavigációs megállapodásokkal összhangban, – 300 méter (1000 láb) függőleges elkülönítési minimum alkalmazandó, FL 290 és FL 410* (mindkettő szélső érték beleértendő) között, az előírt utazómagasságok a következők:

ÚTIRÁNY**											
000 fok és 179 fok között***						180 fok és 359 fok között***					
IFR repülések			VFR repülések			IFR repülések			VFR repülések		
Szint			Szint			Szint			Szint		
Repülés i szint t	Láb	Méter	Repülés i szint	Láb	Méter	Repülés i szint t	Láb	Méter	Repülés i szint t	Láb	Méter
010	1 000	300	–	–	–	020	2 000	600	–	–	–
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
stb.	stb.	stb.				stb.	stb.	stb.			

* Kivéve, amikor körzeti léginnavigációs megállapodás alapján, meghatározott feltételek esetén, a FL 410 felett a légtér kijelölt részeiben működő légijárművek számára a 300 méteres (1000 láb) névleges függőleges elkülönítési minimumra alapozott módosított utazómagasság táblázatot írtak elő használatra.

** Mágneses útírányszög, vagy a sarki területeknél a 70°-os szélességi körnél magasabban, illetve hasonló területek esetén az illetékes ATS hatóságok előírása szerint, hálózati útírány, amelyet a Greenwich-i Meridiánnal párhuzamos vonalaknak egy sztereografikus poláris térképre kivetített hálózata határoz meg, ahol az északi irány a hálózati észak.

*** Kivéve, ahol körzeti léginavigációs megállapodás alapján a 090-269 fokos, illetőleg a 270-089 fokos irányokat írták elő az uralkodó forgalmi irányok alkalmazásának lehetővé tételére, és ahol az ennek megfelelő átváltási eljárásokat jelölték ki.

Megjegyzés.— A függőleges elkülönítésre vonatkozó útmutató anyag a “Kézikönyv a FL 290 és FL 410 (mindkét szélső érték beleértendő) közötti 300 méteres (1000 láb) függőleges elkülönítési minimum teljesítéséhez (Doc 9574)” című dokumentumban található.

Annex 2.

APP 3-1

09/11/19
42.

RVSM — MÉTER

- b) azokon a területeken, ahol a magasság kifejezése méterben történik és a – körzeti léginnavigációs megállapodás alapján, és az egyezményben meghatározott körülményekkel összhangban – 300 méter függőleges elkülönítési minimum alkalmazandó 8 900 m és 12 500 m-es magasság között (mindkét szélső érték beleértendő) az előírt utazómagasságok a következők:*

ÚTIRÁNY**											
000 fok és 179 fok között***						180 fok és 359 fok között***					
IFR repülések			VFR repülések			IFR repülések			VFR repülések		
Repülési szint			Repülési szint			Repülési szint			Repülési szint		
Szabvány y metriku s	Méter	Láb	Szabvány y metriku s	Méter	Láb	Szabvány y metriku s	Méter	Láb	Szabvány y metriku s	Méter	Láb
0030	300	1 000	—	—	—	0060	600	2 000	—	—	—
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100				0920	9 200	30 100			
0950	9 500	31 100				0980	9 800	32 100			
1010	10 100	33 100				1040	10 400	34 100			
1070	10 700	35 100				1100	11 000	36 100			
1130	11 300	37 100				1160	11 600	38 100			
1190	11 900	39 100				1220	12 200	40 100			
1250	12 500	41 100				1310	13 100	43 000			
1370	13 700	44 900				1430	14 300	46 900			
1490	14 900	48 900				1550	15 500	50 900			
stb.	stb.	stb.				stb.	stb.	stb.			

* Kivéve, amikor körzeti léginnavigációs megállapodás alapján, meghatározott feltételek esetén, a FL 410 felett a légtér kijelölt részeiben repülő légi járművek számára a 300 méteres (1000 láb) névleges függőleges elkülönítési minimumra alapozott módosított utazómagasság táblázatot írtak elő használatra.

** Mágneses útírányszög, vagy a sarki területeknél a 70°-os szélességi körnél magasabban, illetve hasonló területek esetén az illetékes ATS hatóságok előírása szerint, hálózati útírány, amelyet a Greenwich-i Meridiánnal párhuzamos vonalaknak egy sztereografikus poláris térképre kivetített hálózata határoz meg, ahol az északi irány a hálózati észak.

*** Kivéve, ahol a körzeti léginnavigációs megállapodás alapján a 090-269 fokos, illetőleg a 270-089 fokos irányokat írták elő az uralkodó forgalmi irányok alkalmazásának lehetővé tételére, és ahol az ennek megfelelő átváltási eljárásokat jelölték ki.

Megjegyzés.— A függőleges elkülönítésre vonatkozó útmutató anyag a “Kézikönyv a FL 290 és FL 410 (mindkét szélső érték beleértendő) közötti 300 méteres (1000 láb) függőleges elkülönítési minimum teljesítéséhez (Doc 9574)” című dokumentumban található.

09/11/19

42.

APP 3-2

Non-RVSM — LÁB

c) Egyéb területeken, ahol a magasság elsődlegesen használt mértékegysége a láb:

ÚTIRÁNY*											
000 fok és 179 fok között***						180 fok és 359 fok között**					
IFR repülések Repülési szint			VFR repülések Repülési szint			IFR repülések Repülési szint			VFR repülések Repülési szint		
Repülési szint	Láb	Méter	Repülési szint	Láb	Méter	Repülési szint	Láb	Méter	Repülési szint	Láb	Méter
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850	300	30 000	9 150	310	31 000	9 450	320	32 000	9 750
330	33 000	10 050	340	34 000	10 350	350	35 000	10 650	360	36 000	10 950
370	37 000	11 300	380	38 000	11 600	390	39 000	11 900	400	40 000	12 200
410	41 000	12 500	420	42 000	12 800	430	43 000	13 100	440	44 000	13 400
450	45 000	13 700	460	46 000	14 000	470	47 000	14 350	480	48 000	14 650
490	49 000	14 950	500	50 000	15 250	510	51 000	15 550	520	52 000	15 850
stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.

* Mágneses útirányszög, vagy a sarki területeknél a 70°-os szélességi körnél magasabban, illetve hasonló területek esetén az illetékes ATS hatóságok előírása szerint, hálózati útirány, amelyet a Greenwich-i Meridiánnal párhuzamos vonalaknak egy sztereografikus poláris térképre kivetített hálózata határoz meg, ahol az északi irány a hálózati észak.

** Kivéve, ahol körzeti léginavigációs megállapodás alapján a 090-269 fokos, illetőleg a 270-089 fokos irányokat írták elő az uralkodó forgalmi irányok alkalmazásának lehetővé tételére, és ahol az ennek megfelelő átváltási eljárásokat kijelölésre kerültek.

Megjegyzés.— A függőleges elkülönítésre vonatkozó útmutató anyag a “Kézikönyv a FL 290 és FL 410 (mindkét szélső érték beleértendő) közötti 300 méteres (1000 láb) függőleges elkülönítési minimum teljesítéséhez (Doc 9574)” című dokumentumban található.

Non-RVSM — MÉTER

d) Egyéb területeken, ahol a magasság elsődlegesen használt mértékegysége a méter:

ÚTIRÁNY*											
000 fok és 179 fok között***						180 fok és 359 fok között**					
IFR repülések			VFR repülések			IFR repülések			VFR repülések		
Szabvány metrikus	Repülési szint		Szabvány metrikus	Repülési szint		Szabvány metrikus	Repülési szint		Szabvány metrikus	Repülési szint	
	Méter	Láb		Méter	Láb		Méter	Láb		Méter	Láb
0030	300	1 000	—	—	—	0060	600	2 000	—	—	—
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100	0920	9 200	30 100	0950	9 500	31 100	0980	9 800	32 100
1010	10 100	33 100	1040	10 400	34 100	1070	10 700	35 100	1100	11 000	36 100
1130	11 300	37 100	1160	11 600	38 100	1190	11 900	39 100	1220	12 200	40 100
1250	12 500	41 100	1280	12 800	42 100	1310	13 100	43 000	1370	13 400	44 000
1370	13 700	44 900	1400	14 000	46 100	1430	14 300	46 900	1460	14 600	47 900
1490	14 900	48 900	1520	15 200	49 900	1550	15 500	50 900	1580	15 800	51 900
stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.	stb.

* Mágneses útirányszög, vagy a sarki területnél a 70°-os szélességi körnél magasabban, illetve hasonló területek esetén az illetékes ATS hatóságok előírása szerint, hálózati útirány, amelyet a Greenwich-i Meridiánnal párhuzamos vonalaknak egy sztereografikus poláris térképre kivetített hálózata határoz meg, ahol az északi irány a hálózati észak.

** Kivéve, ahol a körzeti léginavigációs megállapodás alapján a 090-269 fokos, illetőleg a 270-089 fokos irányokat írták elő az uralkodó forgalmi irányok alkalmazásának lehetővé tételére, és ahol az ennek megfelelő átváltási eljárásokat jelölték ki.

Megjegyzés.— A függőleges elkülönítésre vonatkozó útmutató anyag a “Kézikönyv a FL 290 és FL 410 (mindkét szélsőérték beleértendő) közötti 300 méteres (1000 láb) függőleges elkülönítési minimum teljesítéséhez (Doc 9574)” című dokumentumban található.