

*A 41. 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<br>(Az 1-38. módosításokat tartalmazza)                                                    | 2005. július 11.            | 2005. november 24.            |
| 39. módosítás<br>(A Tanács 2006. február 20-án fogadta el)                                                | 2006. július 17.            | 2006. november 23.            |
| 40. módosítás<br>(A Tanács 2007. február 26-án fogadta el)                                                | 2007. július 16.            | 2007. november 22.            |
| 41. módosítás<br>(A Tanács 2008. március 10-én fogadta el)<br>Kicszerélendő lapok (x) 1-3-tól 1-6-ig, 3-8 | 2008. július 20.            | 2008. november 20.            |

41. 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 2008. november 20-tól alkalmazandó 41. módosítás átvétele érdekében.

- |                            |              |
|----------------------------|--------------|
| a) Oldal: (x)              | — Előszó     |
| b) Oldalak: 1-3-tól 1-6-ig | — 1. fejezet |
| c) Oldal: 3-8              | — 3. fejezet |

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

08/7/20

| Módosítás         | Forrás(ok)                                                                                                                                                                                                                              | Tárgy(ak)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Elfogadva/Jóváhagyva<br>Hatályos<br>Alkalmazás               |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 22                | Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                                                                                | Személyzet nélküli szabad ballonok; számított érkezési idő.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 1981. március 2.<br>1981. július 2.<br>1981. november 26.    |
| 23<br>(7. kiadás) | Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                                                                                | Polgári légijármű elfogása.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 1981. április 1.<br>1981. augusztus 1.<br>1981. november 26. |
| 24                | Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                                                                                | Légijármű külső fények.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1982. március 19.<br>1982. július 19.<br>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 légijármű elfogásánál; a légijármű bérletére; cseréjére és különjáratú üzemeltetésére vonatkozó megjegyzés; előírások a légijármű földi mozgására és gurulására; 2. sorozatú jelzések; amelyeket a forgószárnyas légijármű elfogás esetén használ; mértékegységek. | 1983. március 21.<br>1983. július 29.<br>1983. november 24.  |
| 26                | Adatfeldolgozási munkacsoport 1981. évi harmadik ülése —<br>Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                    | Meghatározások; a légiforgalmi szolgálati egységeknek benyújtott repülési terv tartalma; az ismétlődő repülési tervek; ATS adatcsere; az elfogó légijármű által használt kifejezések kiejtése; rádió-távbeszélő sürgősségi jelzés egyeztetése az Annex 10. II. kötetével; UTC - Egyeztetett Világidő.                                                                                                                                     | 1984. június 22.<br>1984. október 22.<br>1985. november 21.  |
| 27<br>(8. kiadás) | Tanács; Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                                                                        | Polgári légijármű azonosítása és elfogása.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 1986. március 10.<br>1986. július 27.<br>1986. november 20.  |
| 28                | Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                                                                                | A forgalmi előtér meghatározása; különleges eljárások a jogellenes beavatkozás esetére.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1987. március 16.<br>1987. július 27.<br>1987. november 19.  |
| 29<br>(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 | Légijármű üzemeltetés VFR/IFR vegyes körülmények között; a légijármű földi mozgása, irányítása és ellenőrzése; a jogellenes beavatkozásnak számító tevékenységek; forgószárnyas légijármű elfogóként történő igénybevétele.                                                                                                                                                                                                               | 1990. március 12.<br>1990. július 30.<br>1991. november 14.  |
| 30                | SSR fejlesztési és összeűtköztet megelőző rendszerek munkacsoport 1989. évi negyedik ülése (SICASP/4)                                                                                                                                   | Meghatározások; összeűtköztetés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 1993. február 26.<br>1993. július 26.<br>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 légijárművek között; polgári légijárművek kötelékrepülése ellenőrzött légtérben; automatikus légtérfelderítés | 1994. március 18.<br>1994. július 25.<br>1994. november 10. |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|

| Módosítás          | Forrás(ok)                                                                                                                                                                                                                | Tárgy(ak)                                                                                                                                                                                                                                                           | Elfogadva/Jóváhagyva<br>Hatályos<br>Alkalmazás              |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 32                 | Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                                                                  | Megjegyzés az összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer (ACAS) elhelyezésére és alkalmazására vonatkozó előírásokhoz.                                                                                                                                   | 1996. február 19.<br>1996. február 19.<br>—                 |
| 33                 | Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                                                                  | Összeköttetés megszakadása esetén alkalmazott eljárások.                                                                                                                                                                                                            | 1997. február 26.<br>1997. július 21.<br>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; a pszichoaktív szerek használatával kapcsolatos kérdések. | 1998. március 19.<br>1998. július 20.<br>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.<br>1999. július 19.<br>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; 3. Annex 72. sz. módosítása                     | Módosított meghatározások: légiforgalmi irányító egység, bevezető irányító egység, kitérő repülőtér, hajózó személyzeti tag, parancsnokpilóta, látástávolság; továbbá szerkesztői módosítások.                                                                      | 2001. március 12.<br>2001. július 16.<br>2001. november 1.  |
| 37                 | Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP)                                                                                                                                                                     | Repülőgépvezető által jogellenes beavatkozás esetén követendő eljárások; szerkesztői módosítások.                                                                                                                                                                   | 2003. február 28.<br>—<br>—                                 |
| 38<br>(10. kiadás) | Titkárság                                                                                                                                                                                                                 | Meghatározások; beállítói jelzések; rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; elfogási manőverek; szerkesztői módosítások;                                                                                                                        | 2005. február 23.<br>2005. július 11.<br>2005. november 24. |
| 39                 | Titkárság                                                                                                                                                                                                                 | Átszövegezés a parancsnokpilótára az összeütközések elkerüléséért háruló felelősség kihangsúlyozására.                                                                                                                                                              | 2006. február 20.<br>2006. július 17.<br>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.<br>2007. július 16.<br>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.<br>2008. július 20.<br>2008. november 20. |

**Körzeti irányító szolgálat.** Az irányítói körzetekben üzemelő ellenőrzött repülések számára létesített légiforgalmi irányító szolgálat.

**Területi navigáció.** Egy olyan navigációs módszer, amely lehetővé teszi a légi jármű bármely, kívánt útvonalon történő repülését a földi vagy a földkörüli pályára állított navigációs berendezések hatótávolságán belül, vagy a repülőgépbe beépített navigációs berendezések képességeinek megfelelően, vagy ezek kombinációja erejéig.

*Megjegyzés.— A területi navigáció teljesítményalapú navigációt és egyéb, a teljesítményalapú navigáció definíciójának meg nem felelő műveleteket is magába foglal.*

**ATS útvonal.** A légiforgalmi szolgálatok biztosításához szükséges, a forgalom áramlásának lebonyolítását segítő, kijelölt útvonal.

1. *Megjegyzés.— A “légiforgalmi (ATS) útvonal” kifejezés általános megnevezés, amely többek között légi útvonalat, tanácsadói, ellenőrzött vagy nem ellenőrzött, érkezési vagy indulási útvonalat is jelenthet.*

2. *Megjegyzés.— A légiforgalmi (ATS) útvonalat az útvonalspecifikációk határozzák meg, amelyek tartalmazzák az az ATS útvonal azonosítóját, a jelentős pontokra (útvonal pontok) való rárepülési vagy az azoktól alkalmazandó kirepülési irányszöveget, az ilyen pontok közötti távolságot, a pozíciójelentési előírásokat, valamint az illetékes légiforgalmi szolgálatot felügyelő hatóság által megállapított legalacsonyabb biztonságos tengerszint feletti repülési magasságot.*

**Automatikus légtérfelderítés pozícióadat-sugárzással (ADS-B).** Egy olyan rendszer, amely segítségével a légi járművek, a repülőtéri járművek és egyéb tárgyak az adatkapcsolaton keresztül sugárzási üzemmód használatával automatikusan továbbítják és fogadják az olyan adatokat, mint pl. a környező (légi) járművek azonosítója, pozíciója és egyéb releváns adatai.

**Automatikus légtérfelderítés egyedi pozícióadat-továbbítással (ADS-C).** Olyan eljárás, amely révén a földi rendszer és a légi járművek között adatkapcsolat útján egyeztetésre kerül sor az ADS-C megállapodás feltételeiről, meghatározva, hogy milyen feltételek esetén kezdeményezzék az ADS-C jelentéseket, és azok milyen adatokat tartalmazzanak;

*Megjegyzés.— Az ADS megállapodás rövidítést gyakran használják az ADS eseménymegállapodásra, az ADS igénymegállapodásra, az ADS időszakos megállapodásra, és a vészhelyzeti üzemmódra is.*

**Felhőalap.** A 6000 méter (20 000 láb) alatt, az égbolt több mint felét beborító föld vagy vízfelszín feletti legalacsonyabb felhőréteg alapjának magassága.

**Átkapcsolási pont.** Az a pont, ahol az egy VOR berendezéshez képesti irányszöggel meghatározott ATS útvonalszakaszon repülő légijármű elsődleges navigációs vevőberendezését a mögötte található navigációs berendezésről az útvonalon következő, a légijármű előtt található navigációs berendezésre kapcsolja át.

*Megjegyzés. — az átkapcsolási pontokat azért hozták létre, hogy minden használatos szinten optimális egyensúlyt hozzanak létre a jelerősség és -minőség tekintetében, valamint, hogy minden, ugyanazon ATS útvonalszakaszon repülő légijármű ugyanahhoz a berendezéshez viszonyítsa repülési irányszögét.*

**Engedélyhatár.** Az a pont, ameddig a légijármű a légiforgalmi irányító általi engedéllyel rendelkezik.

**Írányítói terület.** A földfelszín feletti meghatározott határtól felfelé terjedő ellenőrzött légtér.

**Ellenőrzött repülőtér.** Olyan repülőtér, amely körzetében a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

*Megjegyzés: Az “ellenőrzött repülőtér” kifejezés azt jelzi, hogy a repülőtéri forgalom számára légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak, azonban ez nem jelenti szükségszerűen azt, hogy ott repülőtéri irányítói körzet is van.*

**Ellenőrzött légtér.** Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légtér- osztályozásnak megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatot biztosítanak.

*Megjegyzés — Az ellenőrzött légtér olyan gyűjtőfogalom, amelybe az Annex 11. 2.6. pontjában ismertetett A, B, C, D és E osztályú ATS légterek tartoznak.*

**Ellenőrzött repülés.** Minden olyan repülés, amelyhez légiforgalmi irányító általi engedély szükséges.

**Légiforgalmi irányító és repülőgépvezető közötti adatkapcsolati kommunikáció (CPDLC).** A légiforgalmi irányító és a repülőgépvezető közötti kommunikációs mód, amelyben a légiforgalmi irányítói közleményeket adatkapcsolati összeköttetéssel továbbítják.

**Írányítói zóna.** A földfelszíntől egy meghatározott magasságig felfelé terjedő ellenőrzött légtér;



**Utazó emelkedés.** Olyan repülési technika, amely során a repülőgép magasságának növelését a repülőgép tömegének csökkenésével éri el.

**Utazómagasság.** A repülési szint, amelyet a légi jármű a repülés jelentős szakasza során tart.

**Érvényes repülési terv.** A későbbi engedélyekből (ha van ilyen) adódó módosításokat is magába foglaló repülési terv.

**Veszélyes légtér.** Meghatározott méretű légtér, amelyen belül bizonyos kijelölt időpontokban a légi jármű repülésére veszélyes tevékenység folyhat.

**Adatkapcsolat használatával történő kommunikáció.** Olyan kommunikációs eljárás, amelynek célja az adatkapcsolaton keresztül történő közleményváltás.

**Számított fékoldási idő.** Az a számított időpont, amikor a légi jármű megkezd az indulással összefüggő mozgását.

**Számított érkezési idő.** A műszerrepülési szabályok szerint végrehajtott repülések esetében az az időpont, amikor a légi jármű a számítások szerint azon navigációs berendezéssel meghatározott kijelölt pont fölé érkezik, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdődik; vagy amennyiben nincs ilyen, a repülőteret kiszolgáló navigációs berendezés, az az időpont, amikor a légi jármű a repülőter fölé érkezik. A látvarepülési szabályok szerint végzett repülések esetében az a számított időpont, amikor a légi jármű a repülőter fölé érkezik.

**Várható bevezetési idő.** Az az időpont, amikor légiforgalmi irányító szolgálat számítása szerint egy késleltetetten érkező légi jármű a leszálláshoz történő megközelítés végrehajtásához elhagyja a várakozási pontot.

*Megjegyzés.*— A várakozási pont elhagyásának tényleges időpontja a bevezető irányító engedélyétől függ.

**Benyújtott repülési terv.** A repülőgépvezető vagy kijelölt képviselője által a légiforgalmi szolgálati egységnek benyújtott repülési terv annak későbbi módosításai nélkül.

**Hajózó személyzeti tag.** Szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyzeti tag, aki a repülés időtartama alatt a légi jármű üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen feladatok ellátásáért felelős.

**Repüléstájékoztató központ.** Repüléstájékoztató és riasztó szolgálat biztosítására létrehozott egység.

**Repüléstájékoztató körzet.** Meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot biztosítanak.

**Repüléstájékoztató szolgálat.** A repülések biztonságos és hatékony végrehajtásához hasznos tanácsok és tájékoztatások nyújtása céljából biztosított szolgálat.

**Repülési szint.** Egy meghatározott, 1013,2 hectopascal (hPa) értékű egyezményes nyomásértékhez viszonyított állandó atmoszférikus légnyomású felület, amelyet más ilyen felületektől meghatározott mértékű légnyomáskülönbség választ el.

1. *Megjegyzés.*— Az egyezményes nemzetközi műléggörnek megfelelően kalibrált nyomásmagasságmérő:

- a) QNH beállításra állítva a tengerszint feletti magasságot;
- b) QFE beállításra állítva a QFE földfelszín feletti magasságot;
- c) 1013,2 hectopascal (hPa) beállításra állítva a repülési szintet (FL) jelzi ki.

2. *Megjegyzés.* — A fenti 1. Megjegyzésben használt tengerszint és földfelszín feletti magasság kifejezések barometrikus, azaz nyomásmagasságot, és nem geometrikus, azaz földméréssel számított terepmagasságot jelentenek.

**Repülési terv.** A légiforgalmi szolgálati egységek rendelkezésére bocsátott, a légi jármű tervezett repülésére vagy a repülés egy szakaszára vonatkozó meghatározott tájékoztatás.

**Repülési látástávolság.** A repülés közben a légi jármű pilótafülkéjéből előre tekintve észlelhető látástávolság.

**Földi látástávolság.** A repülőtéren az erre felhatalmazott észlelő vagy automatikus rendszerek által jelentett látástávolság.

**Géptengely-irányszög.** Az általában északtól (földrajzi, mágneses, iránytű vagy hálózati) fokokban kifejezett irány, amelyre a légijármű hossztengelye mutat.

**Földfelszín feletti magasság.** Egy pontként vett szint, tárgy vagy pont valamint egy meghatározott vonatkozási alap (alapadat) közötti függőleges távolság.

**Műszerrepülési szabályok (IFR).** A műszer szerinti repülési szabályok jelzésére alkalmazott rövidítés.

**IFR repülés.** Műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

**IMC.** A műszeres időjárási körülmények jelzésére alkalmazott rövidítés.

**Műszeres megközelítési eljárás.** A repülési műszerek segítségével, akadálymentességgel végrehajtott, előre meghatározott repülési műveletek sorozata, amely a repülőtéri megközelítési eljárás kezdő pontjától vagy — ahol ez alkalmazható — egy meghatározott érkezési útvonal kezdetétől addig a pontig tart, amelytől a leszállás végrehajtható, illetve amennyiben a leszállást nem hajtják végre, addig ahonnan a várakozási vagy útvonal akadálymentességi előírásokat alkalmazzák. A műszeres megközelítési eljárások a következőképpen oszthatók:

**Nem precíziós bevezetés (NPA).** Olyan műszeres megközelítési eljárás, amely keresztirányú mozgásokra vonatkozó instrukciók segítségével, függőleges mozgásokra vonatkozó utasítások nélkül vezeti be a légijárművet a leszálláshoz.

**Bevezetés függőleges iránymutatással (APV).** Olyan műszeres megközelítési eljárás, amely keresztirányú és függőleges mozgásokra vonatkozó instrukciók segítségével vezeti be a légijárművet a leszálláshoz, de nem felel meg a precíziós bevezetés és leszállás követelményeinek.

**Precíziós bevezetési eljárások (PA).** Olyan műszeres megközelítési eljárások, amely precíziós keresztirányú és függőleges mozgásra vonatkozó utasításokat ad, a berendezés üzemeltetési kategóriájának megfelelő minimumokkal.

**Megjegyzés — A keresztirányú és függőleges mozgásra vonatkozó utasítások alatt következők egyike által adott utasítások értendők:**

- a) egy földi navigációs berendezés; vagy
- b) számítógép által generált navigációs adatok.

**A műszeres időjárási körülmények.** Látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal és felhőalappal kifejezett olyan időjárási körülmények, amelyek a látvarepülési időjárási körülményekre meghatározott minimum értékeknél alacsonyabbak.

*Megjegyzés — A látvarepülési időjárási körülményekre meghatározott minimum értékeket a 4. fejezet tartalmazza.*

**Leszállási terület.** A mozgási terület azon része, amely a légi jármű le és felszállására szolgál.

**Szint.** A levegőben levő légi jármű függőleges helyzetére vonatkozó általános kifejezés, amely jelenthet földfelszín feletti vagy tengerszínhez viszonyított magasságot, illetve repülési szintet.

**Munkaterület.** Egy repülőtérnek a légi járművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a forgalmi előterek nem tartoznak bele.

**Mozgási terület.** Egy repülőtérnek a légijárművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a munkaterület és a forgalmi előterek is beletartoznak.

**Parancsnokpilóta.** Az üzemeltető, vagy általános célú (kisgépes) repülésben a tulajdonos által parancsnokpilótának kijelölt pilóta, akit megbíznak a repülés biztonságos végrehajtásával.

**Nyomásmagasság.** A Nemzetközi Műlégkör szerinti nyomásértéknek megfelelő magasságértékben kifejezett légköri nyomás.\*

**Káros szerek problémát okozó használata.** A repülési szakszemélyzet által fogyasztott olyan egy vagy több pszichoaktív szer használata, amely:

- a) használójára nézve közvetlen veszélyt jelent, vagy mások életét, egészségét, illetve jólétét veszélyeztet; és/vagy
- b) foglalkozási, szociális, mentálhigiénés, fizikai problémát, vagy rendellenességet okoz, illetve azt súlyosbítja.

**Tiltott terület.** Egy állam földfelszíni területe vagy felségvizei felett elhelyezkedő meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légijármű repülése tilos.

**Pszichoaktív szerek.** Az alkohol, az ópium-rokon-, a cannabis-rokon anyagok, a nyugtató és hipnotikus anyagok, a kokain, a tudatállapotot befolyásoló egyéb szerek, a hallucinogén anyagok és az illó oldószerek a kávé és a dohány kivételével.

**Rádió-távbeszélés.** Olyan rádiókommunikációs módszer, amelynek során az információcsere elsősorban szóbeli közleményváltással történik.

**Ismétlődő repülési terv (RPL).** Gyakran ismétlődő, rendszeresen üzemeltetett, azonos jellemzőkkel rendelkező egyedi repülések sorozatára vonatkozó repülési terv, amelyet a légijármű üzemeltetője nyújt be megőrzésre és a légiforgalmi szolgálati egységek számára ismétlődő felhasználásra.

**Jelentőpont.** Meghatározott földrajzi hely, amelyhez viszonyítva egy légijármű helyzete jelenthető.

**Korlátozott légtér.** Egy állam szárazföldi területe vagy felségvizei felett elhelyezkedő meghatározott kiterjedésű légtér, amelyen belül a légijármű repülését bizonyos feltételek függvényében korlátozzák.

---

\* Az Annex 8. alapján.

**Futópálya.** Egy szárazföldi repülőtéren meghatározott téglalap alakú terület, amelyet légijárművek le- és felszállására alakítottak ki.

**Futópálya várakozási pont.** A futópálya, egy akadály, vagy az ILS/MLS kritikus vagy zavarásra érzékeny területei védelmében kijelölt várakozási vonal, amelynél a guruló légijárműveknek és egyéb járműveknek a repülőtéri irányító torony ettől eltérő engedélyének hiányában meg kell állniuk és várakozniuk kell.

*Megjegyzés. — A rádió-távbeszélő frazeológiában a várakozási pont kifejezés a futópálya előtti várakozási pontot jelenti.*

**Biztonsági szempontból fontos személyek.** Azon személyek, akik feladataik és kötelességeik nem megfelelő ellátása esetén veszélyeztethetik a repülésbiztonságot, beleértve pl. a hajózó személyzet tagjait, a légijármű karbantartó személyzetet és a légiforgalmi irányítókat.

**Jelterület.** A repülőtéren a földi látjelek kihelyezésére használt terület.

**Különleges VFR repülés.** Egy irányítói körzeten belül, a látvarepülési időjárási körülményeknél rosszabb időjárási helyzetben a légiforgalmi irányító szolgálat által engedélyezett VFR repülés.

**Gurulás.** A légijármű mozgása a repülőtér területén saját hajtóművei segítségével, a fel és leszállás eseteit kivéve.

**Gurulóút.** Egy szárazföldi repülőtéren a légijárművek gurulására kialakított út, amelynek rendeltetése a repülőtér egyes részei közötti összeköttetés biztosítása, beleértve:

- a) Légijármű állóhely gurulási nyomvonal. A forgalmi előtér gurulóútként kijelölt része, amelynek kizárólagos rendeltetése a légijármű állóhelyek megközelítésének biztosítása.
- b) Forgalmi előtéri gurulóút. A gurulóút-rendszer forgalmi előtéren átvezető része, amelynek rendeltetése a forgalmi előtéren történő átgurulás biztosítása.
- c) Gyors legurulóút. Egy, a futópályához hegyesszögben csatlakozó gurulóút, amely lehetővé teszi, hogy a leszálló repülőgépek más, legurulásra használható gurulóúttal szemben nagyobb sebességgel hagyják el a futópályát, így módon csökkentve annak foglaltsági idejét.

**Közelkörzet.** Egy vagy több repülőtér közelében, általában a légiforgalmi szolgálati útvonalak találkozási pontjánál létesített irányítói körzet.

**Teljes számított repülési idő.** IFR repülések esetében az a számított időtartam, amely a felszállástól addig szükséges, amíg a légi jármű azon, navigációs berendezéssel meghatározott kijelölt pont fölé érkezik, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdődik; vagy amennyiben a rendeltetési repülőtér nem szolgálja ki navigációs berendezés, az az időtartam, amely alatt a légi jármű a rendeltetési repülőtér fölé érkezik. A VFR repülések esetében a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé történő érkezésig számított időtartam.

**Útirány.** A légi jármű repülési útvonalának vetülete a föld felületén, amelynek irányát bármely adott pontban általában északhoz (földrajzi, mágneses vagy földrajzi hálózati) viszonyított fok értékben fejezik ki.

**Forgalom elkerülésére adott tájékoztatás.** Repülési műveletek végrehajtására vonatkozó tanács a légiforgalmi szolgálati egységtől annak érdekében, hogy ezzel segítséget nyújtsanak a repülőgépvezető számára az összeütközés elkerüléséhez.

**Forgalmi tájékoztatás.** A légiforgalmi szolgálati egységtől származó, az adott légi jármű közelében vagy annak tervezett útvonalán előforduló ismert vagy észlelt légi forgalomról szóló tájékoztatás annak érdekében, hogy a repülőgépvezetőt figyelmeztessék és ezzel segítséget nyújtsanak számára az összeütközések elkerüléséhez.

**Átváltási magasság.** Az a magasság, amelyen vagy amely alatt a légijármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magassághoz viszonyítva ellenőrzik.

**Személyzet nélküli szabad ballon.** Hajtómű és személyzet nélkül szabadon repülő, levegőnél könnyebb légijármű.

*Megjegyzés. — A személyzet nélküli szabad ballonok a 4. sz. Függelék előírásai alapján nehéz, közepes és könnyű osztályba tartoznak.*

**VFR.** A látvarepülési szabályok jelzésére használt rövidítés.

**VFR repülés.** A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés.

**Látástávolság.** Léginavigációs értelemben vett látástávolság a következő két érték közül magasabb érték:

- a) az a legnagyobb távolság, amelyről egy megfelelő méretű, a földfelszínhez közel elhelyezkedő fekete tárgy világos háttér esetén látható és felismerhető;
- b) az a legnagyobb távolság, amelyről a kb. 1000 kandela fényerősségű fények kivilágítatlan háttér esetén láthatók és azonosíthatók.

1. *Megjegyzés. — A két távolság a levegőben egy adott kioltási együttható mellett különböző értékű. A b) pont értéke a háttérvilágítás függvényében változó. Az a) pont értéke jelenti a meteorológiai optikai távolságot (MOR).*

2. *Megjegyzés. — A meghatározás a helyi szokások szerinti és speciális jelentésekben használt megfigyelésekre, a METAR és SPECI jelentésekben használt, az uralkodó és minimum látástávolság megfigyelt értékére, valamint a földi látástávolság megfigyelt értékére vonatkozik.*

**Látvarepülési időjárási körülmények** — Látástávolsággal, felhőzettől mért távolsággal és felhőalappal kifejezett olyan időjárási körülmények, amelyek a meghatározott minimumokat elérik vagy azoknál jobbak.

*Megjegyzés — A meghatározott minimum értékeket a 4. fejezet tartalmazza.*

**VMC.** A látvarepülési időjárási körülmények jelzésére alkalmazott rövidítés.



3.6.1.4 Az ellenőrzött repülőtéren üzemelő légi jármű nem gurulhat a munkaterületen a repülőtéri irányító torony engedélye nélkül, és be kell tartania az ezen egység által adott utasításokat.

### 3.6.2 A repülési terv betartása

3.6.2.1 A 3.6.2.2 és 3.6.2.4 pontokban ismertetett esetek kivételével a légi járműnek be kell tartania az ellenőrzött repülésre benyújtott érvényes repülési tervét vagy annak megfelelő részét, kivéve ha valamilyen módosítást kért és erre az illetékes légiforgalmi szolgálati egységtől engedélyt kapott, vagy, ha olyan kényszerhelyzetbe került, amely azonnali cselekvést követel meg. Ebben az esetben, amint azt a kényszerintézkedés végrehajtása után a körülmények lehetővé teszik, értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a foganatosított intézkedésről és arról a tényről, hogy azt kényszerítő körülmények hatására hajtották végre.

3.6.2.1.1 Ha az ellenőrzött repülés tekintetében a megfelelő ATS felügyeleti hatóság nem hagyta jóvá másként, vagy a megfelelő légiforgalmi irányító egység nem adott egyéb engedélyt, az ilyen repüléseknek lehetőség szerint:

- a) kijelölt ATS útvonalon történő repülés alkalmával az adott útvonal meghatározott középvonalán; vagy
- b) bármely más útvonalon történő repülés alkalmával az útvonalat kijelölő navigációs berendezések és/vagy pontok között közvetlenül kell haladniuk.

3.6.2.1.2 A 3.6.2.1.1 pontban ismertetett elsődleges fontosságú előírás figyelembevételével mellett egy VOR berendezéshez képesti irányszöggel kijelölt ATS útvonalszakaszon repülő légi jármű a már átrepült berendezés követéséről az úton előtte levő berendezés követésére — ahol ilyet létesítettek — az átkapcsolási ponton, vagy ahhoz repülési szempontok által megengedett lehető legközelebbi ponton álljon át.

3.6.2.1.3 A 3.6.2.1.1 pontban előírtaktól való eltérésről értesíteni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet.

3.6.2.2 *Nem szándékos eltérések.* Amennyiben az ellenőrzött repülés nem szándékosan tér el az érvényes repülési tervétől, a következő intézkedéseket kell megtenni:

- a) *Eltérés az útvonaltól:* ha a légi jármű letér az útvonalról, haladéktalanul helyesbíteni kell géptengely irányszögét úgy, hogy a lehető legrövidebb időn belül visszatérjen az útvonalra;

- b) *A tényleges repülési sebességtől való eltérés esetén:* ha a jelentőpontok között az utazómagasságon az átlagos tényleges repülési sebesség a repülési tervben meghatározott tényleges repülési sebességhez viszonyítva  $\pm 5$  %-kal eltér vagy várhatóan megváltozik, erről tájékoztatni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet;
- c) *Számított idők eltérése esetén:* ha a következő jelentőpontra, repüléstájékoztató körzet határra vagy rendeltetési repülőtérré — amelyik előbb következik — számított idő három percnél többel, vagy az illetékes ATS hatóság által meghatározott, illetve a körzeti légiközlekedési egyezményben kijelölt, egyéb időtartammal eltért a légiforgalmi szolgálatok számára megadott időtől, a módosított számított időt a lehető legrövidebb időn belül közölni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel.

3.6.2.2.1 Ezen kívül, ha ADS egyezmény van érvényben, az adatkapcsolaton keresztül automatikusan tájékoztassák az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet (ATSU) a változásról abban az esetben, ha a változás meghaladja az ADS eseti adatszolgáltatási megállapodásban meghatározott határértéket.

3.6.2.3 *Szándékos eltérések.* A repülési terv megváltoztatására irányuló kérések a következőkben felsorolt információkat kell, hogy tartalmazzák:

a) *Az utazómagasság megváltoztatása esetén:* a légi jármű azonosító jele; a kért új utazómagasság és utazósebesség ezen a magasságon; a módosított számított idők — ha ilyenek vannak — a módosítás után következő repüléstájékoztató körzet határokra.

b) *Az útvonal megváltoztatása esetén:*

- 1) *A rendeltetési hely változatlan:* a légi jármű azonosító jele; repülési szabályok; a repülés új útvonalának leírása, beleértve a repülési terv vonatkozó adatait attól a helytől kezdődően, amelynél a kért útvonal-változtatás megkezdődik; módosított számított idők; bármely más ide tartozó tájékoztatás.
- 2) *A rendeltetési hely változik:* a légi jármű azonosító jele; repülési szabályok; a repülés új útvonalának leírása a módosított rendeltetési repülőtérré, beleértve a repülési terv vonatkozó adatait attól a helytől kezdődően, amelynél a kért útvonal-változtatás megkezdődik; módosított számított idők; kitérő repülőtér (repülőterek); bármely más ide tartozó tájékoztatás.

3.6.2.4 *Időjárás romlás a VMC értékek alá.* Amikor nyilvánvalóvá válik, hogy a repülést az érvényes repülési terv szerint látvarepülési időjárási körülmények (VMC) között végrehajtani nem lehet, a látvarepülési szabályok szerint ellenőrzött repülést végző légi jármű:

- a) módosított engedélyt kell kérni, amely lehetővé teszi, hogy a légi jármű repülését VMC körülmények között folytathassa a rendeltetési vagy kitérő repülőtérig, vagy elhagyja azt a légteret, amelyben a repülést légiforgalmi irányítói engedély alapján hajthatja végre; vagy

- b) amennyiben a fenti a) alpontban meghatározott engedély nem szerezhető be, folytatnia kell működését VMC körülmények között és értesítenie kell az illetékes légiforgalmi irányító egységet az érintett légtér elhagyása vagy a legközelebbi alkalmas repülőtéren történő leszállás végrehajtása céljából fogatosított intézkedésről; vagy
- c) ha irányítói körzeten belül repül, engedélyt kell kérnie különleges VFR repülésre; vagy
- d) engedélyt kell kérnie a műszerrepülési szabályok szerint történő repülésre.

### 3.6.3 Helyzetjelentések

3.6.3.1 Kivéve, ha az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság vagy ezen hatóság által meghatározott feltételek alapján az illetékes légiforgalmi szolgálati egység ezen kötelezettség alól felmentést ad, az ellenőrzött repülést végrehajtó légi jármű a lehető legrövidebb időn belül jelentenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek minden egyes kijelölt kötelező jelentőpont átrepülésének időpontját és átrepülési magasságát valamint bármely más előírt tájékoztatást. Az illetékes légiforgalmi szolgálati egység felkérésére hasonló helyzetjelentéseket kell adnia bármely más pontnál is. Kijelölt jelentőpontok hiányában a helyzetjelentéseket az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság által előírt vagy az illetékes légiforgalmi szolgálati egység által meghatározott időközökben kell megadni.

3.6.3.1.1 A közvetlen adatkapcsolati kommunikációval rendelkező, ellenőrzött repülést végrehajtó légijárműveknek szóbeli helyzetjelentést csak az illetékes légiforgalmi szolgálat kérésére kell adnia.

*Megjegyzés — Azok a feltételek és körülmények, amelyek között az SSR C mód által megadott nyomásmagasság megfelel a helyzetjelentés magassági tájékoztatásra vonatkozó követelményének, a PANS-ATM (Doc 4444) kiadványban található.*

### 3.6.4 Az irányítás befejezése

Az ellenőrzött repülést végrehajtó légijárműnek - az ellenőrzött repülőtéren történő leszállás kivételével - a lehető legrövidebb időn belül értesítenie kell az illetékes légiforgalmi irányító egységet, ha már nem vonatkozik rá a légiforgalmi irányítás.

### 3.6.5 Kommunikáció

3.6.5.1 Az ellenőrzött repülést végrehajtó légijármű köteles a beszédüzemű föld-levegő kommunikációt folyamatosan figyelni, és szükség esetén kétoldalú szóbeli rádióösszeköttetést létesíteni az illetékes légiforgalmi irányító egységgel, kivéve, ha az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság az ellenőrzött repülőtér repülőtéri forgalmában résztvevő légijárművek számára mást ír elő.

1. *Megjegyzés. — A SELCAL vagy más hasonló automatikus jelzőkészülékek eleget tesznek a beszédüzemű levegő-föld kommunikációnak.*

2. *Megjegyzés. — A folyamatos rádiófigyelésre vonatkozó előírás a légijármű számára érvényben marad azt követően is, hogy a légiforgalmi irányító és repülőgépvezető közötti adatkapcsolati kommunikáció (CPDLC) beépítésre került.*

3.6.5.2 *Az összeköttetés megszakadása.* Amennyiben az összeköttetés megszakadása miatt lehetetlen a 3.6.5.1. pont előírásainak teljesítése, a légijármű végre kell hajtania az Annex 10. II. kötetében található rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó, és ha szükséges, a következőkben ismertetett eljárásokat. A légijármű minden számára elérhető módon köteles megkísérlni a megfelelő légiforgalmi irányító egységgel való kommunikációt. Ezekon kívül az ellenőrzött repülőtér repülőtéri forgalmában résztvevő légijárműnek figyelnie kell a vizuális jelek útján kiadható utasításokra is.

3.6.5.2.1 A légijárműnek látás szerinti meteorológiai körülmények (VMC) között a következőket kell tennie:

- a) folytatnia kell repülését látás szerinti meteorológiai körülmények között; le kell szállnia a legközelebbi alkalmas repülőtérre; és a leggyorsabb módon jelentenie kell érkezését az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek;
- b) ha azt megfelelőnek ítéli meg, a repülést IFR szerint kell folytatnia a 3.6.5.2.2. pontnak megfelelően.

3.6.5.2.2 Műszeres időjárási körülmények (IMC) között, vagy olyan esetben, ha az IFR repülést végrehajtó pilóta nem találja tanácsosnak a repülés a 3.6.5.2.1. pont szerinti befejezését, a légijármű a következők megtételére köteles:

a) ha a helyi körzeti léginavigációs megállapodás másként nem rendelkezik, olyan légterekben, ahol a légiforgalmi irányítói szolgáltatásokat radar nélkül biztosítják, tartania kell az utoljára kijelölt sebességét és repülési szintjét vagy minimális repülési magasságát — amelyik a nagyobb érték — 20 percig az után, hogy nem tudta jelenteni helyzetét egy kötelező jelentőpont felett, majd ezt követően repülési szintjét és sebességét a légiforgalmi szolgálati egységeknek benyújtott repülési tervnek megfelelően módosítsa;

b) az olyan légterekben, ahol a légiforgalmi irányítói szolgáltatásokat radar segítségével biztosítják, tartania kell az utoljára kijelölt sebességet és repülési szintet, vagy ha az magasabb, a minimális repülési magasságát 7 percig

1) az utolsó engedélyezett repülési szint vagy minimális repülési magasság elérése után; vagy

2) a transzponder 7600 kódjának beállítása után; vagy

3) a légijármű nem volt képes egy kötelező jelentőpont feletti helyzetjelentését megtenni;

amelyik később következik be, és ezután a benyújtott repülési terv szerinti repülési szinten és sebességgel kell repülnie;

c) ha eddig radarvektorálási szolgáltatást kapott, vagy ha az ATC RNAV használatával történő párhuzamos eltolással történő repülésre utasították és nem jelöltek meg engedélyhatárt, legkésőbb a következő fontos pontra történő érkezéskor folytatnia kell repülését az érvényes repülési terv útvonala szerint, a körzetben érvényes minimum akadálymentes magasság figyelembe vételével;

d) az érvényes repülési terv útvonala szerint a megfelelő kijelölt navigációs berendezés vagy a célrepülőtér kiszolgáló navigációs pont fölé kell haladnia, és ha a lenti e) pontnak is meg kell felelnie, várakoznia kell ezen navigációs berendezés vagy várakozási pont felett a süllyedés megkezdéséig;

e) a d) pont szerinti navigációs berendezéstől vagy várakozási ponttól való süllyedést az utoljára kapott és nyugtázott megközelítési idő szerint kell megkezdenie; ha ilyet nem kapott és nem nyugtázott, a süllyedést az érvényes repülési terv szerinti számított érkezési időnek megfelelően vagy ahhoz a lehető legközelebb eső időpontban kell megkezdenie;

f) végre kell hajtania egy, a kijelölt navigációs berendezésre vagy navigációs pontra kidolgozott, normál műszeres megközelítési eljárást; és