

**A 43. 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)                                                                                                          | 2008. július 20.            | 2008. november 20.            |
| 42. módosítás<br>(A Tanács 2009. március 4-én fogadta el)                                                                                                           | 2009. július 20.            | 2009. november 19.            |
| 43. módosítás<br>(A Tanács 2012. március 7-én fogadta el)<br>Kicserélendő lapok (iii), (iv), (v)<br>- (xii), 1-1 - 1-9, 3-1 - 3-15,<br>APP 4-1 - 4-4, APP 5-1 - 5-6 | 2012. július 16.            | 2012. november 15.            |

## 43. 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 2012. november 15-től alkalmazandó 43. módosítás átvétele érdekében.

- |                                    |                   |
|------------------------------------|-------------------|
| a) Oldalak: (iii) és (iv)          | —Tartalomjegyzék  |
| b) Oldalak: (v)-től (xii)-ig       | — Előszó          |
| c) Oldalak: 1-1-től 1-9-ig         | — 1. fejezet      |
| d) Oldalak: 3-1-től 3-15-ig        | — 3. fejezet      |
| e) Oldalak: APP 4-1-től APP 4-4-ig | — 4. sz. Függelék |

2. Távolítsa el a jelenlegi 4. sz. Függelék lapjait, és helyezze be az új 5. sz. Függelék APP 5-1 - APP 5-6. oldalait.

3. A módosítás bejegyzését az (ii). oldalon kell rögzíteni.

## 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.....                                                                                                                                       | 3-7          |
| 3.4. Jelzések.....                                                                                                                                              | 3-9          |
| 3.5. Idő.....                                                                                                                                                   | 3-10         |
| 3.6. Légiforgalmi irányító szolgálat.....                                                                                                                       | 3-10         |
| 3.7. Jogellenes beavatkozás.....                                                                                                                                | 3-14         |
| 3.8. Elfogás.....                                                                                                                                               | 3-14         |
| 3.9. VMC szerinti látástávolság és a felhőzettől való távolság minimum értékei.....                                                                             | 3-15         |
| 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 légtéren belüli IFR repülésekre alkalmazandó szabályok.....                                                                                 | 5-1          |
| 5.3. Az ellenőrzött légtéren 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<br>légijármű figyelmeztetésére használt jelzések..... | APP 1-3      |
| 4. A repülőtéri forgalom számára kiadható jelzések.....                                                                                                         | APP 1-3      |
| 5. Beállítói jelzések.....                                                                                                                                      | APP 1-5      |
| 6. Szabvány vészhelyzeti kézjelzések.....                                                                                                                       | APP 1-17     |

|                                                                                  | Oldal   |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 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 Távoli vezérlésű légi jármű rendszerek ....                      | APP 4-1 |
| 1. Általános üzemeltetési szabályok ....                                         | APP 4-1 |
| 2. Tanúsítványok és engedélyezés ....                                            | APP 4-1 |
| 3. Az engedély iránti kérelem ....                                               | APP 4-2 |
| 5. sz. FÜGGELÉK Személyzet nélküli szabad ballonok. ....                         | APP 5-1 |
| 1. A személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása. ....                       | APP 5-1 |
| 2. Általános üzemeltetési szabályok. ....                                        | APP 5-1 |
| 3. Üzemeltetési korlátozások és a felszereléssel kapcsolatos követelmények. .... | APP 5-3 |
| 4. A repülés szüneteltetése ....                                                 | APP 5-4 |
| 5. A repülésre vonatkozó tájékoztatás. ....                                      | APP 5-4 |
| 6. A ballon helyzetének követése és jelentése ....                               | APP 5-5 |
| „A” MELLÉKLET Polgári légi járművek elfogása ....                                | ATT A-1 |
| „B” MELLÉKLET Jogellenes beavatkozás. ....                                       | ATT B-1 |

## ELŐSZÓ

### Történeti háttér

A Repülési és Légiforgalmi Irányítási Szabályok (RAC) munkacsoport első ülészakán 1945 októberében ajánlásokat tett a repülési szabályok szabványaira, gyakorlataira és eljárásaira. Ezeket az akkor működő Léginavigációs Bizottság áttanulmányozta, a Tanács 1946. február 25-én jóváhagyta. Ezeket az 1946 februárjában kiadott Doc 2010 első részében „*Szabványok és ajánlott gyakorlatok — Repülési Szabályok*” címen tették közzé.

A RAC munkacsoport 1946 decembere és 1947 januárja között megtartott második ülészakán felülvizsgálta a Doc 2010-et és ajánlásokat tett közzé a repülési szabályokat érintő nemzetközi szabványokra és ajánlott gyakorlatokra. Ezt a Tanács a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény (Chicago, 1944.) 37. cikkelye alapján az Egyezmény Annex 2-jeként, mint nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok elfogadta 1948. április 15-én, és a dokumentum *Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok — Repülési Szabályok* címmel 1948. szeptember 15-én lépett hatályba.

A Tanács 1951. november 27-én jóváhagyta az Annex teljesen új szövegezésű változatát, amely a továbbiakban nem tartalmazott ajánlott gyakorlatokat. Az így módosított Annex 2. szabványai (1. módosítás) 1952. április 1-jén léptek hatályba és 1952. szeptember 1-jétől voltak alkalmazhatók.

Az „A” Táblázat az azt követő módosításokat, a módosításiokkal érintett témaköröket, a Tanács általi elfogadás dátumát, a hatálybalépés és az alkalmazás kezdetének dátumát tünteti fel.

### Alkalmazási kör

A jelen dokumentumban található szabványok az Annex 11-ben lefektetett előírásokkal és ajánlott gyakorlatokkal együttesen szabályozzák a *"Légiforgalmi Szolgáltatok Eljárásai — Légiforgalom-szervezés (PANS-ATM, Doc 4444)* és a Doc 7030-as sz. dokumentumban leírt *Regionális kiegészítő eljárások — Repülési szabályok és a légiforgalmi szolgáltatok*" alkalmazását, amely utóbbi kiadványban a körzeti alkalmazáshoz szükséges kiegészítő eljárásokat teszik közzé.

*Nyílt tenger feletti repülés.* Megjegyzendő, hogy az Annex 2. 1948 áprilisában történt elfogadása alkalmával és ennek 1951. novemberi 1. módosításakor a Tanács úgy határozott, hogy az Egyezmény 12. cikkelye értelmében az Annex *A légi járművek közlekedésére és repülésére vonatkozó szabályai vonatkozásában* jogszabálynak minősül, ezért a nyílt vizek felett ezek az előírások kivétel nélkül alkalmazandóak.

A nyílt vizek felett repülő légi járművek feletti fennhatósággal foglalkozó, Annex 2. 14. számú módosításának 1972. november 15-én történt elfogadásakor a Tanács hangsúlyozta, hogy a módosításokat kizárólag azért adja ki, hogy ezzel növeljék a repülés biztonságát és megfelelő légiforgalmi szolgáltatot biztosítsanak a nyílt vizek felett üzemelő légi járművek számára. A módosítás semmiféle formában nem érinti a lajstromozó államnak a légi jármű feletti törvényes jogait vagy az Egyezmény 12. cikkelye értelmében a szerződő államok repülési szabályok betartására vonatkozó felelősségét.

### A szerződő államok ezzel kapcsolatos kötelezettségei

*Az eltérésekről szóló értesítés.* Felhívjuk a szerződő államok figyelmét, hogy az Egyezmény 38. cikkelye szerint a szerződő államok kötelesek a Szervezetet tájékoztatni, amennyiben nemzeti szabályozásuk és gyakorlataik eltérnek a jelen Annexben vagy annak módosításaiban ismertetett nemzetközi szabványoktól.

*Annex 2.*

(v)

12/11/15  
43.

A szerződő államokat felszólítjuk, hogy folyamatosan értesítsék a Szervezetet az később esetlegesen előforduló eltérésekről, valamint a korábban bejelentett eltérések visszavonásáról. A szerződő államokat továbbá kérjük, hogy értesítsék a Szervezetet, amennyiben nemzeti szabályozásuk és gyakorlataik eltérnek a jelen Annex „A” mellékletében ismertetett különleges ajánlásoktól. Az eltérések bejelentésére vonatkozó külön felkérést jelen Annex minden egyes módosításaú elfogadását követően a Szerződő Államoknak haladéktalanul megküldjük.

Felhívjuk az államok figyelmét az Annex 15. rendelkezéseire is, amelyek az államoknak az Egyezmény 38. cikkében foglalt kötelezettségein kívül előírja, hogy a nemzeti szabályozásaik és gyakorlataik, valamint a kapcsolódó ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok közötti eltéréseknek a légiforgalmi tájékoztató szolgálat útján történő közzétételére vonatkoznak.

*Az információk kihirdetése.* A szerződő államok a jelen Annexben ismertetett előírások alapján biztosított információkat - a légijárművek üzemeltetését érintő létesítmények, szolgálatok és eljárások létrehozását illetve megszüntetését - az Annex 15. előírásainak megfelelően jelentsék be.

*Az Annex szövegének alkalmazása a nemzeti előírásokban.* A Tanács 1948. április 13-án elfogadott egyik határozatában felhívja a szerződő államok figyelmét annak szükségességére, hogy saját nemzeti szabályzataikban a megoldható legteljesebb mértékben használják a szabályozó jellegű ICAO előírások szabatos nyelvezetét, továbbá annak szükségességére, hogy jelezzék az előírásoktól való eltéréseket, beleértve mindazon kiegészítő nemzeti előírásokat, amelyek a légiközlekedés biztonságára és szabályszerűségére nézve lényegesek. Ahol ez lehetséges, a jelen Annex előírásait úgy fogalmaztuk meg és tettük közzé, hogy ezzel megkönnyítsük az országos jogszabályokba szövegmódosítás nélküli átvételüket.

### **Az Annex részeinek jogállása**

Egy Annex az alábbi alkotóelemekből áll, habár nem minden elem található meg szükségképpen minden Annexben. Az egyes részek jogállása a következő:

#### *1.— Az Annex anyaga:*

- a) Az Egyezmény rendelkezései alapján a Tanács által elfogadott *előírások és ajánlott gyakorlatok*. Ezek meghatározása a követk:

*Előírás:* Bármilyen fizikai jellemzőre, kialakításra, anyagra, teljesítményre, személyzetre vagy eljárásra vonatkozó követelmény, amelynek egységes alkalmazását szükségesnek tartják a nemzetközi légiközlekedés biztonsága és szabályszerű fenntartása érdekében és amellyel kapcsolatban az Egyezmény alapján a Szerződő Államok megállapodnak; amennyiben a teljes megállapodás nem lehetséges, az eltérést az Egyezmény 38. cikkelyében foglaltak alapján az érintett Államoknak a Tanács felé jelenteniük kell.

*Ajánlott gyakorlat:* Bármilyen fizikai jellemzőre, kialakításra, anyagra, teljesítményre, személyzetre vagy eljárásra vonatkozó követelmény, amely egységes alkalmazását a nemzetközi légiközlekedés biztonsága, szabályszerű és hatékony lebonyolítása érdekében kívánatosnak minősítenek és amelyek alkalmazására a Szerződő Államok az Egyezmény értelmében törekszenek.

- b) A *Függelékek* külön csoportosított anyagokat tartalmaznak az egyszerűbb áttekinthetőség kedvéért, ám ezek az anyagok a Tanács által elfogadott előírások és ajánlott gyakorlatok részét képezik.
- c) A *Meghatározások* az előírásokban és ajánlott gyakorlatokban használt olyan kifejezéseket tartalmaznak, amelyek nem maguktól értetődőek abban az értelemben, hogy nincs elfogadott, szótár szerinti jelentésük. A meghatározások nem rendelkeznek független jogállással, de minden olyan előírt és ajánlott gyakorlat lényeges részét képezik, amelyben a vonatkozó kifejezés használatos, mivel a jelentésbeli változások az egész specifikációra kihatnának.
- d) A *Táblázatok és Adatok* a szabvány vagy ajánlott gyakorlat kiegészítésére vagy illusztrációjára szolgáló és az azokban hivatkozott táblázatokat és adatokat jelentik. Ezek a vonatkozó szabvány vagy ajánlott gyakorlat részét képezik, és ugyanolyan jogállással rendelkeznek.

2. — A Tanács által közzétételre jóváhagyott anyag a szabványokkal és az ajánlott gyakorlatokkal összhangban:

- a) *Előszó* - történeti és magyarázó anyagokat tartalmaz, amely a Tanács tevékenységén alapul és magába foglalja a szerződő államok kötelezettségeinek magyarázatát az Egyezmény és az annak beiktatásáról szóló határozat szerinti szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazásával kapcsolatban.
- b) *Bevezetés* - magyarázó anyagokat tartalmaz az Annex részeinek, fejezeteinek vagy bekezdéseinek elején, ezzel segítik a szöveg alkalmazásának megértését.
- c) *Megjegyzések* - a szövegben szerepelnek, ahol erre szükség van. Célja, hogy tényszerű információkat vagy referenciákat szolgáltasson a szabványok vagy ajánlott gyakorlatok tekintetében, de nem képezik a szabványok vagy javasolt gyakorlatok részét.
- d) *Mellékletek* - A szabványokat és ajánlott gyakorlatokat kiegészítő anyagot tartalmaznak, vagy azok alkalmazásához szükséges tájékoztatással szolgálnak.

### Nyelvválasztás

Ezt az Annexet hat nyelven (angolul, arabul, kínaiul, franciául, spanyolul és oroszul) fogadták el. Minden szerződő államot kérünk, hogy válassza ki a nemzeti szintű bevezetés céljaira és egyéb, az Egyezményben lefektetett célokra legmegfelelőbb nyelvváltozatot, közvetlen, vagy saját nemzeti nyelvre történő fordítás segítségével történő használatra, és ennek megfelelően értesítse a Szervezetet.

### Szerkesztői gyakorlatok

A nyilatkozatok aktuális státuszának áttekinthetősége érdekében az alábbi gyakorlatot követjük: Az *előírásokat* - „light face roman” betűvel szedtük; a *Megjegyzéseket* pedig dőlt betűvel. Státuszukat a „Megjegyzés” előtag jelzi. Az Annex 2. nem tartalmaz *Ajánlott gyakorlatokat*.

A jelen kiadványban alkalmazott mértékegységek a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény Annex 5. előírásainak megfelelően a nemzetközi mértékegység rendszerrel /SI/ összhangban állnak. Ahol az Annex 5. lehetővé teszi a nem SI, alternatív mértékegységek alkalmazását, ott az alapegységet követően ezen mértékegységek zárójelben szerepelnek. Ahol az anyagban két mértékegység fajtát alkalmazunk, ott nem szabad azt feltételezni, hogy a mértékegységek értékei egyenlőek és azok egymással korlátlanul felcserélhetők. Mindazonáltal lehetséges, hogy azonos biztonsági szint érhető el bármelyik mértékegység kizárólagos alkalmazásával.

A jelen kiadvány bármelyik részére történő hivatkozás - akár számmal, akár címmel vagy pedig mindkettővel - vonatkozik az adott rész minden egyes alpontjára is.

| „A” Táblázat Az Annex 2. módosításai |                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Módosítás                            | Forrás(ok)                                                                                                                                                      | Tárgy(ak)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Elfogadva/Jóváhagyva<br>Hatályos<br>Alkalmazás                 |
| 1. kiadás (1948.)                    | RAC Munkacsoport, Második ülés (1947)                                                                                                                           | Szabványok és ajánlott gyakorlatok — Repülési szabályok.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1948. április 15.<br>1948. szeptember 15.<br>—                 |
| 1<br>(2. kiadás)                     | RAC Munkacsoport, negyedik ülés (1950)                                                                                                                          | Az Annex teljes felülvizsgálata és átszerkesztése                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 1951. november 27.<br>1952. április 1.<br>1952. szeptember 1.  |
| 2                                    | A RAC európai- mediterrán régiójának bizottsága<br>Negyedik rendkívüli értekezlete (1952)                                                                       | Rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; repülési terv.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 1953. november 17.<br>1954. április 1.<br>1954. szeptember 1.  |
| 3<br>(3. kiadás)                     | Második<br>Léginavigációs Konferencia (1955.)                                                                                                                   | Meghatározások és szakkifejezések a látvarepülési szabályok szerint és ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott repülésekre; vészhelyzeti és sürgősségi jelzésekre; repülőtéri forgalom részére kiadható jelzések; a beállító jelzései.                                                                                                                                                                    | 1956. május 11.<br>1956. szeptember 15.<br>1956. december 1.   |
| 4                                    | Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                        | Veszélyes, tiltott és korlátozott légterek meghatározása és alkalmazásukhoz kidolgozott útmutató anyag.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1958. november 14.<br>—<br>—                                   |
| 5<br>(4. kiadás)                     | Repülési és Légiforgalmi Irányítási Szabályok (RAC) valamint a Kutatás és Mentés (SAR) Munkacsoportok ülése (1958);<br>Léginavigációs Bizottság                 | Meghatározások; éjszakai VFR repülések megtiltása az ellenőrzött légterekben; az összeütközések elkerülése; repülési tervek; VFR és IFR repülési szabályok; SELCAL; a forgalmi előtér beállító jelzései.                                                                                                                                                                                                  | 1959. december 8.<br>1960. május 1.<br>1960. augusztus 1.      |
| 6                                    | Repülési és Légiforgalmi Irányítási Szabályok (RAC) valamint a Kutatás és Mentés (SAR) Munkacsoportok ülése (1958.); Légiakalmassági bizottság 4. ülése (1960.) | Látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülés; utazómagasság táblázatok; légijármű navigációs fények.                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 1961. december 13.<br>1962. április 1.<br>1962. július 1.      |
| 7                                    | Negyedik Észak-atlanti körzeti léginavigációs értekezlet (1961)                                                                                                 | Utazómagasság táblázatok a sarkvidéki területeken.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1962. június 27.<br>1962. november 1.<br>1962. december 1.     |
| 8<br>(5. kiadás)                     | Repülési szabályok és Légiforgalmi szolgálatok munkacsoport ülése (1963);<br>Léginavigációs Bizottság                                                           | Meghatározások; repülési szintek és tengerszint feletti magasságok; repülési terv benyújtása; egységes VFR minimum érték táblázatok; VFR repülés megtiltása éjszaka ellenőrzött légtéren kívül és FL200 feletti repülések esetében; IFR repülések összeköttetései ellenőrzött légtéren kívül; a négysektoros utazómagasság táblázat cseréje kétszektoros táblázatra; függőleges elkülönítés FL290 felett. | 1965. november 29.<br>1966. március 29.<br>1966. augusztus 25. |
| 9                                    | Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                        | Útmutató anyag; a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzat kivonatai                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1965. november 29.<br>—<br>—                                   |
| 10                                   | Ötödik ATCAP bizottsági ülés (1966.); Léginavigációs Bizottság                                                                                                  | Repülési tervek; a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzat és a kapcsolódó alkalmazási szabályzat kivonatait tartalmazó útmutató anyag törlése                                                                                                                                                                                                                          | 1967. június 7.<br>1967. október 5.<br>1968. február 8.        |

| Módosítás         | Forrás(ok)                                                                                                                     | Tárgy(ak)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Elfogadva/Jóváhagyva<br>Hatályos<br>Alkalmazás                 |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 11                | Ötödik Léginavigációs Konferencia (1967)                                                                                       | Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája és az összeköttetési követelmények; a beállító jelzései.                                                                                                                                                                                                                                                     | 1969. január 23.<br>1969. május 23.<br>1969. szeptember 18.    |
| 12<br>(6. kiadás) | Hatodik Léginavigációs Konferencia (1969)                                                                                      | Meghatározások; legalacsonyabb repülési magasságok; ellenőrzött VFR repülések; ellenőrzött légtér kijelölése (új szöveg).                                                                                                                                                                                                                               | 1970. május 25.<br>1970. szeptember 25.<br>1971. február 4.    |
| 13                | RAC/COM korlátozott európai körzeti értekezlet (RAC/COM) Körzeti léginavigációs értekezlet (1969.)<br>Léginavigációs Bizottság | Rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; működési terület használhatatlanságának jelzései.                                                                                                                                                                                                                                           | 1972. március 24.<br>1972. július 24.<br>1972. december 7.     |
| 14                | Léginavigációs Bizottság                                                                                                       | Fennhatóság a nyílt vizek felett üzemelő légi jármű felett.                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 1972. november 15.<br>1973. március 15.<br>1973. augusztus 16. |
| 15                | Ötödik ATCAP bizottsági ülés (1966)                                                                                            | Ismétlődő repülési tervek                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 1972. december 13.<br>1973. április 13.<br>1973. augusztus 16. |
| 16                | Hetedik Léginavigációs Konferencia (1972)                                                                                      | Megjegyzés az SSR „C”-mód alkalmazásán alapuló nyomásmagasság megadására vonatkozóan.                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1973. március 23.<br>—<br>1974. május 23                       |
| 17                | A Tanács határozata az A17/10 és A18/10 ajánlások bevezetésére                                                                 | A jogellenes beavatkozás alatt álló légi járművel kapcsolatos követendő gyakorlati eljárások.                                                                                                                                                                                                                                                           | 1973. december 7.<br>1974. április 7.<br>1974. május 23.       |
| 18                | Léginavigációs Bizottság                                                                                                       | Rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások; légi jármű kölcsönzésére, bérletére és cseréjére vonatkozó megjegyzések.                                                                                                                                                                                                                    | 1974. április 8.<br>1974. augusztus 8.<br>1975. február 27.    |
| 19                | Hangsebesség feletti légiszállítási munkacsoport (SSTP) 4. ülése (1973.) — Léginavigációs Bizottság                            | Elfogott légi jármű által követendő eljárások; az elfogás során használatos látjelek; tájékoztató anyag a szerződő államok részére az elfogás szükségességének kiküszöböléséhez vagy csökkentéséhez; hangsebesség feletti repülések transzszónikus gyorsítására és lassítására vonatkozó engedélyek; az utazó-emelkedés fogalmára vonatkozó változások. | 1975. február 4.<br>1975. június 4.<br>1975. október 9.        |
| 20                | Léginavigációs Bizottság                                                                                                       | Óraidő pontosság a légiforgalmi szolgálati egységeknél és a légi jármű fedélzetén; a 7500-as transzponder kód használata jogellenes beavatkozás esetén.                                                                                                                                                                                                 | 1976. április 7.<br>1976. augusztus 7.<br>1976. december 30.   |
| 21                | Kilencedik Léginavigációs Konferencia (1976.)                                                                                  | Meghatározások; átkapcsolási pontok és átváltási magasságok; ATS útvonalak középvezetékén történő repülésre és az átkapcsolási pontok betartására vonatkozó előírások; utazómagasságok kijelölése; repülési tervek és helyzetjelentések; repülési szintek egyeztetése az Annex 3. és az Annex 10. II. kötetében előírtakkal.                            | 1977. december 7.<br>1978. április 7.<br>1978. augusztus 10.   |
| 22                | Léginavigációs Bizottság                                                                                                       | Személyzet nélküli szabad ballonok; számított érkezési idő.                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 1981. március 2.<br>1981. július 2.<br>1981. november 26       |

| Módosítás         | Forrás(ok)                                                                                                                                                                                                                              | Tárgy(ak)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Elfogadva/Jóváhagyva<br>Hatályos<br>Alkalmazás               |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 23<br>(7. kiadás) | Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                                                                                | Polgári légi jármű elfogása.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1981. április 1.<br>1981. augusztus 1.<br>1981. november 26. |
| 24                | Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                                                                                | Légi jármű 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 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 használnak; mértékegységek. | 1983. március 21.<br>1983. július 29.<br>1983. november 24.  |
| 26                | Adatfeldolgozási munkacsoport 1981. évi harmadik ülése —<br>Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                    | Meghatározások; a légitforgalmi 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.<br>1984. október 22.<br>1985. november 21.  |
| 27<br>(8. kiadás) | Tanács; Léginavigációs Bizottság                                                                                                                                                                                                        | Polgári légi jármű 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 | 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.<br>1990. július 30.<br>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.<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 légi járművek között; polgári légi járművek kötelező repülése 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; Annex 3. 72. sz. módosítása.                    | Módosított meghatározások: légiforgalmi irányító egység, bevezető irányító egység, kiterő 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; elfogó 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 a kapcsolódó eljárások, 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. |

| Módosítás | Forrás(ok)                                                                                                                      | Tárgy(ak)                                                                                                                                                                                | Elfogadva/Jóváhagyva<br>Hatályos<br>Alkalmazás             |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 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.<br>2009. július 20.<br>2009. november 19. |
| 43        | Titkárság; Elkülönítési- és légtérbiztonsági munkacsoport (SASP); Pilóta nélküli légijármű-rendszerek kutatócsoportja (UASSG)   | Módosított meghatározások; a különböző sebességek és a távoli vezérlésű légijárművek tekintetében.                                                                                       | 2012. március 7.<br>2012. július 16.<br>2012. november 15. |

## NEMZETKÖZI SZABVÁNYOK

### 1. FEJEZET MEGHATÁROZÁSOK

1. *Megjegyzés* — A jelen dokumentum szövegében a “szolgálat” kifejezés mindvégig a feladatkörök vagy biztosított szolgáltatások megjelölésre vonatkozó elvont fogalom, míg az “egység” kifejezés egy szolgálatot ellátó kollektív testület megjelölésére szolgál.

2. *Megjegyzés* — Az ilyen meghatározások „RR” megjelölése ezekben a meghatározásokban az ITU Nemzetközi Rádiószabályzatból kivont meghatározást jelöl (ld. a Rádiófrekvencia-spektrum polgári repülési követelményeiről szóló kézikönyvet, ideértve a jóváhagyott ICAO szabályzatokról szóló nyilatkozatot (Doc 9718)).

A Repülési Szabályok nemzetközi szabványjaiban használt kifejezések használatakor azok a következő jelentéssel bírnak:

**Műrepülés.** A légijárművel szándékosan végrehajtott olyan repülési műveletek sorozata, amelyek hirtelen irány- és magasságváltoztatásokkal, a szokásostól eltérő légijármű-irányokkal, bólintási szögekkel, vagy rendkívüli sebességváltoztatással járnak.

**Automatikus légtérelenőrzési megállapodás.** A légtérelenőrző adatok automatikus, megállapodás-alapú továbbításának terve, amely meghatározza az ADS jelentések megadására vonatkozó előírásokat, azaz a légiforgalmi irányító szolgálati egység által igényelt adatokat és az ADS jelentések gyakoriságát. Ezekben az ADS szolgáltatás megkezdése előtt kell megállapodni.

*Megjegyzés* — A megállapodás feltételeit a földi szolgáltató-rendszer és a légijármű között szerződés, vagy szerződés-sorozatok keretében fektetik le.

**Tanácsadói légtér.** Meghatározott kiterjedésű légtér vagy kijelölt útvonal, amelyen belül légiforgalmi tanácsadói szolgálat áll rendelkezésre.

**Tanácsadói útvonal.** Kijelölt légi útvonal, amelyen légiforgalmi tanácsadói szolgálat áll rendelkezésre.

**Repülőtér.** Szárazföldön vagy vízfelszínen kijelölt terület (beleértve bármely épületet, létesítményt és berendezést) amelyet egészében vagy részben a légijárművek érkezésére, indulására és felszíni mozgására kívánnak felhasználni.

**Repülőtéri irányító szolgálat.** A repülőtéri forgalom számára létesített légiforgalmi irányító szolgálat.

**Repülőtéri irányító torony.** A repülőtéri forgalom légiforgalmi irányító szolgáltatására létrehozott egység.

**Repülőtéri forgalom.** A repülőtér munkaterületén működő összes légijármű és egyéb járművek, valamint a repülőtér körzetében repülő összes légijármű forgalma.

*Megjegyzés — A repülőtér körzetében repülő légi járművön a repülőtér forgalmi körén működő, az oda besoroló és az onnan kilépő légi jármű értendő.*

**Repülőtéri forgalmi körzet.** A repülőtér körül a repülőtéri forgalom védelmére kialakított, meghatározott kiterjedésű légtér.

**Légiforgalmi tájékoztató Kiadvány.** A léginavigáció szempontjából fontos és tartós jellegű légiforgalmi tájékoztatásokat tartalmazó kiadvány, amelyet az érintett állam vagy annak megbízott szervezete tesz közzé.

**Légiforgalmi állomás (RR S1.81).** A légiforgalmi mobil szolgálatok egy földi állomása. Bizonyos esetekben a légiforgalmi állomások pl. hajók fedélzetén, vagy tengeri platformokon is elhelyezhetők.

**Repülőgép.** Egy hajtómű által hajtott, a levegőnél nehezebb légi jármű, amely felhajtóerejét repülés közben főleg az olyan felületeken létrejövő aerodinamikai reakciókból nyeri, amelyek bizonyos repülési feltételek között rögzített helyzetben maradnak.

**Összeütközés elkerülését biztosító fedélzeti rendszer.** A másodlagos légtérelőirő radar berendezés transzponderválaszai segítségével működő fedélzeti rendszer, amely a földi berendezésektől függetlenül tájékoztatja a légi jármű vezetőjét az SSR válaszjeladóval felszerelt, összeütközési veszélyt jelentő egyéb légi járművekről.

**Légi jármű.** Bármely olyan gép, amely a légkörben a levegő reakciói következtében marad a levegőben (ezen reakciókba nem számítanak bele a levegő és a földfelszín között lejátszódó reakciók).

**Levegő - föld irányítási rádióállomás.** Légitforgalmi távközlési állomás, amely egy adott területen a légi járművek üzemeltetéséhez és irányításához szükséges kommunikáció lebonyolításáért elsődlegesen felel.

**Légi gurulás.** A forgószárnyas vagy VTOL légi jármű mozgása a repülőtér felszíne felett, általában földpárna-hatás mellett és 37 km/h (20 csomó) értéknél kisebb földfelszín feletti sebességgel.

*Megjegyzés — A tényleges magasság változhat és bizonyos forgószárnyas légi járművek a földpárnahatás turbulencia csökkentése valamint a felfüggesztett mozgó teherárú rakományok védelme érdekében 8 méter (25 láb) AGL-nél nagyobb magasságot igényelhetnek.*

**Légitforgalom.** A levegőben levő valamint a repülőtér munkaterületén üzemelő légi járművek összessége.

**Légitforgalmi tanácsadói szolgálat.** A tanácsadói légtéren belül nyújtott szolgálat, amely az IFR repülési tervek alapján műveleteket végző légi járművek között a lehetséges mértékben elkülönítést biztosít.

**Légitforgalmi irányítói engedély.** Felhatalmazás a légi jármű részére ahhoz, hogy valamely légitforgalmi irányító szolgálati egység által meghatározott feltételek szerint repüljön.

1. Megjegyzés — A légitforgalmi irányítói engedély kifejezést megfelelő szöveggörnyezetben gyakran engedélyre rövidítik.

2. Megjegyzés — A rövidített engedély kifejezést gyakran megelőzhetik a következő — “gurulási”, “felszállási”, “indulási”, “útvonal”, “megközelítési” vagy “leszállási” — szavak, amelyek a repülés azon szakaszát jelzik, amelyre az engedély vonatkozik.

**Légitforgalmi irányító szolgálat.** A következő célokra létesített szolgálat:

- a) összeütközés megelőzése:
  - 1) a légi járművek között; és
  - 2) a munkaterületen üzemelő légi járművek és az akadályok között;

b) a légiforgalom szabályos és gyors áramlásának biztosítása.

**Légiforgalmi irányító szolgálati egység.** Különböző, körzeti irányító, közelkörzeti irányító vagy repülőtéri irányító egységeket magába foglaló gyűjtőfogalom.

**Légiforgalmi szolgálat.** Különböző, a repüléstájékoztató szolgálatot, riasztó szolgálatot, légiforgalmi tanácsadói szolgálatot és a légiforgalmi irányító szolgálatot (körzeti irányító szolgálat, közelkörzeti irányítói szolgálat vagy repülőtéri irányító szolgálatot) magába foglaló gyűjtőfogalom.

**ATS légterek.** Meghatározott kiterjedésű, alfabetikus azonosítóval ellátott légterek, amelyeken belül különböző típusú repülések hajthatóak végre, és amelyek tekintetében a légiforgalmi szolgálatok és a repülési szabályok külön meghatározottak.

*Megjegyzés — Az ATS légterek osztályozása A-tól G-ig történik.*

**Légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája.** A légiforgalmi szolgálatokat érintő jelentések valamint az indulás előtt a légiforgalmi szolgálati egységeknek benyújtott repülési tervek átvételére létesített egység.

*Megjegyzés — A légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodája különálló vagy egy már meglevővel — mint például egy másik légiforgalmi szolgálati egység vagy a légiforgalmi tájékoztató szolgálat irodája — együtt kialakított egység is lehet.*

**Légiforgalmi szolgálati egység.** Különböző, légiforgalmi irányító egységet, repüléstájékoztató központot vagy légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodáját magába foglaló gyűjtőfogalom.

**Légi útvonal.** Folyosó formájában kijelölt irányítói terület vagy ennek egy része.

**Riasztó szolgálat.** A kutatásra és mentésre szoruló légi járművekkel kapcsolatban a megfelelő szervek értesítésére és szükség esetén az ezekkel történő együttműködésre létesített szolgálat.

**Kitérő repülőtér.** Olyan, a szükséges szolgálatokkal és létesítményekkel rendelkező, a légi jármű fogadására minden szempontból alkalmas, az igénybevétel tervezett időpontjában működő repülőtér, amelyre a légi jármű abban az esetben folytathatja az útját, ha a tervezett célállomás repülőtere felé történő repülés folytatása vagy az oda történő leszállás végrehajtása lehetetlenné válik, vagy nem tanácsos. A kitérő repülőterek köze tartoznak az alábbiak:

*Felszállási kitérő —*Olyan kitérő repülőtér, amelyen a légi jármű leszállhat, ha ez röviddel a felszállás után szükségessé válik, és erre az indulási repülőtér nem használható.

*Útvonal kitérő —*Olyan kitérő repülőtér, amelyen egy légi jármű leszállhat, ha az útvonal-repülés közben a hajózó személyzet szokásostól eltérő vagy vészhelyzetet tapasztal.

*Célállomás kitérő —*Olyan kitérő repülőtér, amelyen a légi jármű leszállhat, ha a tervezett célrepülőterén történő leszállás lehetetlenné válik, vagy nem lenne tanácsos.

*Megjegyzés — Az a repülőtér, amelyről a járat elindult, az adott járat számára útvonal vagy célállomás kitérőként is megjelölhető.*

**Tengerszint feletti magasság.** Egy szint, egy pont vagy egy tárgy a közepes tengerszinthez viszonyított függőleges magassága.

**Közelkörzeti irányító szolgálat.** Az érkező vagy induló ellenőrzött forgalom irányítására létesített légiforgalmi irányító szolgálat.

**Közelkörzeti irányító egység.** Egy vagy több repülőtér érkező vagy induló ellenőrzött repülései számára légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása céljából létesített egység.

**Illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság.** Az adott állam légterében a légiforgalmi szolgálatok biztosításáért felelős, az állam által kijelölt illetékes hatóság.

***Illetékes hatóság.***

- a) *Nyílt tenger feletti repülés esetén:* A lajstromozó állam illetékes hatósága.
- b) *A nem nyílt tenger feletti repülés esetén:* Az átrepült terület felett fennhatósággal rendelkező állam illetékes hatósága.

***Forgalmi előtér.*** A szárazföldi repülőtéren kijelölt azon terület, ahol a légi jármű az utasok ki- és beszállítása, a poggyászok és a posta- vagy áruküldemények ki- és berakodása, tüzelőanyag-felvétel, parkolás vagy karbantartás céljából tartózkodhat.

**Körzeti irányítóközpont.** Az illetékessége alá tartozó irányítói területeken üzemelő ellenőrzött repülések számára légiforgalmi irányító szolgálat biztosítása céljából létesített egység.

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

**Területi navigáció.** Egy olyan navigációs módszer, amely lehetővé teszi a légijármű 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 tájékozódást 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 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 légijárművek, 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 légijárművek 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, a 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 légi jármű elsődleges navigációs vevőberendezését a mögötte található navigációs berendezésről az útvonalon következő, a légi jármű 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 légi jármű ugyanahhoz a berendezéshez viszonyítsa repülési irányszögét.*

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

**Vezetési és irányítási (C2) adatkapcsolat** —. A távoli vezérlésű légi jármű és a távoli vezérlőállomás között létesített adatkapcsolat, melynek célja a repülés vezérlése.

**Irányítói terület.** A földfelszín felett 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 irányítói 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.

**Irányítói 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** - Az a repülési szint, amelyet a légijármű 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 légijármű repülésére veszélyes tevékenység folyhat.

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

**Felderítés és elkerülés.** A konfliktáló forgalom és egyéb veszélyek észlelésének, érzékelésének vagy felderítésének, valamint a megfelelő intézkedés foganatosításának képessége.

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

**Számított érkezési idő.** A műszerrepülési szabályok szerint végrehajtott repülések esetében az az időpont, amikor a légijármű 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 légijármű a repülőtér fölé érkezik. A látvarepülési szabályok szerint végzett repülések esetében az a számított időpont, amikor a légijármű a repülőtér fölé érkezik.

**Várható bevezetési idő.** Az az időpont, amikor légiforgalmi irányító szolgálat számítása szerint egy késleltetett érkező légijármű 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 műlégkörnek 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 geometriai terepmagasságot jelentenek.

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

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

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

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

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

**Műszerrepülési szabályok.** A műszer szerinti repülési szabályok jelzésére alkalmazott rövidítés.

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

**IMC.** A műszeres időjárás 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 osztályozhatók:

*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 légi járművet a leszálláshoz, de nem felel meg a precíziós bevezetés és leszállás követelményeinek.

*Precíziós bevezetés (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 tengerszinthez 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 légi járművek fel és leszállására, valamint gurulására használandó része, melybe a munkaterület és a forgalmi előterek is beletartoznak.

**Üzemben tartó.** A légi jármű üzemben tartásában résztvevő, vagy arra vállalkozó személy, szervezet, vagy vállalat.

*Megjegyzés — A távoli vezérlésű légi járművek esetében a légi jármű üzemben tartása a távoli vezérlésű légi jármű rendszer üzemben tartását jelenti.*

**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 veszélyezteti; 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 légi jármű 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.

**Távpilóta.** Az a személy, akit az üzemeltető a távoli vezérlésű légi jármű üzemeltetésével bízott meg, és aki a repülés ideje alatt a vezérlőkonzolt megfelelően kezeli.

**Távpilóta-állomás.** A távoli vezérlésű légi jármű rendszer egyik alkotóeleme, amely a légi jármű távoli vezérlésére használatos berendezést tartalmazza.

**Távoli vezérlésű légi jármű (RPA).** Egy olyan, személyzet nélküli légi jármű, amelyet egy távpilóta-állomásról vezérelnek.

**Távoli vezérlésű légi jármű rendszer (RPAS).** A távoli vezérlésű légi jármű, az ahhoz kapcsolódó távpilóta-állomás(ok), a szükséges vezetési és irányítási adatkapcsolatok és egyéb, a típusstervekben megjelölt alkotóelemek.

---

\* Az Annex 8. alapján.

**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.

**Távoli vezérlésű légijármű megfigyelő.** Egy, az üzemeltető által kiképzett és kompetens személy, aki a távoli vezérlésű légijármű vizuális megfigyelésével segíti a távpilótát a repülés biztonságos végrehajtásában.

**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.

**Jel terület.** 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 előtérén átvezető része, amelynek rendeltetése a forgalmi előtérén 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, ily 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 légijármű 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 légijármű a rendeltetési repülőtér fölé érkezik. A VFR repülések esetében a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé történő érkezésig számított időtartam.

**Útirány.** A légijármű 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 légi jármű függőleges helyzetét a közepes tengerszint feletti magassághoz viszonyítva ellenőrzik.

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

*Megjegyzés. — A személyzet nélküli szabad ballonok az 5. sz. Függelék előírásai alapján nehéz, közepes és könnyű osztályba tartoznak.*

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.*

**Vizuális figyelemmel kíséréssel történő repülés (VLOS).** Olyan repülés, amely során a távpilóta vagy az RPA megfigyelő közvetlenül és szabad szemmel figyeli a távoli vezérlésű légi járművet.

**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. FEJEZET      ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

#### 3.1      Személy- és vagyonvédelem

##### 3.1.1    A légi-jármű gondatlan vagy felelőtlen üzemeltetése

A légi-járművet tilos olyan gondatlan vagy felelőtlen módon üzemeltetni, hogy ez veszélyeztesse mások életét vagy vagyontárgyainak épségét.

##### 3.1.2    Minimális repülési magasságok

A fel és leszállás eseteit valamint az illetékes hatóság megfelelő engedélyeit kivéve légi-jármű városok, települések sűrűn lakott területei vagy szabadban tartózkodó embercsoportok felett csak olyan magasságon repülhet, amelyről kényszerhelyzet esetében a leszállás a földön tartózkodó személyek vagy az ott elhelyezkedő vagyontárgyak indokolatlan veszélyeztetése nélkül végrehajtható.

*Megjegyzés — A látvarepülési szabályok szerint végrehajtott repülésekre vonatkozó legalacsonyabb magasságokat a 4.6. pont, a műszerrepülési szabályok szerint végrehajtott repülésekre vonatkozó legalacsonyabb magasságokat az 5.1.2. pont tartalmazza.*

##### 3.1.3    Utazómagasságok

Az utazómagasságot, amelyen a repülést vagy annak egy részét végrehajtják, az alábbiak szerint kerül meghatározásra:

- a)    repülési szint (FL), a legalacsonyabb használható repülési szinten vagy felette, illetve ahol ilyen van, az átváltási magasság feletti repülési szintekben;
- b)    repülési magasság, a legalacsonyabb használható repülési szint alatt, illetőleg az átváltási magasság alatt tengerszint feletti magasságban.

*Megjegyzés — A repülési szintek rendszerét a Légiforgalmi Szolgálatok Eljárásai — Légi-jármű Üzemeltetés (Doc 8168) kiadvány előírásai tartalmazzák.*

##### 3.1.4    Tárgyak kidobása vagy anyagok szórása

A légi-járműből repülés közben semmiféle tárgyat nem megengedett kidobni, vagy bármilyen anyagot kiszórni, kivéve, ha erre az illetékes hatóság engedélyében meghatározott feltételek szerint, a vonatkozó információkkal összhangban az illetékes légiforgalmi szolgálati egység azt tanácsolja és/vagy erre engedélyt ad.

##### 3.1.5    Vontatás

A légi jármű más légi járművet vagy egyéb tárgyat csak az illetékes hatóság előírásainak megfelelően, a vonatkozó információkkal összhangban és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység tanácsa és/vagy engedélye alapján vontathat.

#### 3.1.6 Ejtőernyős ugrások

A kényszerhelyzetben végrehajtott ejtőernyős ugrások kivételével ejtőernyős ugrást csak az illetékes hatóság előírásainak megfelelően, a vonatkozó információkkal összhangban, és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység tanácsa és/vagy engedélye alapján végezhetnek.

### 3.1.7 Mürepülés

Mürepülés csak az illetékes hatóság előírásainak megfelelően, a vonatkozó tájékoztatásokkal összhangban, és az illetékes légiforgalmi szolgálati egység tanácsa és/vagy engedélye alapján végezhető.

### 3.1.8 Kötelékrepülés

Légijárművek csak abban az esetben repülhetnek kötelékben, ha a repülésben résztvevő légijárművek parancsnokai ezt előzetesen megbeszélték. Ellenőrzött légtérben végrehajtandó kötelékrepülés csak az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság(ok) feltételei szerint hajtható végre. A feltételek közé a következők tartoznak:

- a) a kötelék a légiközlekedés és a helyzetjelentések szempontjából egy légijárműként működik;
- b) a repülésben résztvevő légijárművek közötti elkülönítés a kötelékrepülést vezető és az abban résztvevő más légijárművek parancsnokainak felelőssége, és olyan átmeneti időszakokat is tartalmaz, amikor a légijárművek a kötelékbe történő csatlakozás illetve kiválás alkalmával repülési műveleteket hajtanak végre a köteléken belüli saját elkülönítés biztosítása érdekében; és
- c) a kötelékben repülő egyes légijárművek a köteléket vezető légijárműtől oldalsó és vízszintes irányban maximálisan 1 km-re (0,5 NM), függőleges irányban maximálisan 30 méterre (100 lábnyira) távolodhatnak el.

### 3.1.9 Távoli vezérlésű légijárművek

A távoli vezérlésű légijárművek repüléseit olyan módon kell végrehajtani, hogy az ne veszélyeztessen személyeket, tárgyakat és egyéb légijárműveket. Az ilyen műveletek végrehajtása során be kell tartani a 4. sz. Függelék előírásait is.

### 3.1.10 Személyzet nélküli szabad ballonok

A személyzet nélküli szabad ballonokat olyan módon kell üzemben tartani, hogy azok ne veszélyeztessenek személyeket, tárgyakat és egyéb légijárműveket. Az ilyen műveletek végrehajtása során be kell tartani az 5. sz. Függelék előírásait is.

### 3.1.11 Tiltott vagy korlátozott légterek

Olyan tiltott vagy korlátozott légterekben, amelyek adatait megfelelő módon közzétették, a légijárműveket csak a korlátozásokban szereplő feltételeket figyelembe véve, vagy azon tagállam külön engedélye alapján lehet üzemben tartani, amelynek területe fölött a korlátozott légtérrel kijelölték.

### 3.2 Összeütközések elkerülése

E szabályok egyetlen rendelkezése sem mentesíti a légi jármű parancsnokát az ilyen intézkedések megtételének felelőssége alól, beleértve az ACAS berendezés által adott, megoldási javaslatokon alapuló összeütközés-elkerülési manővereket,

1. Megjegyzés. — *Fontos, hogy a légi jármű fedélzetén mind a repülés végrehajtása, mind a repülőtér mozgási területén történő működés közben - a repülés típusától vagy a légi-jármű által használt légtér osztályától függetlenül, a potenciális összeütközési veszély észlelése céljából – éberséget gyakoroljanak.*

12/11/15

43.

3-2

2. Megjegyzés. — Az ACAS berendezés felhasználásához szükséges - a parancsnokpilóta felelősségét részletező - üzemeltetési eljárásokat, a PANS-OPS (Doc 8168) I. kötet VIII. rész 3. szakasz 3. fejezete tartalmazza.

3. Megjegyzés. — Az ACAS berendezés fedélzetre történő beszerelésére vonatkozó előírásokat az Annex 6. I. rész 6. fejezete és a II. rész 6. fejezete tartalmazza.

### 3.2.1 Veszélyes közelség

Légijárművet tilos a másik légijárműhöz olyan közel üzemeltetni, hogy az összeütközés veszélye álljon elő.

### 3.2.2. Elsőbbségadás

Az elsőbbséggel rendelkező légijármű köteles tartani útirányát és sebességét.

3.2.2.1 A következő előírások alapján kitérésre kötelezett légijármű köteles tartózkodni a másik légijármű felett, alatt vagy előtt történő elrepüléstől, kivéve, ha ezt megfelelő távolságtartással meg tudja oldani, figyelembe véve a légijármű által keltett turbulenciát is.

3.2.2.2 *Közeledés szembetartó irányon.* Amikor két légijármű szembetartó vagy hozzávetőlegesen ilyen irányon egymás felé közeledik, és összeütközési veszély áll fenn, mindkettő eredeti irányától jobbra köteles kitérni.

3.2.2.3 *Közeledés összetartó irányon.* Amikor két légijármű összetartó irányban, közel azonos magasságon repül, az a légijármű köteles kitérni, amelyik a másik légijárművet jobb oldalról látja. Ez alól az alábbi esetek képeznek kivételt:

- a) a levegőnél nehezebb, hajtóművel rendelkező légijárműnek utat kell adnia a léghajónak, a vitorlázórepülőnek és a ballonnak;
- b) a léghajónak utat kell adnia a vitorlázó repülőnek és ballonnak;
- c) a vitorlázó repülőnek utat kell adnia a ballonnak;
- d) a hajtóművel rendelkező légijárműnek utat kell adnia annak a légijárműnek, amely láthatóan más légijárművet vagy tárgyat vontat.

3.2.2.4 *Előzés.* Az előzést végrehajtó légijármű az a légijármű, amelyik a másikat hátulról úgy közelíti meg, hogy a két légijármű függőleges vezérsíkjai egymással 70 foknál kisebb szöget zárnak be, azaz a másikhoz képest olyan helyzetben van, hogy éjszaka a másik légijárműnek sem a bal, sem pedig a jobb oldali szárnyvégi navigációs fényeket nem láthatja. Az előzés alatt álló légijárműnek van elsőbbsége míg az előzést végrehajtó légijármű emelkedő, süllyedő vagy vízszintes repülés közben jobbra történő kitéréssel kell biztosítani a másik légijármű útját. A két légijármű viszonylagos helyzetében a továbbiakban bekövetkező változás nem mentesíti az előzést végrehajtó légijárművet ezen kötelezettsége alól mindaddig, amíg azt teljesen meg nem előzte és attól biztonságos távolságra nem került.

### 3.2.2.5 Leszállás

3.2.2.5.1 A levegőben levő, illetve a földön vagy vízfelszínen üzemelő légi járműnek utat kell adnia a leszálló, vagy a megközelítés végső szakaszában levő légi jármű számára..

3.2.2.5.2 Amikor két vagy több levegőnél nehezebb légi jármű közeledik leszállás céljából egy repülőtérről, a nagyobb magasságon repülő köteles utat adni az alacsonyabban repülő légi járműnek, azonban ez utóbbi nem használhatja fel ezt a szabályt arra, hogy a megközelítés végső szakaszaiban levő légi jármű elé vágjon vagy azt megelőzze. Ettől függetlenül a levegőnél nehezebb, motoros hajtóművű légi jármű köteles elsőbbséget adni a vitorlázó repülőnek.

3.2.2.5.3 *Kényszerleszállás.* Az a légi jármű, amelynek tudomására jut, hogy egy másik légi jármű kényszerleszállást hajt végre, köteles elsőbbséget adni annak a légi járműnek.

3.2.2.6 *Felszállás.* A repülőtér munkaterületén guruló légitármű köteles elsőbbséget adni a felszálló vagy felszálláshoz készülő légitárműnek.

#### 3.2.2.7 *Légitárművek földi mozgása*

3.2.2.7.1 Ha a repülőtér mozgási területén guruló két légitármű közötti összeütközés veszélye áll fenn, a következő előírások alkalmazandók:

- a) ha két légitármű egymással szembetartó, vagy közel szembetartó irányon közeledik egymáshoz, mindkettő köteles megállni, vagy lehetőség szerint a biztonságos oldaltávolság megtartásával jobbra kitérni egymástól;
- b) ha két légitármű összetartó irányon közeledik egymáshoz, annak a légitárműnek kell elsőbbséget adnia, amelyik a másikat jobbról látja;
- c) az előzés alatt álló légitármű elsőbbséggel rendelkezik, és az előzést végrehajtó légitárműnek megfelelő biztonságos oldaltávolságot kell tartania a másiktól.

*Megjegyzés — Az előző légitármű ismertetését lásd a 3.2.2.4. pontban.*

3.2.2.7.2 A munkaterületen guruló légitármű köteles megállni és várakozni valamennyi futópálya várakozási ponton, kivéve, ha a légitforgalmi irányítás máshogy rendelkezik

*Megjegyzés — A futópálya várakozási pontot jelző felfestéseket és táblákat az Annex 14., I. kötet, 5.2.10. és 5.4.2. pontjai ismertetik.*

3.2.2.7.3 A munkaterületen guruló légitármű köteles megállni és várakozni valamennyi, bekapcsolt keresztfénysornál és azt csak a fények kikapcsolása után keresztezheti.

### 3.2.3 Légitárművön alkalmazandó fények

1. *Megjegyzés.* — A 3.2.3. pontban a repülőgépek számára előírt fények jellemzőit az Annex 8. tartalmazza. A repülőgépek navigációs fényeire vonatkozó előírások az Annex 6. I. és II. Részének Függelékeiben találhatók. A repülőgép fények részletes műszaki előírásait a Légitárműalkalmassági Kézikönyv (Doc 9760) A. Részének 4. fejezete, a forgószárnyas légitármű fényekét e dokumentum A. Részének 5. fejezete tartalmazza.

2. *Megjegyzés.* — A 3.2.3.2. c) és 3.2.3.4. a) pontok esetében egy légitármű akkor tekintendő üzemelőnek, amikor az gurul, vagy vontatják, illetve ha a gurulás vagy vontatás alatt ideiglenesen megállítják.

3. *Megjegyzés.* — A vízfelszínen üzemelő légitármű esetére lásd a 3.2.6.2 pontot.

3.2.3.1 A 3.2.3.5. pont előírásai kivételével napnyugtától napkeltéig, vagy az illetékes hatóság által meghatározott bármely más időszakban az összes légitárműnek repülés közben működtetnie kell az alábbiakat:

- a) összeütközés elleni jelzőfények, amelyek célja más légi járművek figyelmének felkeltése; és
- b) navigációs fények, amelyek célja a légi jármű viszonylagos haladási irányának jelzése az észlelő számára, és egyéb olyan fények működtetése tilos, amelyek a navigációs fényekkel összetéveszthetők.

*Megjegyzés. — A légi jármű láthatóságának növelése érdekében a Légi alkalmassági Kézikönyv II. kötetében (Doc 9760) meghatározott összeütközés elleni jelző fények mellett egyéb célokra felszerelt - mint például leszálló vagy légi jármű testet megvilágító - fények is használhatók.*

3.2.3.2 A 3.2.3.5. pont előírásai kivételével napnyugtától napkeltéig vagy az illetékes hatóság által meghatározott bármely más időszakban:

- a) a repülőtér mozgási területein haladó összes légi járműnek működtetnie kell a navigációs fényeit, amelyek célja a légi jármű viszonylagos haladási irányának jelzése a megfigyelő számára. Egyéb fények nem működtethetők, ha azok a navigációs fényekkel összetéveszthetők;
- b) a repülőtér mozgási területén levő összes légi jármű, az egy helyben álló és más módon megfelelően megvilágítottak kivételével működtetnie kell a sárkányszerkezete szélső pontjainak jelzésére szolgáló fényeit;
- c) a repülőtér mozgási területén üzemelő összes légi jármű működtetnie kell azokat a fényeit, amelyek célja más légi jármű figyelmének felkeltése; és
- d) a repülőtér mozgási területén levő összes légi járműnek, amelyeknek hajtóműve üzemel, működtetnie kell azokat a fényeit, amelyek ezt a tényt jelzik.

*Megjegyzés. — Amennyiben ezek a légi járművön megfelelő helyen vannak elhelyezve, a 3.2.3.1. b) pontban jelzett navigációs fények kielégíthetik a 3.2.3.2. b) pont követelményeit is. A 3.2.3.1. a) pont követelményei szerint felszerelt vörös színű, összeütközés elleni fények kielégíthetik a 3.2.3.2. c) és d) pontok követelményeit is feltéve, hogy ezek a megfigyelőket nem vakítják el.*

3.2.3.3 A 3.2.3.5. pont előírásai kivételével a levegőben levő és a 3.2.3.1. a) pont előírásának megfelelő összeütközés elleni jelzőfényekkel felszerelt összes légi járműnek a 3.2.3.1. pontban meghatározott időszakon kívül is működtetnie kell ezeket a fényeket.

3.2.3.4 A 3.2.3.5. pont előírásainak kivételével az összes légi járműnek:

- a) amely a repülőtér mozgási területén üzemel és a 3.2.3.2. c) pont előírásának megfelelő összeütközés elleni jelzőfényekkel van felszerelve; vagy
- b) amely a repülőtér mozgási területén üzemel és a 3.2.3.2. d) pont előírásának megfelelő fényekkel van felszerelve, a 3.2.3.2. pontban meghatározott időszakon kívül is működtesse ezeket a fényeket.

3.2.3.5 A repülőgépvezető számára engedélyezni kell a 3.2.3.1., 3.2.3.2., 3.2.3.3. vagy 3.2.3.4. pontok előírásainak megfelelően felszerelt bármely villanófény lekapcsolását vagy intenzitásának csökkentését, ha ezek ténylegesen vagy valószínűen:

- a) hátrányosan befolyásolják feladatainak kielégítő végrehajtását; vagy
- b) elvakítják a külső megfigyelőt.

### 3.2.4 Gyakorló műszeres repülések

Légi járművel gyakorló műszer szerinti repülés csak az alábbi feltételek mellett hajtható végre:

- a) a légi jármű kifogástalanul működő kettős kormányberendezéssel van felszerelve; és

- b) az oktatóülést képesített repülőgépvezető foglalja el, aki biztonsági pilótaként közreműködik a másik pilóta műszer szerinti gyakorló repülése során. A biztonsági repülőgép-vezető előre és a légijármű mindkét oldalára megfelelő kilátással kell rendelkeznie, vagy a légijárműben alkalmas helyet elfoglaló kompetens olyan megfigyelővel kell összeköttetésben lennie, aki megfelelően tudja figyelni a biztonsági repülőgép-vezető helyéről be nem látható területet.

### 3.2.5 Üzemelés a repülőtéren és annak közelében

A repülőtéren vagy annak közelében üzemeltetett légijármű köteles, akár a repülőtér forgalmi körzetében van, akár nem:

- a) az összeütközés elkerülése érdekében figyelni a repülőtér egyéb forgalmát;
- b) igazodni a többi, a körzetben üzemelő légi jármű repülési útvonalához, vagy kerülje el azt;
- c) a leszálláshoz történő megközelítés és a felszállás után minden fordulót balra végrehajtani kivéve, ha más utasítást kap;
- d) a leszállást és felszállást széllal szemben végrehajtani, kivéve, ha biztonsági, futópálya-elrendezési vagy légiforgalmi okok miatt az ettől eltérő irány igénybevétele előnyösebb.

1. Megjegyzés. — Lásd 3.6.5.1. pontot.

2. Megjegyzés. — A repülőtéri forgalmi körzetekben más szabályok is alkalmazhatók.

### 3.2.6 Üzemeltetés vízfelszínen

*Megjegyzés. — A jelen Annex 3.2.6.1. pontjának előírásai mellett egyes esetekben a tengeri összeütközések megelőzésének szabályait felülvizsgáló nemzetközi konferencián (London, 1972.) kidolgozott "Tengeri Összeütközések Megelőzésének Nemzetközi Előírásai"-ban található szabályok is alkalmazhatók.*

3.2.6.1 Amikor két légi jármű vagy egy légi- és egy vízi jármű közeledik egymáshoz és fennáll az összeütközés veszélye, a légi járműnek kellő körültekintéssel kell üzemelnie, figyelembe véve a szóban forgó jármű korlátozott manőverezési képességeit is.

3.2.6.1.1 *Közeledés összetartó irányon.* Az a légi jármű köteles utat adni, amelyiknek a másik légi- vagy vízi jármű a jobb oldalán van a biztonságos távolságtartás érdekében.

3.2.6.1.2 *Közeledés szembetartó irányon.* Az a légi jármű, amelyik egy másik légi- vagy vízi járműhöz képest szembetartó vagy hozzávetőlegesen ilyen irányon közeledik, jobbra történő irányváltoztatással köteles kitérni a biztonságos távolságtartás érdekében.

3.2.6.1.3 *Előzés.* Az előzés alatt álló légi- vagy vízi jármű elsőbbséggel rendelkezik, és az előzést végrehajtó légi jármű köteles irányváltoztatással kitérni a biztonságos távolságtartás érdekében.

3.2.6.1.4 *Leszállás és felszállás.* A vízfelszínre leszálló vagy onnan felszálló légi járműnek a lehetséges mértékben megfelelő távolságot kell tartani valamennyi hatótól és kerülnie kell azok haladásának hátráltatását.

3.2.6.2 *Vízfelszínen üzemelő légi járművön alkalmazandó fények.* Napnyugtától napkelteig vagy az illetékes hatóság által napnyugta és napkelte között meghatározott bármely más időszakban a vízfelszínen levő összes légi járműnek a Tengeri Összeütközések Megelőzésének Nemzetközi Előírásai szerint (1972.) kell működtetni a fényeit, kivéve, ha ez gyakorlati okokból nem lehetséges. Ez utóbbi esetben üzemeltessen olyan fényeket, amelyek jellemzőikben és elhelyezésükben a lehető legjobban megfelelnek a nemzetközi előírásoknak.

1. Megjegyzés. — *A vízfelszínen üzemelő repülőgépeken alkalmazandó fények előírásai az Annex 6. I. és II. részének Függelékeiben találhatók.*

2. Megjegyzés. — *A Tengeri Összeütközések Megelőzésének Nemzetközi Előírásai meghatározzák, hogy a fényekre vonatkozó szabályok napnyugta és napkelte között alkalmazandók. Ezért a 3.2.6.2. pont alapján megállapított bármely - napnyugta és napkelte közötti rövidebb - időszak nem alkalmazható azokon a területeken, mint például nyílt vízen, amelyeken a Tengeri Összeütközések Megelőzésének Nemzetközi Előírásai érvényesek.*

### 3.3 Repülési tervek

#### 3.3.1 Repülési terv benyújtása

3.3.1.1 A tervezett repülésre vagy repülési szakaszra vonatkozó tájékoztatást a légiforgalmi szolgálati egységeknek repülési terv formájában kell benyújtani..

3.3.1.2 A repülési tervet a repülés megkezdése előtt kell benyújtani:

- a) minden olyan repülésre vagy repülési szakaszra, amelyet légiforgalmi irányító szolgálat igénybevételével hajtanak végre;
- b) minden, a műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülésre a tanácsadói légtérben;
- c) bármely repülésre, amelyet meghatározott légtérben vagy kijelölt útvonalak mentén hajtanak végre, amennyiben a repüléstájékoztató, riasztó illetve kutató - mentő szolgálat biztosítása érdekében az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság ezt előírja;
- d) bármely repülésre, amelyet meghatározott légtérben vagy kijelölt útvonalak mentén hajtanak végre, amennyiben az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság azt megkívánja a szomszédos államok megfelelő a katonai egységeivel vagy légiforgalmi szolgálati egységeivel való koordináció elősegítése érdekében, hogy elkerülhető legyen az azonosítás céljából történő elfogás szükségessége;
- e) bármely, nemzetközi határokat keresztező repülésre.

*Megjegyzés. — A repülési terv kifejezés jelenthet teljes repülési tervet, amely tartalmazza az összes tájékoztatást a repülés egész útvonalára, vagy ez lehet korlátozott tájékoztatás, amely abban az esetben szükséges, ha a repülési terv benyújtásának célja a repülés egy rövidebb szakaszára, például egy légiútvonal keresztezésére, ellenőrzött repülőtérrel történő felszállásra vagy ilyen repülőtérre történő leszállásra vonatkozó engedély beszerzése.*

3.3.1.3 Repülési terv benyújtása szükséges a légiforgalmi szolgálatok bejelentő irodájának az indulás előtt, vagy az illetékes légiforgalmi szolgálati egységhez, illetve a légiforgalmi irányító szolgálatához rádióon repülés közben, kivéve ha az ismétlődő repülési terv benyújtása céljából megfelelő intézkedéseket foganatosítottak.

3.3.1.4 Amennyiben az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság másként nem írja elő, a légiforgalmi irányító vagy tanácsadói szolgálatot igénybe vevő repülésre vonatkozó repülési tervet az indulás előtt legalább hatvan perccel, vagy a repülés közben annyi idővel előbb be kell nyújtani, amely biztosítja, hogy azt az illetékes légiforgalmi szolgálati egységek legalább tíz perccel azon időpont előtt megkapják, amikor a légijármű a számítások szerint eléri:

- a) az ellenőrzött vagy tanácsadói légtér tervezett belépőpontját; vagy

- b) a légiútvonal vagy a tanácsadói útvonal keresztezési pontját.

### 3.3.2 A repülési terv tartalma

A repülési terv az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság által szükségesnek tekintett mértékben az alábbi tájékoztatásokat tartalmazza:

- A légijármű azonosítója
- Repülési szabályok és a repülés típusa
- Légijárművek száma és típusa, valamint a turbulencia kategóriájuk
- Felszereltség

- Indulási repülőtér (lásd 1. Megjegyzés)
- Számított fékoldási idő (lásd 2. Megjegyzés)
- Utazósebesség (ek)
- Utazómagasság (ok)
- Követendő útvonal
- Rendeltetési repülőtér és a teljes számított repülési idő
- Kitérő repülőtér vagy repülőterek
- Üzemanyag-feltöltöttség időben kifejezve
- Fedélzeten tartózkodó személyek teljes létszáma
- Vészhelyzeti és mentőfelszerelések
- Egyéb információk.

1. Megjegyzés. — *A repülés közben benyújtott repülési tervek esetében az erre vonatkozó adat azt a helyet jelzi, ahonnan a repülésre vonatkozó kiegészítő tájékoztatások szükség esetén beszerezhetők.*

2. Megjegyzés. — *A repülés közben benyújtott repülési tervek esetében az itt jelzett időpont az lesz, amikor a légi jármű átrepüli az első pontot azon az útvonalon, amelyre a repülési terv vonatkozik.*

3. Megjegyzés. — *A repülési tervben alkalmazott „repülőtér” kifejezés olyan, repülőtérnek nem tekinthető helyet is jelenthet, amelyet bizonyos típusú légi járművek — például forgószárnyas légi jármű vagy léggömb — használhatnak.*

### 3.3.3 A repülési terv kitöltése

3.3.3.1 A repülési terv, bármely célból nyújtották azt be, a „kitérő repülőtér” megnevezéséig bezárólag tartalmazza azokat a megfelelő adatokat, amelyek a repülés teljes útvonalára vagy annak azon szakaszára vonatkoznak, amelyre a repülési tervet benyújtották.

3.3.3.2 Ezen kívül a repülési tervnek szükség szerint tartalmaznia kell minden olyan további adatot, amelyet az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság előírt, vagy amelyet a repülési terv benyújtója szükségesnek ítélt.

### 3.3.4 A repülési terv módosítása

A 3.6.2.2 pont előírásainak megfelelően az IFR repülésre vagy az ellenőrzött VFR repülésre benyújtott repülési terv minden változását a lehető legrövidebb időn belül be kell jelenteni az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek. Egyéb VFR repülések esetében a repülési terv jelentős változásait a lehető legrövidebb időn belül be kell jelenteni az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek.

*1. Megjegyzés. — Az indulás előtt benyújtott, a tüzelőanyag-készletre vagy a fedélzeten tartózkodó személyek számára vonatkozó tájékoztatás, ha ez az indulás időpontjában nem pontos, a repülési tervre vonatkozó jelentős változásnak tekintendő, ezért az ilyen változást jelenteni kell.*

*2. Megjegyzés. — Az ismétlődő repülési tervek módosításának benyújtására vonatkozó eljárásokat a PANS-ATM (Doc. 4444) tartalmazza.*

### 3.3.5 A repülési terv lezárása

3.3.5.1 Amennyiben az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság másként nem írja elő, bármely repülés, amely vonatkozásában az egész útvonalra vagy a célállomás repülőtérig tartó fennmaradó útvonal-szakaszra repülési tervet nyújtottak be, a leszállást követően a lehető legrövidebb időn belül személyesen, rádió-távbeszélőn vagy adathálózati összeköttetés segítségével jelenteni kell annak leszállását az érkezési repülőtér illetékes légiforgalmi szolgálati egységének.

3.3.5.2 Amennyiben a repülési tervet csak a repülés egy olyan szakaszára nyújtották be, amely nem azonos a célrepülőtérig tartó fennmaradó útvonal-szakasszal, azt az illetékes légiforgalmi szolgálati egységének továbbított megfelelő jelentéssel kell lezárni abban az esetben, ha ezt előírták vagy kéri.

3.3.5.3 Amennyiben a célrepülőtéren nincs légiforgalmi szolgálati egység, az érkezési jelentést kérésre a leszállás után a lehető legrövidebb időn belül és a rendelkezésre álló leggyorsabb módon meg kell adni a legközelebbi légiforgalmi szolgálati egységnek.

3.3.5.4 Amikor ismert, hogy a távközlési berendezések az érkezési repülőtéren nem kielégítőek és az érkezési jelentés továbbítására a földön egyéb lehetőség nem áll rendelkezésre, a következők szerint kell eljárni. Ha lehetséges és ezt kéri, közvetlenül a leszállás előtt továbbítsanak az érkezési jelentésnek megfelelő közleményt az illetékes légiforgalmi szolgálati egység részére. Általában ezt a jelentést azon repüléstájékoztató körzetért felelős légiforgalmi szolgálati egységet kiszolgáló repülésbejelentő irodának adják le, amelyben a légijármű üzemel.

3.3.5.5 A légijármű érkezési jelentése a következő adatokat tartalmazza:

- a) légijármű azonosítója;
- b) indulási repülőtér;
- c) rendeltetési repülőtér (csak a kitérő repülőtéren történő leszállás esetén);
- d) érkezési repülőtér;
- e) érkezés időpontja.

*Megjegyzés. — Amikor érkezési jelentést írnak elő, ezen fenti előírások nem teljesítése komoly fennakadásokat okozhat a légiforgalmi szolgálatok működésében, és jelentős költségekkel jár a szükségtelen kutató és mentő műveletek végrehajtása.*

## 3.4 Jelzések

3.4.1 Az 1. sz. Függelékben ismertetett jelzések észlelése vagy vétele esetén a légijárműnek hajtva végre kell hajtania azokat a tevékenységeket, amelyek a Függelékben meghatározott jelzések értelmezése alapján szükségesek.

3.4.2 Az 1. sz. Függelékben ismertetett jelzések felhasználásuk esetén azzal a jelentéssel rendelkeznek, amelyet a Függelék tartalmaz. Ezeket csak az ismertetett célokra lehet igénybe venni és nem lehet használni egyéb olyan jelzéseket, amelyek ezekkel összetéveszthetők.

3.4.3 A beállító felelős a szabványos beállító jelzések a légi járművek felé az 1. sz. Függelékben ismertetett jelzések használatával történő, világos és precíz kiadásáért.

3.4.4 A légi járművek jelzésekkel történő beállítását kizárólag kiképzett, tanúsítvánnyal rendelkező, és az illetékes hatóság által erre felhatalmazott személyek végezhetik.

3.4.5 A beállító köteles megkülönböztető, fluoreszkáló láthatósági mellényt viselni, a légi jármű személyzete így tudja őt a beállításért felelős személyként beazonosítani.

3.4.6 A nappali órákban minden, jelzéseket kiadó földi kiszolgáló személyzet köteles nappali fluoreszkáló jelzőbotokat, tárcsákat használni, vagy kesztyűt viselni a jelzések kiadásához. Éjszaka vagy alacsony látástávolság mellett világító jelzőbotok használata kötelező.

### 3.5 Idő

3.5.1 Az Egyeztetett Világidő (UTC) óra és perc pontossággal, külön előírás esetén másodperc pontossággal történő használata kötelező. Az UTC idő éjféltől kezdődik, és 24 órás beosztással használatos.

3.5.2 Az ellenőrzött repülés megkezdése előtt, valamint bármikor a repülés során egyéb időpontokban, idő-egyeztetést kell végezni.

*Megjegyzés. — Az ilyen idő-egyeztetést általában a légiforgalmi szolgálati egységgel végzik el, kivéve ha az üzemeltető, vagy az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság más intézkedéseket fogantatosított.*

3.5.3 Ahol az időmérést az adatkapcsolaton keresztül információcserére is felhasználják, annak pontosságának 1 másodperc UTC értéken belül kell lennie.

### 3.6 Légiforgalmi irányító szolgálat

#### 3.6.1 Légiforgalmi irányítói engedélyek

3.6.1.1 Minden ellenőrzött repülés, vagy ellenőrzött repülésként végrehajtott repülési szakasz megkezdéséhez légiforgalmi irányító általi engedély szükséges. Az ilyen engedélyt a légiforgalmi irányító szolgálati egységhez benyújtott repülési terv útján kell megkérni.

*1. Megjegyzés. — A repülési terv szükség szerint tartalmazhatja a repülésnek csak azt a részét, amely a repülésnek azon szakaszát vagy repülési részleteit ismerteti, melyet légiforgalmi irányító szolgálat közreműködésével hajtanak végre. Megengedhető, hogy a légiforgalmi irányítói engedély csak az érvényes repülési terv csak egy részére vonatkozzon, amelyet engedélyhatárral vagy meghatározott repülési műveletek megnevezésével — például gurulás, leszállás vagy felszállás — jeleznek.*

*2. Megjegyzés. — Amennyiben a légiforgalmi irányítói engedély a parancsnokpilóta számára nem kielégítő, a parancsnokpilóta módosított engedélyt kérhet és ha ez gyakorlatilag lehetséges, kaphat.*

3.6.1.2 Amikor egy légi jármű olyan ATC engedélyt kért meg, amely valamely műveletre vonatkozóan elsőbbségi kérelmet tartalmaz, az illetékes légiforgalmi irányító egység kérésére azt meg kell indokolnia.

3.6.1.3 *A repülés lehetséges továbbengedélyezése.* Ha az indulás előtt várható, hogy az üzemanyag-maradék és az ATV engedély repülés közben meghosszabbításának függvényében a repülés tovább folytatható egy módosított rendeltetési repülőterre, erről a repülési tervbe illesztett útvonal módosítással (ha ismert) és a módosított rendeltetési repülőtér meghatározásával érintenie kell az illetékes légiforgalmi irányító egységeket.

*Megjegyzés. — A jelen előírás célja, hogy lehetővé tegye a repülésnek az eredeti ATC engedélyhez képest módosított célrepülőtérre történő továbbengedélyezését, amely repülőtér normál esetben az eredeti repülési terv szerinti célrepülőtértől távolabb esik.*

3.6.1.4 Az ellenőrzött repülőtéren üzemelő légi jármű a munkaterületen nem kezdheti meg a gurulást a repülőtéri irányító torony engedélye nélkül, és be kell tartania az ezen egység által adott összes utasítást.

### 3.6.2 A repülési terv betartása

3.6.2.1 A 3.6.2.2 és 3.6.2.4 pontokban ismertetett előírások 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 irányító egységtől engedélyt kapott, vagy ha olyan kényszerhelyzetbe került, amely azonnali cselekvést követel meg. Ebben az esetben amint azt a kényszer-intézkedés 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 ilyen 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 eltéréstől 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 tegye meg:

- 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 repülőterre — amelyik előbb következik — számított idő két 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 megállapodás van érvényben, az adatkapcsolaton keresztül automatikusan tájékoztatni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a változásról abban az esetben, ha a változás meghaladja az ADS esemény-alapú protokollban előírt küszöbértéket..

3.6.2.3 *Szándékos eltérések.* A repülési terv megváltoztatására irányuló kéréseknek a következőkben felsorolt információkat kell tartalmazniuk:

- a) *Az utazómagasság megváltoztatása esetén:* a légijármű 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 légijármű 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 repülőter (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 repülőtérrig, 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 fogantatott intézkedésről; vagy
- c) ha irányítói körzeten belül repül, engedélyt kell kérnie különleges VFR repülésre; vagy
- d) engedélyt kell kérnie a műszer szerint repülési szabályok általi 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 járműnek 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 légi járműveknek szóbeli helyzetjelentést csak az illetékes légiforgalmi szolgálat kérésére kell adniuk.

*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 levegő-föld 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 légijárműnek 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 megkísérelni a megfelelő légiforgalmi irányító egységgel való kommunikációt. Ezeken 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 a 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. a) 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 jelölték 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 célrepülőteret 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 meg; 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
- g) le kell szállnia le, ha lehetséges az e) alpontban meghatározott számított érkezési idő vagy az utoljára nyugtázott várható bevezetési idő — amelyik a későbbi — utáni harminc percen belül.

*1. Megjegyzés. — A légiforgalmi irányító szolgálat intézkedései az érintett légtérben működő többi légi járműre vonatkozóan azon a feltételezésen alapulnak, hogy az összeköttetés megszakadása esetén a légi jármű eleget tesz a 3.6.5.2.2. pont előírásainak.*

*2. Megjegyzés. — Lásd az 5.1.2. pontot.*

### 3.7 Jogellenes beavatkozás

3.7.1 A jogellenes beavatkozás alatt álló légitárműnek meg kell kísérelnie értesíteni az illetékes légitárgalmi szolgálati egységet erről a tényről, valamint az ezzel kapcsolatos bármely lényeges körülményről, és az érvényes repülési tervétől így szükségessé váló bármely eltérésről annak érdekében, hogy az ATS egység biztosítani tudja számára az elsőbbséget és a többi légitárművel való konfliktus lehetőségét a lehető legkisebbre csökkentse.

1. Megjegyzés. — *A légitárgalmi szolgálati egységek jogellenes beavatkozás helyzeteiben érvényes felelősségét az Annex 11. tartalmazza.*

2. Megjegyzés. — *A jogellenes beavatkozás alatt álló, azonban az ATS egységet erről értesíteni nem tudó légitárművel kapcsolatos intézkedésekre vonatkozó tájékoztató a jelen Annex „B” mellékletében található.*

3. Megjegyzés. — *A másodlagos válaszeladóval (SSR), ADS-B és ADS-C berendezésekkel felszerelt, jogellenes beavatkozás alatt álló légitármű által követendő eljárás az Annex 11-ben, a PANS-ATM (Doc 4444) és PANS-OPS (Doc 8168) kiadványokban található.*

4. Megjegyzés. — *A CPDLC berendezéssel felszerelt, jogellenes beavatkozás alatt álló légitármű által követendő eljárás az Annex 11-ben, a PANS-ATM (Doc 4444) és a Légitárgalmi szolgálatok adatkapcsolat-használati kézikönyvében (Doc 9694) található.*

3.7.2 Ha egy légitármű jogellenes beavatkozás alatt áll, a parancsnokpilótának az első adandó alkalommal meg kell kísérelnie a leszállást a legközelebbi, erre alkalmas repülőtéren, vagy az illetékes hatóság által erre kijelölt repülőtéren, kivéve, ha a légitármű fedélzetén figyelembe vett körülmények másként diktálják.

1. Megjegyzés. — *Az állami hatóságokkal szemben a földön jogellenes beavatkozásnak kitett légitárművek tekintetében támasztott követelmények az Annex 17. 5. fejezet 5.2.4. pontjában kerültek ismertetésre.*

2. Megjegyzés. — *A parancsnokpilóta jogköreit a 2.4. pont ismerteti.*

### 3.8 Elfogás

Megjegyzés. — *Az „elfogás” kifejezés ebben az értelemben nem foglalja magában azt az esetet, amikor a veszélyben levő légitármű számára és kérésére a Nemzetközi Légitárgazdasági és Tengerhajózási Kutatási és Mentési Kézikönyv (IAMSAR - Doc 9731) II. és III. kötete alapján biztosítanak légi megközelítést és kíséretet.*

3.8.1 A polgári légijármű elfogását a szerződő államok által kiadott megfelelő előírások és adminisztratív irányelvek szerint kell végrehajtani, amelyek megfelelnek a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény és különösen annak 3(d) cikkelye rendelkezéseinek, amelyek alapján a szerződő államok kötelezettséget vállalnak arra, hogy állami légijárműveikre vonatkozó előírásaik kiadásakor kellő figyelmet fordítanak a polgári légiközlekedésben működő légijárművek biztonságára. Ennek megfelelően a vonatkozó előírások és adminisztratív irányelvek kidolgozása alkalmával kellő figyelmet kell fordítani az 1. sz. Függelék 2. részében és a 2. sz. Függelék 1. részében található előírásokra.

*Megjegyzés. — Elismerve, hogy a repülésbiztonság érdekében alapvető fontosságú, hogy a csak végső eszközként alkalmazott elfogás esetén használt vizuális jelzéseket a polgári és katonai légijárművek az egész világon helyesen alkalmazzák és értelmezzék, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsa a jelen Annex 1. Függelékéhez tartozó látjelek elfogadása alkalmával felhívta a szerződő államok figyelmét arra, biztosítsák, hogy azokat állami légijárműveik szigorúan tartsák be. Tekintettel arra, hogy a polgári légijárművek elfogása minden esetben gyakorlati veszélyt jelent, a Tanács különleges ajánlásokat dolgozott ki és nyomtatékosan kéri, hogy azokat a szerződő államok egységesen alkalmazzák. Ezeket a különleges ajánlásokat az „A” melléklet tartalmazza.*

3.8.2 A polgári légijármű parancsnokpilótája az elfogás alkalmával tegyen eleget a 2. sz. Függelék 2. és 3. részében található nemzetközi előírásoknak, és a látjeleket az 1. sz. Függelék 2. részében meghatározottak szerint értelmezze és kövesse.

*Megjegyzés. — Lásd még 2.1.1. és 3.4. pontokat.*

### 3.9 VMC szerinti látástávolság és a felhőzettől való távolság minimum értékei

A VMC-t meghatározó minimális látástávolságok és a felhőzettől való minimális távolságok a 3-1. Táblázatban találhatóak meg.

3-1. Táblázat \*

(az 1. táblázat)

| Tengerszint feletti magasság tartomány                                                                                                                       | Légtérosztály    | Repülési látástávolság | Felhőktől való távolság                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 3050 m és felette<br>(10 000 láb) AMSL                                                                                                                       | A*** B C D E F G | 8 km                   | 1 500 m vízszintesen<br>300 m (1000 láb)<br>függőlegesen       |
| 3050 m (10 000 láb) AMSL<br>alatti és 900 m (3000 láb)<br>AMSL magasságon vagy<br>afelett<br>300 m (1000 láb) terep<br>feletti magasság,<br>amelyik magasabb | A*** B C D E F G | 5 km                   | 1 500 m vízszintesen<br>300 m (1000 láb)<br>függőlegesen       |
| 900 m és alatta<br>(3000 láb) AMSL, vagy<br>300 m                                                                                                            | A*** B C D E     | 5 km                   | 1 500 m vízszintesen<br>300 m (1000 láb)<br>függőlegesen       |
| (1000 láb) terep feletti<br>magasság, amelyik<br>magasabb                                                                                                    | F G              | 5 km**                 | A felhőktől biztonságos<br>távolságra és talajlátás<br>mellett |

\* Ha az átváltási magasság alacsonyabb, mint 3050 m (10 000 láb) AMSL, akkor 10 000 láb helyett a FL100 használatos.

\*\* Amikor az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság így írja elő:

a) 1500 méternél nem alacsonyabb értékre csökkent látástávolság engedélyezhető a következő feltételekkel repülő **légiűrművek** esetén:

- 1) amelyeket olyan sebességgel hajtanak végre, amely az uralkodó látástávolság mellett lehetővé teszi az egyéb forgalom és bármely akadály időben történő észlelését és az összeütközés elkerülését; vagy
- 2) ha a körülmények olyanok, hogy az egyéb forgalommal történő találkozások valószínűsége csekély, például olyan területeken, ahol a forgalom kicsi vagy egészen alacsony magasságon végrehajtott munkarepülés esetén.

b) A HELIKOPTER üzemeltetése engedélyezhető 1500 méter repülési látástávolság alatt, ha az olyan sebességgel repül, amely lehetővé teszi az egyéb forgalom és bármely akadály időben történő észlelését és az összeütközés elkerülését.

\*\*\* Az „A” osztályú légtér VMC minimum értéke csak útmutatást biztosít a repülőgép-vezetők részére, és nem teszi kötelezővé a **légiűrmű** szabályok szerint történő üzemeltetés elfogadását az „A” osztályú légtérben.

#### **4. sz. FÜGGELÉK TÁVOLI VEZÉRLÉSŰ LÉGIJÁRMŰ RENDSZEREK** (Megjegyzés. - Lásd a jelen Annex 3. fejezetének 3.1.9. pontját)

*Megjegyzés. — A pilóta nélküli légi jármű-rendszerek (UAS) (Cir 328) című körlevél magyarázatot tartalmaz a távoli vezérlésű légi jármű rendszerekkel kapcsolatban.*

##### **1. Általános üzemeltetési szabályok**

1.1 A nemzetközi légiközlekedésben részt vevő távoli vezérlésű légi jármű rendszereket (RPAS) kizárólag azon állam megfelelő engedélye mellett szabad üzemeltetni, amelynek területéről a távoli vezérlésű légi jármű (RPA) felszáll.

1.2 A távoli vezérlésű légi járműveket más államok felségterülete felett kizárólag ezen államok által kiadott speciális engedély birtokában szabad üzemeltetni. Ez az engedély az érintett államok közötti államközi megállapodás formájában is létrejöhet.

1.3 A távoli vezérlésű légi járműveket nyílt tengerek felett kizárólag az illetékes légiforgalmi szolgálati egységgel történő előzetes egyeztetés mellett szabad üzemeltetni.

1.4 Az 1.2. és 1.3. pontok szerinti engedélyt felszállás előtt meg kell szerezni, ha a repülés tervezése során feltételezhető, hogy a légi jármű beléphet az illető légtérbe.

1.5 A távoli vezérlésű légi jármű rendszereket a lajstromozó állam, az illetékessége szerinti állam, vagy ha az a fentiekől különbözik, az üzemeltetés szerinti állam által megszabott feltételekkel kell üzemeltetni.

1.6 A vonatkozó repülési terveket a jelen Annex 3. fejezete, vagy a lajstromozó állam, az üzemeltető illetékessége szerinti állam, vagy ha az a fentiekől különbözik, az üzemeltetés szerinti állam előírásai szerint kell benyújtani.

1.7 A távoli vezérlésű légi jármű rendszereknek meg kell felelniük azon légtér teljesítmény- és felszereltség-követelményeinek, amelyben azok repülni fognak.

##### **2. Tanúsítványok és engedélyezés**

1. Megjegyzés. — A „G” Függelék A37-15. sz., a Közgyűlés által hozott határozat szerint az egyes légi jármű-kategóriákra vonatkozó nemzetközi szabványok hatálybalépésétől függően a légi jármű lajstromozása szerinti szerződő állam nemzeti jogszabályai szerint kiadott vagy érvényesített tanúsítványokat a többi szerződő állam szintén köteles elfogadni felségterülete átrepülése, valamint az ott történő leszállás és felszállás céljaira.

2. Megjegyzés. — A tanúsítványok kiadására és az engedélyezésre vonatkozó szabványok még nem kerültek kidolgozásra. Ezért, a távoli vezérlésű légi járművekre vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok kidolgozásáig a tanúsítványokat és engedélyeket nem szükséges automatikusan a vonatkozó Annexek, pl. az Annex 1., 6. és 8. szabványainak és ajánlott gyakorlataival összhangban lévőnek tekinteni.

3. Megjegyzés. — Az A37-15 sz. közgyűlési határozattól eltérően, a Chicagói Egyezmény 8. cikkelye minden szerződő államot biztosít azon kizárólagos joga felől, hogy felségterületén engedélyezze (vagy megtiltsa) a távoli vezérlésű légi járművek repüléseit.

2.1 A távoli vezérlésű légi jármű rendszereket azok alkotórészei egymástól való függésének figyelembe vételével, a nemzeti jogszabályok szerint kell jóváhagyni oly módon, hogy az a megfelelő Annexek előírásaival is összhangban legyen. Továbbá:

Annex 2.

APP 4-1

12/11/15  
43.

- a) a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek légi alkalmassági engedélyeit a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni oly módon, hogy az az Annex 8. előírásaival is összhangban legyen; és
- b) a kapcsolódó, a típustervekben megjelölt távoli vezérlésű légi jármű rendszer alkotórészek tanúsítványait a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni és megújítani oly módon, hogy az a megfelelő Annexek előírásaival is összhangban legyen.

2.2 Az üzemeltetői tanúsítványt a távoli vezérlésű légi jármű rendszerek üzemeltetői részére a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni oly módon, hogy az az Annex 6. előírásaival is összhangban legyen.

2.3 A távpilóták szakszolgálati engedélyeit a nemzeti jogszabályok szerint kell kiadni és érvényesíteni oly módon, hogy az az Annex 1. előírásaival is összhangban legyen.

### **3. Az engedély iránti kérelem**

3.1 A fenti 1.2. pont szerinti engedély iránti kérelmet azon állam illetékes hatóságai felé kell benyújtani, amelyben a távoli vezérlésű légi jármű repülni fog. A kérelmet legkésőbb hét nappal a tervezett repülés dátuma előtt kell benyújtani, kivéve, ha arról az illető állam másként rendelkezett.

3.2 Ha az illető állam másként nem rendelkezett, az engedély iránti kérelemnek a következőket kell tartalmaznia:

- a) az üzemeltető neve és elérhetőségei;
- b) A távoli vezérlésű légi jármű tulajdonságai (légi jármű típusa, maximális megengedett felszállótömege, hajtóművek száma, szárnyfeszítávolság);
- c) a lajstromozási igazolás másolata;
- d) a légi járműnek a rádiózás során használt hívójele, ha van ilyen;
- e) a légi alkalmassági bizonyítványának másolata;
- f) a távoli vezérlésű légi jármű rendszer üzemeltetői tanúsítvány másolata;
- g) a távpilóta szakszolgálati engedély másolata;
- h) a légi jármű rádióállomás-engedélyének másolata, ha van ilyen;
- i) a tervezett repülés leírása (a repülés típusa és szándéka feltüntetésével), repülési szabályok, ha ez a szándék, vizuális figyelemmel kíséréssel történő repülés, a tervezett repülés dátuma, indulási pontja, rendeltetési helye, utazósebesség(ei), utazómagasság(ai), a lerepülendő útvonal, a repülések időtartama/gyakorisága;

- j) a fel- és leszállás követelményei;
- k) a távoli vezérlésű légijármű teljesítményadatai, beleértve:
  - 1) repülési sebessége;
  - 2) tipikus és maximális emelkedési sebességek;
  - 3) tipikus és maximális süllyedési sebességek;

- 4) tipikus és maximális fordulási szögek;
  - 5) egyéb releváns teljesítményadatok (pl. a szél, jegesedés és csapadék jelentette korlátozások); és
  - 6) légijármű maximális repülési ideje;
- l) kommunikációs, navigációs és légtérelőrzési képességek:
- 1) légiforgalmi biztonsági kommunikációs frekvenciák és berendezések, beleértve:
    - i. az ATC-vel történő kommunikációt, illetve a kommunikáció alternatív módjait is;
    - ii. vezetési és irányítási adatkapcsolatok (C2), ideértve a teljesítmény-paramétereket és a megjelölt műveleti lefedettségi területet;
    - iii. a távpilóta és az RPA megfigyelő közötti kommunikáció, ha van ilyen;
  - 2) navigációs eszközök; és
  - 3) légtérelőrző eszközök (pl. SSR válaszelőadó, ADS-B sugárzó);
- m) felderítő és összeütközés-elkerülő képességek;
- n) vészhelyzeti eljárások, beleértve:
- 1) az ATC rádiókapcsolat megszakadása;
  - 2) C2 adatkapcsolat meghibásodás;
  - 3) távpilóta/távoli vezérlésű légijármű megfigyelő kommunikációs kapcsolat megszakadása, ha van ilyen;
- o) a távpilóta-állomások száma és földrajzi helye, valamint a távpilóta-állomások közötti átadás-átvételi eljárások, ha ilyenek vannak;
- p) A zajkibocsátási tanúsítványt igazoló, az Annex 16. 1. kötetének előírásainak megfelelően kiadott dokumentum, ha ilyen van;
- q) a nemzeti biztonsági előírásoknak való megfelelésről szóló tanúsítvány, amely megfelel az Annex 17. előírásainak, és amely tartalmazza a távoli vezérlésű légijármű rendszerek üzemeltetésére vonatkozó biztonsági intézkedéseket, ha ilyenek vannak;

- r) hasznos teherre vonatkozó információk/leírások; és
- s) a megfelelő biztosítási/felelősségbiztosítási védelmet bizonyító dokumentum.

3.3 Ha a 3.2. pontban felsorolt tanúsítványok és dokumentumok nem angol nyelven kerültek kibocsátásra, azok angol nyelvű fordítását szintén mellékelni kell.

3.4 Az érintett állam(ok) hozzájárulásának megszerzését követően értesíteni kell a légiforgalmi szolgálatokat, a koordinációt pedig az érintett állam(ok) szabályai szerint kell végrehajtani.

*Megjegyzés. — Az engedély iránti kérelem nem helyettesíti a légiforgalmi szolgálatokhoz benyújtandó repülési tervet, annak követelményeit nem elégíti ki.*

3.5 Az engedély módosítása iránti kérelmet az érintett állam(ok)hoz kell benyújtani. Ha a módosításokat jóváhagyták, az üzemeltető köteles az érintett hatóságokat értesíteni.

3.6 Ha a repülést törlik, az üzemeltető vagy a távpilóta a lehető leghamarabb köteles értesíteni az összes illetékes hatóságot.

## **5. sz. FÜGGELÉK SZEMÉLYZET NÉLKÜLI SZABAD BALLONOK**

*(Megjegyzés.- Lásd a jelen Annex 3. fejezet 3.1.10. pontját)*

### **1. A személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása**

A személyzet nélküli szabad ballonokat a következőképpen kell osztályozni:

- a) *könnyű*: az a személyzet nélküli szabad ballon, amely egy vagy több darabból álló terhet szállít, amelynek tömege 4 kg-nál kevesebb, kivéve, ha a ballon az alábbi c) 2), 3) vagy 4) pontoknak megfelelően nehéz ballonnak minősül; vagy
- b) *közepes*: az a személyzet nélküli szabad ballon, amely egy vagy több darabból álló terhet szállít, amelynek össztömege 4 kg vagy több, de 6 kg-nál kevesebb, kivéve, ha a ballon az alábbi c) 2), 3) vagy 4) pontoknak megfelelően nehéz ballonnak minősül;
- c) *nehéz*: az a személyzet nélküli szabad ballon, amely olyan terhet szállít, amelynek:
  - 1) össztömege 6 kg vagy több; vagy
  - 2) egy darab 3 kg-os vagy nehezebb terhet szállít; vagy
  - 3) egy darab 2 kg-os vagy nehezebb csomagot szállít, amelynek területi sűrűsége nagyobb, mint 13 g/cm<sup>2</sup>; vagy
  - 4) a teher felfüggesztésre olyan kötelet vagy egyéb eszközt használnak, amelynél 230 N, vagy ennél nagyobb becsapódási erőre van szükség ahhoz, hogy a terhelés leváljon a ballonról.

*1. Megjegyzés. — A c) 3) pontban említett területi sűrűséget úgy kell kiszámítani, hogy a teher grammban kifejezett össztömegét el kell osztani a teher legkisebb felületének négyzetcentiméterben kifejezett nagyságával.*

*2. Megjegyzés. — Lásd az A5-1. ábrát.*

### **2. Általános üzemeltetési szabályok**

2.1 A személyzet nélküli szabad ballon nem üzemeltethető azon állam engedélye nélkül, ahol a felbocsátást végrehajtják.

2.2 A kizárólag meteorológiai célokra használt és az illetékes hatóságok által előírtaknak megfelelően üzemeltetett könnyű ballon kivételével, a személyzet nélküli szabad ballont más állam területére átrepülni az érintett állam megfelelő engedélye nélkül tilos.

2.3 Amennyiben a repülés tervezésekor okkal feltételezhető, hogy a ballon egy másik állam légterébe sodródhat, a 2.2. pontban megjelölt engedélyt még a felbocsátás megkezdése előtt be kell szerezni. Ilyen engedély beszerezhető ballonnal végzett repülések sorozatára, vagy egy adott típusú ismétlődő repülésre, pl. légkörkutató ballonok repülésére.

2.4 A személyzet nélküli szabad ballont a lajstromozó állam, valamint a várhatóan átrepült államok előírásaiban meghatározott feltételeknek megfelelően kell üzemeltetni.

*Annex 2.*

*APP 5-1*

12/11/15  
43.

| TULAJDONSÁGO<br>K                                                                                                                  |                                                                 | HASZNOS TEHER TÖMEGE<br>(kilogramm) |  |         |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--|---------|--|--|--|--|
| KÖTÉL VAGY EGYÉB<br>FELFÜGGESZTES                                                                                                  |                                                                 | 230 N vagy<br>NAGYOBB               |  |         |  |  |  |  |
| EGYES TEHER<br>CSOMAGOK                                                                                                            | TERÜLETI<br>SÜRÜSEG<br>Nagyobb,<br>mint 13<br>g/cm <sup>2</sup> | NEHEZ                               |  |         |  |  |  |  |
|                                                                                                                                    | TERÜLETI<br>SÜRÜSEG<br>Kisebb, mint<br>13 g/cm <sup>2</sup>     |                                     |  |         |  |  |  |  |
| <div>A TERÜLETI<br/>SÜRÜSEG<br/>KISZAMÍTÁSA</div> <div>A TÖMEG (g)<br/>A legkisebb<br/>terület nagysága<br/>(cm<sup>2</sup>)</div> |                                                                 | KÖNNYŰ                              |  | KÖZEPES |  |  |  |  |
| ÖSSZTÖMEG<br><br>(ha a Felfüggesztés<br>VAGY a Területi sűrűség<br>VAGY az egyes csomagok<br>Tömege nem játszik<br>szerepet)       |                                                                 |                                     |  |         |  |  |  |  |

5-1. ábra A személyzet nélküli szabad ballonok osztályozása

2.5 A személyzet nélküli szabad ballont tilos úgy üzemeltetni, hogy a ballon vagy bármely része – köztük a teher – földnek ütközése a műveletben részt nem vevő személyeket vagy vagyontárgyakat veszélyeztesse.

2.6 Nehéz besorolású személyzet nélküli szabad ballont tilos nyílt tenger felett üzemeltetni a megfelelő ATS hatósággal való előzetes koordináció nélkül.

### 3. Üzemeltetési korlátozások és a felszereltséggel kapcsolatos követelmények

3.1 A személyzet nélküli nehéz besorolású szabad ballon nem üzemeltethető 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasságon, vagy ez alatt az illetékes ATS hatóság engedélye nélkül, ha:

- a) a felhőzet vagy a homályt okozó jelenség kiterjedése meghaladja a négynyolcados lefedettséget; vagy
- b) a vízszintes látástávolság 8 km-nél kevesebb.

3.2 A nehéz vagy a közepes besorolású, személyzet nélküli szabad ballont tilos úgy felbocsátani, hogy az a városok, települések sűrűn lakott területei és a műveletben részt nem vevő, szabadban tartózkodó embercsoportok felett 300 méternél (1000 láb) alacsonyabban repüljön.

3.3 Nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon az alábbi feltételekkel üzemeltethető:

- a) a ballon legalább két darab, egymástól függetlenül működő, automatikus vagy távirányítású teherleoldó berendezéssel vagy rendszerrel van felszerelve a továbbrepülés megakadályozása érdekében.
- b) túlnyomás nélküli polietilén ballonok esetében legalább két, egymástól független módszert, rendszert vagy eszközt vagy azok kombinációját alkalmazzák annak érdekében, hogy a hőlégballon kupolájának a továbbrepülése megakadályozható legyen.

*Megjegyzés. – Ezen berendezések használata a túlnyomásos ballonoknál nem szükséges, mivel azok a teher elengedése után gyorsan felemelkednek és a ballon köpeny a kilyukasztásra szolgáló berendezés vagy rendszer nélkül is széthasad. A túlnyomásos ballon itt olyan nem táguló burkolatú ballont jelent, amely ellenáll a belső túlnyomásnak. A ballont úgy töltik fel, hogy az éjszakai kisebb nyomású gáz teljesen kitöltse a ballon belsejét. Az ilyen túlnyomásos ballon gyakorlatilag egészen addig állandó szinten marad, amíg túl sok gáz nem távozik el belőle.*

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

3.4 A nehéz besorolású személyzet nélküli szabad ballont tilos olyan területen üzemeltetni, ahol

- a) olyan területen, ahol másodlagos radarberendezést használnak, kivéve, ha a ballon olyan transzponderrel van felszerelve, amely képes kijelölt transzponderkód és nyomásmagasság folyamatos sugárzására, vagy amelyet a megfigyelő állomásról szükség szerint be lehet kapcsolni, vagy
- b) földi telepítésű, ADS-B berendezést használnak, kivéve, ha a ballon nyomásmagasság-adatokat is sugárzó ADS-B adóval van felszerelve, amely képes a folyamatos sugárzásra, vagy amelyet a megfigyelő állomásról szükség szerint be lehet kapcsolni.

3.5 Azt a nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballont, amely olyan függő antennával van felszerelve, amelynek bármely pontján történő letörléséhez 230 Newtonnál nagyobb erőre van szükség, csak abban az esetben üzemeltethetnek, ha az antennán legalább 15 méterenként színes jelzőzászló vagy jelzőcsík található.

3.6 A nehéz besorolású személyzet nélküli szabad ballon nem üzemeltethető 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasság alatt napnyugta és napkelte (az üzemelés magasságához igazított időmeghatározás) között az illetékes légiforgalmi szolgálati hatóság által előírtak szerint, kivéve, ha a ballont, annak tartozékait és a terhet, függetlenül attól, hogy ezek a repülés során a ballonról leválnak-e vagy sem, jelzőfénnel látják el.

3.7 A nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon, amely 15 méternél hosszabb felfüggeszthető szerkezettel (a nagyon feltűnő, színes, nyitott ejtőernyő kivételével) van ellátva, nem üzemeltethető napkelte és napnyugta között 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasság alatt, kivéve, ha a függő szerkezetet feltűnő váltakozó színű csíkokkal befestik, vagy azt színes jelzőzászlókkal látják el.

#### **4. A repülés befejezése**

A nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetője köteles működésbe hozni a fenti 3.3 a) és b) pontban előírt, továbbrepülést megakadályozó berendezést, ha:

- a) ismeretessé válik, hogy az időjárási feltételek az üzemeltetésre előírt minimumoknál rosszabbak;
- b) meghibásodás, vagy bármely egyéb ok miatt a további üzemeltetés veszélyes lehet a légiforgalomra vagy a földön lévő személyekre vagy ingatlanokra; vagy
- c) mielőtt a ballon engedély nélkül berepül egy másik állam légterébe.

#### **5. A repülésre vonatkozó tájékoztatás**

##### **5.1 A repülés előtti tájékoztatás**

5.1.1 A közepes és a nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon tervezett repüléséről a repülés megkezdése előtt legalább hét nappal előzetes tájékoztatást kell küldeni az illetékes légiforgalmi szolgálati egységnek.

5.1.2 A tervezett repüléssel kapcsolatos tájékoztatásnak – az illetékes légiforgalmi szolgálati egység kívánságának megfelelően – az alábbi adatokat kell tartalmaznia:

- a) a ballon azonosító jele vagy a repülési feladat kódja;
- b) a ballon osztálya és leírása;
- c) SSR kód, légijármű címe, vagy NDB frekvencia (amelyik rendelkezésre áll);
- d) az üzemeltető neve és telefonszáma;

e) a felbocsátás helye;

f) a felbocsátás tervezett ideje (vagy több felbocsátás esetén a felbocsátások kezdete és befejezése);

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

h) a felemelkedés várható iránya;

i) utazómagasság (nyomásmagasság);

j) az a várható időtartam, amely a 18000 méter (60000 láb) nyomásmagasság keresztezéséig, vagy ha az utazómagasság 18000 méter (60000 láb) vagy kevesebb, az utazómagasság eléréséig eltelik, valamint a keresztezés vagy az utazómagasság elérés számított helye;

*Megjegyzés. – Ha az üzemeltetés folyamatosan történő ballon-felbocsátásokból áll, a feltüntetendő idők azon várható időpontok, amikor az első és az utolsó ballon eléri a megfelelő repülési szintet (például 122136Z–130330Z).*

k) a repülés befejezésének várható ideje (nap/óra/perc), valamint a tervezett földterési (megtalálási) terület. Azon ballonok esetében, melyek repülése hosszú ideig tart és ezért a repülés befejezésének idejét, valamint a tervezett földterési/megtalálási területet pontosan nem lehet előre megállapítani, a “hosszú időtartam” (long duration) kifejezést kell használni.

*Megjegyzés. – Amennyiben egynél több földterési/megtalálási területet állapítanak meg, minden egyes helyszínt, a megfelelő várható földterési idővel együtt fel kell tüntetni. Amennyiben sorozatos földterés várható, a feltüntetendő idők azon várható időpontok legyenek, amikor a sorozat első és utolsó ballona földet ér (például 070330Z–072300Z).*

5.1.3 Az 5.1.2 pont előírásaiban megadott, felbocsátás előtti tájékoztatások bármely változását legalább 6 órával, kritikus időpontú naprendszeri vagy kozmikus zavarok vizsgálata esetén legalább 30 perccel a tervezett felbocsátás előtt be kell jelenteni az érintett légiforgalmi szolgálati egységnek.

## 5.2 A felbocsátás bejelentése

A közepes vagy nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon felbocsátása után az üzemeltetőnek azonnal értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a következőkről:

- a) a ballon azonosító jele;
- b) a felbocsátás helye;
- c) a felbocsátás tényleges ideje;
- d) a 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasság keresztezésének, vagy ha az utazómagasság 18000 méter (60 000 láb) vagy kevesebb, az utazómagasság elérésének várható ideje és helye; és
- e) az 5.1.2. g) és h) pontban előírtak szerint az előzetes tájékoztatásban közöltektől való bármely eltérés.

## 5.3 Tájékoztatás a repülési feladat törléséről

Az üzemeltetőnek azonnal értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet, amint ismertté válik, hogy az 5.1. pontban előírtak alapján előzetesen bejelentett közepes vagy nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon repülését törlik.

## **6. A repülési útvonal követése és helyzetjelentések**

6.1 A 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasságon, vagy ez alatt működő nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon üzemeltetőjének figyelemmel kell kísérnie a ballon repülési útját és a légiforgalmi szolgálatok kívánságának megfelelően, jelentenie kell a ballon helyzetét. Amennyiben a légiforgalmi szolgálatok gyakoribb helyzetjelentést nem kérnek, az üzemeltetőnek minden két órában jelentenie kell a ballon helyzetét.

6.2 A 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasság felett működő nehéz besorolású, személyzet nélkülszabad ballon üzemeltetőjének figyelemmel kell kísérnie a ballon repülési útját és a légiforgalmi szolgálatok kívánságának megfelelően jelentenie kell a ballon helyzetét. Amennyiben a légiforgalmi szolgálatok gyakoribb helyzetjelentéseket nem kérnek, az üzemeltetőnek 24 óránként kell jelenteni a ballon helyzetét.

6.3 Amennyiben a ballon helyzetét a 6.1. és a 6.2. pontokban előírtak szerint nem lehet megállapítani, az üzemeltetőnek erről azonnal értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet. Ennek az értesítésnek tartalmaznia kell a ballon utolsó megállapított helyzetét. Az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet azonnal értesíteni kell, amikor a ballon követése ismét lehetővé válik.

6.4 A nehéz besorolású, személyzet nélküli szabad ballon tervezett süllyedésének megkezdése előtt egy órával az üzemeltetőnek értesíteni kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a ballonnal kapcsolatos következő adatokról:

- a) jelenlegi földrajzi helyzet;
- b) jelenlegi repülési magasság (nyomásmagasság);
- c) amennyiben lehetséges, a 18 000 méter (60 000 láb) nyomásmagasság keresztezésének várható időpontja;
- d) a földetérés várható ideje és helye.

6.5 A nehéz vagy közepes besorolású, személyzet nélküli irányítatlan ballon üzemeltetőjének értesítenie kell az illetékes légiforgalmi szolgálati egységet a repülési feladat befejezéséről.