

**A nemzeti fejlesztési miniszter**

**.../2012. (.... ....) NFM rendelete**

**a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásáról szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet, valamint a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet módosításáról**

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 74. § (2) bekezdés *u)* pontjában kapott felhatalmazás alapján, az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. (VII. 1.) Korm. rendelet 84. § *e)* pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva – a honvédelemről és a Magyar Honvédségről, valamint a különleges jogrendben bevezethető intézkedésekről szóló 2011. évi CXIII. törvény egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 290/2011. (XII. 22.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljáró honvédelmi miniszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

**1. §**

A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásáról szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet Melléklete az *1. melléklet* szerint módosul.

**2. §**

A légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú melléklete a *2. melléklet* szerint módosul.

**3. §**

Ez a rendelet a kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Budapest, 2012. december

Németh Lászlóné  
nemzeti fejlesztési miniszter

Egyetért:

Budapest, 2012. december

Dr. Hende Csaba  
honvédelmi miniszter

**A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet Mellékletének módosítása**

A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet Melléklet „E” Függelék II. RÉSZ-ének helyébe a következő rendelkezés lép:

**„II. RÉSZ**

**A REPÜLÉSI TERV ŰRLAP KITÖLTÉSE**

**II.1. Az FPL űrlap jellemzői**

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

1. a címzettek és a feladással kapcsolatos adatok feltüntetésére szolgáló fejrész. Ezt a részt az FPL-t átvevő egység tölti ki, azonban az FPL benyújtója itt feltüntetheti az általa külön kért egyéb címzetteket,
2. az alapvető repülési tervadatokat tartalmazó középső rész, amelyet valamennyi címzethez továbbítanak,
3. kiegészítő tájékoztatások feltüntetésére szolgáló rész. Ez a rész általában nem kerül továbbításra a címzettek számára, az itt közölt információk az esetlegesen szükséges kutatás és mentés szempontjából bírnak fontossággal, és ezeket csak külön kérésre továbbítják.

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

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

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

**II.2. Az FPL űrlap kitöltése**

**II.2.1. Általános előírások**

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

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

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

A repülési tervben használt „repülőtér” kifejezés olyan területet is jelenthet, amely nem kiépített repülőtér, de meghatározott típusú légitársaságok (pl. helikopterek, ballonok) is használhatják.

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

## II.2.2. Az FPL űrlap rovatainak és mezőinek kitöltése

### 7. ROVAT: LÉGIJÁRMŰ AZONOSÍTÓ JELE

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

- a) kereskedelmi repülés esetén a járatszámot, ha ilyen van, pl. KLM511 vagy
- b) a légijármű felségjelét, vagy közös jelét és lajstromjelét, pl. HAANB

Kötőjelet, vagy szimbólumot nem lehet használni.

A későbbi rádióösszeköttetések során a beírt azonosító jelet kell használni.

A légijármű felségjelére, vagy közös jelére és a lajstromjelére vonatkozó szabványokat az ICAO Annex 7 határozza meg.

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

*Kötelékrepülés esetén* a vezérgép vagy az ATS-sel rádióösszeköttetést tartó légijármű azonosító jelét kell feltüntetni és a 18. rovatban REG/ jelölést használva kell megadni a kísérő légijárművek lajstromjelét.

A Nyitott Égbolt keretén belül végrehajtott repülések esetén az OSY hívójel használandó. Az ilyen repülések három csoportba tartozhatnak, a csoportjelölést az alábbiak szerint kell megadni a hívójel utolsó betűjeként:

**F:** Felderítő célú repülés, a 18. rovatban az STS/ATFMEXEMTAPPROVED feltüntetésével és egy arra vonatkozó megjegyzéssel, hogy a repülés útvonala az érintett nemzeti hatóságokkal egyeztetésre került.

**D:** Bemutató célú repülés, a 18. rovatban az STS/ATFMEXEMTAPPROVED feltüntetésével és egy arra vonatkozó megjegyzéssel, hogy a repülés útvonala az érintett nemzeti hatóságokkal egyeztetésre került.

**T:** Szállítás céljából végzett repülés. A repülést normál repülésként kezelik, a 18. rovatban semmit sem kell feltüntetni.

### 8. ROVAT: REPÜLÉSI SZABÁLYOK ÉS A REPÜLÉS TÍPUSA

#### Repülési szabályok (1 karakter)

**Be kell írni** a repülési szabályokat az alábbiak szerint:

**I** ha a repülés a teljes időtartama alatt IFR-ként üzemel,

**V** ha a repülés teljes időtartama alatt VFR-ként üzemel,

**Y** ha a repülés kezdeti szakaszában IFR-ként üzemel majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (VFR/IFR/VFR),

**Z** ha a repülés kezdeti szakaszában VFR-ként üzemel majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (IFR/VFR/IFR).

Y és Z használata esetén a 15. rovatban fel kell tüntetni azt a pontot vagy pontokat, ahol a repülési szabályok megváltoztatását tervezik.

#### Repülés típusa (1 karakter)

**Be kell írni** a repülés típusát az alábbiak szerint:

**S** menetrend szerinti kereskedelmi repülés,

**N** nem-menetrend szerinti repülés,

**M** katonai repülés,

**G** általános célú repülés, beleértve a sport, magán és taxi repüléseket,

X egyéb, beleértve a VIP, mentő, rendőrségi, tűzoltó, kalibráló, gyakorló, munkarepüléseket stb.

*Katonai repülések esetén:*

Teljes egészében OAT repülések esetén a 18. rovatban az STS/ jelölést követően fel kell tüntetni a repülés jellegét.

Vegyes repülés esetén a 15. rovatban fel kell tüntetni azt a pontot vagy pontokat, ahol a katonai repülés jellegének (GAT vagy OAT) megváltoztatását tervezik.

X használata esetén STS/, RMK/, vagy STAYINFO/ jelölést használva meg kell adni a repülés jellegét.

## **9. ROVAT: LÉGIJÁRMŰVEK SZÁMA, TÍPUSA ÉS TURBULENCIA KATEGÓRIÁJA**

Légijárművek száma (1 vagy 2 karakter):

**Be kell írni** a légijárművek számát, ha az egynél több, tehát csak kötelékrepülés esetén kell kitölteni.

Légijármű típusa (2-4 karakter):

**Be kell írni** a légijármű típusát az ICAO Aircraft Type Designators (Doc 8643) című kiadványban megadottak szerint.

Vitorlázórepülőgépekre a „GLID”, a ballonokra a „BALL”, a léghajóra a „SHIP” és az ultrakönnyű légijárművekre az „ULAC” jelöléseket kell használni.

**Be kell írni ZZZZ-t**, ha a légijármű(vek) típusa(i) részére ilyen jelölést nem osztottak ki.

*Egyedi légijármű vagy azonos típusból álló kötelék esetén* a 18. rovatban TYP/ jelölést követően nyílt szöveggel kell megadni a légijármű típusát.

*Több típusból álló kötelék esetén:*

a) ha a légijárművek típusa nem ismert, a 9. rovatban a légijárművek darabszámát követően a légijármű típust ZZZZ-vel kell megadni, és a 18. rovatban a légijármű típusokat a TYP/ és RMK/ jelölést követően kell beírni, úgy, hogy a TYP/ után a legkisebb teljesítményű típust kell beírni, az RMK/ után pedig az egyéb típusokat kell felsorolni,

pl. 9. rovat: 2ZZZZ/M, 18. rovat: TYP/D9FF RMK/SECOND AC TYPE D7FF

b) ha a légijárművek típusa ismert, a 9. rovatban a légijárművek darabszámát követően a legkisebb teljesítményű légijármű típus jelölését kell beírni, az egyéb légijárművek típusait pedig a 18. rovatban RMK/ után kell felsorolni,

pl. 9. rovat: 2BE20/M 18. rovat: RMK/SECOND AC TYPE BE9L.

Turbulencia kategória (1 karakter):

**Be kell írni** a törtvonás után a következő betűk valamelyikét a légijármű turbulencia kategóriájának jelzésére:

**H (Heavy)**, ha az engedélyezett maximális felszálló tömeg (MTOW) 136 000 kg vagy több,

**M (Medium)**, ha az MTOW kisebb mint 136 000 kg, de több mint 7000 kg,

**L (Light)**, ha az MTOW 7000 kg, vagy kisebb.

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

A képességeket az alábbi elemek alkotják:

a) a lényeges működőképes berendezések a légijármű fedélzetén,

b) a személyzet képesítésének megfelelő berendezések és képességek, és

c) ahol alkalmazható, az illetékes hatóság engedélye.

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

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

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

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

<b>A</b>	GBAS leszállító rendszer
<b>B</b>	LPV (APV SBAS-sal)
<b>C</b>	LORAN C
<b>D</b>	DME
<b>E1</b>	FMC WPR ACARS
<b>E2</b>	D-FIS ACARS
<b>E3</b>	PDC ACARS
<b>F</b>	ADF
<b>G</b>	GNSS
<b>H</b>	HF RTF
<b>I</b>	Inertial Navigation
<b>J1</b>	CPDLC ATN VDL Mode 2
<b>J2</b>	CPDLC FANS 1/A HFDL
<b>J3</b>	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
<b>J4</b>	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
<b>J5</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
<b>J6</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
<b>J7</b>	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
<b>K</b>	MLS
<b>L</b>	ILS
<b>M1</b>	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
<b>M2</b>	ATC RTF (MTSAT)
<b>M3</b>	ATC RTF (Iridium)
<b>O</b>	VOR
<b>P1-P9</b>	RCP részére fenntartva
<b>R</b>	PBN engedélyezett
<b>T</b>	TACAN
<b>U</b>	UHF RTF
<b>V</b>	VHF RTF
<b>W</b>	RVSM engedélyezett
<b>X</b>	MNPS engedélyezett
<b>Y</b>	VHF 8,33 kHz csatornaosztású képességű rádióberendezés
<b>Z</b>	Egyéb berendezések vagy egyéb képességek

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

A **J1** használatakor figyelembe kell venni az adatkapcsolat szolgáltatókra, ATC engedélyre és tájékoztatásokra/ATC összeköttetések szervezésre/ATC mikrofon próbára vonatkozó RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard DO-280B/ED-110B) kiadványban leírtakat.

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

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

RNAV képességgel nem rendelkező állami légi jármű EUR körzeten belül történő repülés során az **S** vagy **R** jelöléseket nem használhatja. Ezt a 10. rovatban Z-vel, a 18. rovatban NAV/NONRNAV jelöléssel kell feltüntetni. képességgel nem rendelkező, és ez alól felmentést kapott állami légi járműveknek a felmentést a 18. rovatban STS/-t követően kell jelezni,

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

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

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

**Y**-nal kell külön jelezni a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltséget:

- S használata esetén is és
- akkor is, ha a tervezett repülési magasság nem indokolja a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezés meglétét, azonban az adott légi jármű képes olyan légtérben működni, ahol a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltséget előírták.

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

Ha a légi jármű számára a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel történő felszereltségi követelmény nem vonatkozik, a felmentést a 18. rovatban STS/ jelölést követően kell jelezni.

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

**N** nincs felderítő berendezés, vagy üzemképtelen,

#### **SSR „A” és „C” mód**

**A** „A” mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder,

**C** „A” és „C” mód 4096 kód beállítási lehetőségű transzponder.

#### **SSR „S” mód**

**E** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint ADS-B képesség

**H** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint bővített felderítő berendezés képesség,

**I** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság továbbítás nélkül,

**L** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, bővített ADS-B és felderítő berendezés képesség,

- P** „S” módú transzponder nyomásmagasság, de légi jármű azonosító jel képesség nélkül,  
**S** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság képesség,  
**X** „S” módú transzponder légi jármű azonosító jel vagy nyomásmagasság képességgel.

A bővített felderítő berendezés képesség a légi jármű azon képessége, amellyel az „S” módú transzponderen keresztül légi járműtől származó adatokat továbbít.

#### **ADS-B**

- B1** 1090 MHz-en működő ADS-B „adási” képességgel,  
**B2** 1090 MHz-en működő ADS-B „adási” és „vételi” képességgel,  
**U1** ADS-B „adási” képességgel UAT használatával,  
**U2** ADS-B „adási” és „vételi” képességgel UAT használatával,  
**V1** ADS-B „adási” képességgel VDL 4-es mód használatával,  
**V2** ADS-B „adási” és „vételi” képességgel VDL 4-es mód használatával.

#### **ADS-C**

- D1** ADS-C FANS 1/A képességekkel,  
**G1** ADS-C ATN képességekkel.

Példa: ADE3RV/HB2U2V2G1

További felderítő berendezéseket a 18. rovatban a SUR/ után kell feltüntetni.

### **13. ROVAT: INDULÁSI REPÜLŐTÉR ÉS IDŐ**

Indulási repterület (4 karakter):

**Be kell írni** az indulási repterület 4-betűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, pl. LHBP, EGKK.

Ha az indulási repterületnek nem osztottak ki helységjelölést vagy a légi jármű terepről hajtja végre a felszállást, ZZZZ-t kell beírni és a 18. rovatban DEP/ jelölést használva meg kell adni az indulás helyét.

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

Idő (4 karakter):

**Be kell írni** a számított fékoldási időt (EOBT), azaz azt az időpontot, amikor a forgalmi előtérről a felszálláshoz történő elgurulást tervezik.

### **15. ROVAT: ÚTVONAL**

Utazósebesség (max. 5 karakter):

**Be kell írni** a tényleges önsebességet (TAS) a repülés első vagy teljes szakaszára a következő mértékegységek és módok alkalmazásával:

- csomókban történő megadás esetén N és négy számjegy, pl. N0355,
- kilométer/órában történő megadás esetén K és négy számjegy, pl. K0830,
- tényleges Mach-ban történő megadás esetén M és három számjegy, pl. 0,82 Mach = M082.

Utazómagasság (max. 5 karakter):

**Be kell írni** a tervezett utazómagasságot a repülés első vagy teljes szakaszára a következő mértékegységek alkalmazásával:

- *repülési szintben* történő megadás esetén F és három számjegy, pl. F330,

- *lábban* kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén A és három számjegy (100 lábas egységek), pl. A045 (4500 láb QNH magasság),
- *méter standard-ben* történő megadás esetén S és négy számjegy (10 méteres egységek), pl. S1130 (11 300 méter standard),
- *méterben* kifejezett tengerszint feletti magasság szerinti megadás esetén M és négy számjegy (10 méteres egységek), pl. M0060 (600 méter QNH magasság),
- *ellenőrzött légtéren kívül végrehajtott VFR repülések* esetén ebbe a mezőbe VFR betűket is lehet írni.

Ha nemzetközi repülés során olyan FIR határt terveznek keresztezni, ahonnan a korábbtól eltérő mértékegységrendszerrel kell használni, az útvonalmezőben meg kell adni azt a pontot, ahonnan az új mértékegységrendszerrel használják, az új mértékegységrendszerben kifejezett adatokkal együtt (az eljárás megegyezik a sebesség/magasság megváltoztatás módjával).

#### *Budapest FIR-ben az utazómagasságokat*

- az átváltási szinten vagy felette tervezett repülések esetén: repülési szintek szerint (pl. F110),
- az átváltási magasságon vagy alatta tervezett repülések esetén pedig: *lábban* vagy *méterben* kifejezett tengerszint feletti magasságban (pl. A025 vagy M0075) kell megadni.

#### Útvonalmező (karakterszám nem meghatározott):

##### *Útvonal elemek*

Az útvonalmező csak meghatározott elemeket tartalmazhat. Az útvonal leírás egyes elemeit szóközzel kell elválasztani.

*Az egyes elemek a következők lehetnek:*

##### *1. útvonal kódjelölés (2-7 karakter):*

az útvonalra vagy útvonalszakaszra kiosztott kód jelölés, beleértve az ATS útvonalak kódjelölését, a szabvány műszeres indulási eljárásokat (SID) és szabvány érkezési eljárásokat (STAR) ahol ezek alkalmazhatók (pl. A4, UW42, H26, KODAP2A), és egyéb egyeztetett kódjelöléseket (pl. OAT repülési útvonal kódjelölése).

##### *2. fontos pont jelölése, ami lehet:*

- a pont számára kiosztott kódjelölés (2-5 karakter), pl. MN, TPS, BALVA,
- csak fokokat tartalmazó földrajzi koordináta (7 karakter), pl. 47N021E, 23S037W,
- fokokat és percek tartalmazó földrajzi koordináta (11 karakter), pl. 4712N02135E, 3612S04512W,
- irányszög és távolság valamely vonatkozási ponttól (8 vagy 9 karakter).  
A vonatkozási pont elnevezése, amelyet szóköz nélkül, a mágneses irányt és a tengeri mérföldben mért távolságot jelző 3-3 számjegy követ, pl. BUG-tól 90 fokra és 30 NM-re lévő pont jelölése: BUG090030,
- az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett település neve (csak ellenőrzött légtéren kívül tervezett VFR repülési szakasz leírásához).

A számjegyek előírt számát nulla beiktatásával kell kialakítani, ha szükséges.

##### *3. utazósebesség vagy utazómagasság változtatás helye (max. 21 karakter):*

az a pont, ahol az utazósebesség vagy utazómagasság megváltoztatását tervezik, amit egy törtvonal és az utazósebesség, valamint az utazómagasság értékei követnek, még akkor is, ha csak az egyik érték változik. Szóközt nem lehet használni.  
Pl. MN/N0420F350, OBETA/N0435F330,  
4602N02135E/N0450F330, BUG120025/N0250F130



4. repülés jellegének megváltoztatási helye (max. 20 karakter):

az a pont, ahol a repülés jellegének (GAT – polgári szabályok szerint végzett repülések, OAT – speciális katonai repülések) megváltoztatását tervezik, amit egy szóköz és az új repülési jelleg megadása követ.

Pl. BUG OAT, NORAH/N0350F110 GAT

5. repülési szabályok megváltoztatása (3 karakter):

a pont nevének vagy helyének megadását követően egy szóköz után:

- VFR betűk, ha a változtatás IFR-ről VFR-re és

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

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

6. utazóemelkedés jelzése (max. 28 karakter):

C betűt követő törtvonal után az utazóemelkedés megkezdésének pontja, majd ismét törtvonal, utána az utazóemelkedés közbeni sebesség, az utazóemelkedési réteg két szélső magassága, vagy az a magasság, amely felett az utazóemelkedést tervezik és utána a PLUS betűk. Szóközt nem lehet használni.

Pl. C/48N050W/M082F290F350, C/48N050W/MO82F290PLUS

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

7. útvonali várakozás jelzése (STAY karaktersorozat, körzet és várakozási idő):

Az eljárás csak útvonalon tervezett speciális várakozások jelzésére használható, pl. VOR berepülés, üzemanyag felvétel, légi fényképezés stb.

A légtérbe történő belépés pontja után szóközzel be kell írni STAY karaktersorozatot és szóköz nélkül a várakozási légtér sorszámát 1-9-ig (kötelező elem, akkor is beírandó, ha csak egy légtérben hajtanak végre speciális repülést), törtvonal, utána négy karakterrel óra-percben a tervezett várakozási idő, és ezt követően szóközzel be kell írni a légtérből történő kilépés tervezett pontját (amely azonos lehet a belépési ponttal).

Pl. SVR STAY1/0030 SVR, ... SVR STAY1/0045 SVR BUG STAY2/0100 BUG...

Az egyéb tájékoztatások rovatban ezen túlmenően meg kell adni az egyes légterekben tervezett feladatokat.

**A repülési útvonal leírásának általános szabályai**

Nemzetközi repülések esetén, ha indulás előtt a légi jármű személyzete arra számíthat, hogy a repülés végrehajtási körülményeitől függően (pl. üzemanyag-mennyiség) repülés közben dönti el, hogy a repülést egy módosított rendeltetési repülőtérig folytatja, a repülési tervet az eredeti rendeltetési repülőtérig terjedő szakaszra kell kitölteni, és az egyéb tájékoztatások rovatban kell jelezni a módosított rendeltetési repülőteret és ha lehet, az oda vezető útvonalat.

**Kijelölt ATS útvonalakon történő repülések:**

Az útvonal kezdetének megadásához be kell írni:

- annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahol a SID befejeződik és az azt követő ATS útvonal jelölését (pl. TORNO UY52..., SUI UR232...) vagy

- ha az indulási repülőtéren SID nincs kijelölve, a DCT (direkt) betűket, az első ATS útvonalhoz való csatlakozás pontját és az ATS útvonal jelölését.

Ezt követően be kell írni minden olyan pontot, ahol:

- az útvonal,

- az utazósebesség vagy utazómagasság,

- a repülési szabályok vagy

- a repülés jellegének megváltoztatását

tervezik.

Az ATS útvonal alacsonylégtéri és magaslégtéri átmenetének pontját nem kell külön jelezni. A megadott utazómagasságnak megfelelően az ATS útvonal alacsony- vagy magaslégtéri kód jelölését kell feltüntetni.

Utazósebesség vagy utazómagasság alatt a repülés jelentős szakaszán tartott sebességet vagy magasságot kell érteni. Az utazósebességre történő gyorsítást, a leszálláshoz történő lassítást, az utazómagasságra történő emelkedést vagy süllyedésváltásokat nem kell feltüntetni.

Utazósebesség változtatás az 5%-ot elérő sebességváltoztatás.

Ezután minden esetben be kell írni:

- a következő ATS útvonalszakasz jelölését, még akkor is, ha ez megegyezik az előzővel, vagy
- a DCT betűket, ha a következő pontra történő repülés nem kijelölt ATS útvonalon történik.

DCT betűket kell használni az azonosító jelölés nélküli ún. „ATS” útvonalat kijelölő két pont között.

Nem kell DCT-t használni:

- földrajzi koordinátákkal vagy irányszöggel és távolsággal megadott pontok között, és
- belföldi VFR repülések esetén vagy belföldi VFR repülési szakaszokra.

Az útvonal befejezésének megadásához az indulásnál leírtakhoz hasonlóan be kell írni:

- annak a fontos pontnak a kódjelölését, ahonnan a rendeltetési repülőtérrre vezető STAR kezdődik (pl.... UG104 ALB, UG 18 LARKI) vagy
- ha a rendeltetési repülőtéren STAR nincs kijelölve, az utolsó ATS útvonal jelölése után az útvonal elhagyásának pontját, amely lehet pl. a TMA belépőpont, vagy a rendeltetési repülőteret kiszolgáló navigációs berendezés és a DCT betűket.

*Példák az ATS útvonalon végrehajtott repülések útvonalának leírására:*

DCT SUMIR UM985 MALUG UP978 VIW UP976 GRZ UY570 GOTAR Y58 VEBOS

TLL UM857 PODAN UZ200 DEMOP Z201 AGMAS DCT

DCT JAN G376 TABIN/N0270F210 G376 ANEXA

GERGA UM725 HDO UM748 KOPIT UL620 ROMIS UL601 PITOK UL867 NEPOT UN127 BLO

DCT NORAH M986 SAG VFR DCT NCS DCT

*Kijelölt ATS útvonalakon kívül végrehajtott repülések*

Általában nem több, mint 30 perc repülési időnyi távolságra, vagy maximum 200 NM távolságra lévő pontokat kell beírni, beleértve azokat a pontokat is, ahol sebesség, utazómagasság, útirány, repülési jelleg, vagy a repülési szabályok megváltoztatását tervezik. Az egyes pontok közé be kell írni a DCT betűket kivéve, ha a két érintett pontot földrajzi koordinátákkal, vagy irányszöggel és távolsággal határozzák meg.

*Budapest FIR-re vonatkozó egyedi előírások*

Budapest FIR határát keresztező repülés esetén a repülési tervben fel kell tüntetni a FIR határra vonatkozó teljes számított repülési időt (EET).

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

*OAT repülések útvonal leírása*

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

- a katonai és polgári szervezetek között egyeztetett kódjelölés használatával,
- földrajzi koordináták segítségével.

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

Az útvonalleírásnál lehetőség van több foglalt repülési magasság jelzésére, pl. levegőben történő tankolás esetén. Ekkor meg kell adni az érintett útvonalpontot, a hozzátartozó sebességet és B betűvel elválasztva a magasságtartományt.

Pl. BUG/N0430F250BF280. (Ez után a pont után OAT/GAT átmenetet is jelezni lehet.)

Speciális repülési feladatok útvonalleírása

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

Gyakorló és kalibráló repülések esetén repülés típusjelző karakterként az **X**-t kell használni.

A rendőrségi helikopterek közúti forgalom-ellenőrzése céljából végrehajtott repülései esetén a Budapest területe fölötti repülést a „FOREL” szóval kell jelezni a repülési terv útvonal rovatában, és a 18. rovatban, RMK/ jelölést követően lehet nyílt szöveggel megadni az ellenőrzés pontos helyét.

Példák az ATS útvonalakon kívül végrehajtott belföldi repülések útvonalának leírására:

Dunakeszi-Gödöllő:	DCT	(VFR vagy IFR repülés)
Budapest (Liszt Ferenc)-Nyíregyháza:	JBR SAG	(VFR repülés)
Szeged-Budaörs:	BUG OTSA SOROK	(VFR repülés)
Budaörs-Siófok:	DCT PUSTA DCT SVR DCT	(IFR repülés)
Budapest (Liszt Ferenc) gyakorló repülés (IFR):	DCT TPS DCT	

FL 195 felett végrehajtott VFR repülések

FL195 (5950 m STD) felett, az ellenőrzött légtérben végrehajtandó VFR repülések esetén a 18. rovatba kell beírni a tervezett feladatot, valamint az útvonalmezőben minden esetben fel kell tüntetni azt a földrajzi vagy fontos pontot, amely felett keresztezni kívánják a FL195 (5950 m STD) magasságot.

A FL195 (5950 m STD) felett tervezett repülési szakaszra vonatkozó emelkedési területet a 18. rovatban kell feltüntetni egy olyan meghatározott sugarú körrel, amelynek középpontja az útvonalmezőben a FL195 (5950 m STD) magasság keresztezésre megjelölt földrajzi vagy fontos pont.

Például: ... DCT NORAH/N0160A085 DCT 4702N02120E/N0140F240 DCT NORAH/N0170A035 (RMK/Ejtőernyős ugrás 4602N02120E R5NM).

RVSM-mel kapcsolatos előírások

Az RVSM-mel kapcsolatos előírásokat az EUROCONTROL Basic CFMU Handbook IFPS Users Manual határozza meg.

Feltételes útvonalak (CDR) és egyéb megkötések (RAD)

A Rugalmas Légtérfelhasználás (FUA) elveinek megfelelően a polgári forgalom által igénybe vett repülési útvonalak korlátozás alá kerülhetnek. Ezek az ún. feltételes útvonalak (conditional routes - CDR), amelyek az alábbi kategóriákba sorolhatók:

1. kategóriájú (CDR1). Ezek az útvonalak repülési tervben tervezhetők a nemzeti AIP-kben megadott időszakban. Az EUROCONTROL által naponta kiadott Conditional Route Availability Message (CRAM) tartalmazza az ilyen kategóriájú útvonalak zárását.

2. kategóriájú (CDR2). Ezekre az útvonalakra repülési tervet csak a naponta kiadott CRAM-nak megfelelően lehet benyújtani.

3. kategóriájú (CDR3). Ezekre az útvonalakra repülési tervet nem lehet benyújtani, az ezeken történő repülésre az ATC egységek esetleg adnak engedélyt a pillanatnyi helyzet függvényében.

CDR2 és CDR3 útvonalakat RPL-ekben nem lehet tervezni. A CDR1 útvonalak vonatkozásában az útvonalak felhasználhatóságának megfelelően RPL-t szükség szerint külön kell benyújtani hétfélegre, éjszakára stb.

Az EUROCONTROL CFMU az egyes tagállamoknak az AIP-kben közzétett repülési útvonalakra vonatkozó egyéb megkötéseit egy RAD (Route Availability Document) dokumentumban gyűjti.

A hozzá benyújtott repülési tervek esetében az IFPS ellenőrzi az útvonalak CDR és RAD szerinti felhasználhatóságát.

## **16. ROVAT: RENDELTETÉSI REPÜLŐTÉR ÉS TELJES SZÁMÍTOTT REPÜLÉSI IDŐ, KITÉRŐ REPÜLŐTÉR(EK)**

Rendeltetési repülőtér (4 karakter):

**Be kell írni** a rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, pl. EDDF, LHBP.

Ha a rendeltetési repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést vagy a légi jármű terepre tervezi a leszállás végrehajtását, ZZZZ-t kell beírni, és a 18. rovatban DEST/ jelölést használva meg kell adni a rendeltetési repülőtér vagy leszállás helyét, valamint szóköz nélkül a teljes számított repülési időt.

Budapest FIR-ben történő leszállás esetén a leszállás helyét földrajzi koordinátákkal vagy az ahhoz legközelebb eső – az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett – település nevével kell megadni.

Teljes számított repülési idő (4 karakter)

**Be kell írni:**

- IFR repülések esetén azt a számított időtartamot, amely a felszállástól addig a navigációs berendezéssel meghatározott pontig szükséges, ahonnan a műszeres megközelítési eljárás megkezdését tervezik, vagy ha a rendeltetési repülőtéren ilyen navigációs berendezés nincs, akkor azt az időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé érkezésig szükséges.
- VFR repülések esetén azt a számított időtartamot, amely a felszállástól a rendeltetési repülőtér fölé való érkezésig szükséges.

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

AFIL esetén a teljes számított repülési időt az útvonal első pontjától addig a pontig kell számítani, ameddig a repülési terv érvényes.

Rendeltetési kitérő repülőtér(ek):

**Be kell írni** a rendeltetési kitérő repülőtér vagy repülőterek négybetűs ICAO helységjelölését az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint. Legfeljebb két rendeltetési kitérő repülőtér adható meg szóközökkel.

Ha a rendeltetési kitérő repülőtérnek nem osztottak ki helységjelölést, ZZZZ-t kell beírni, és a 18. rovatban ALTN/ jelölést használva meg kell adni a rendeltetési kitérő repülőtér helyét.

Az IFPS nem fogad el olyan FPL-t, ahol mindkét rendeltetési kitérő repülőtérként ZZZZ szerepel.

## **18. ROVAT: EGYÉB TÁJÉKOZTATÁSOK**

Kötőjelek és törtvonások csak az alábbiakban meghatározottak szerint írhatók be.

**0**-t (nullát) kell beírni, ha nincs egyéb tájékoztatás.

A szükséges vagy szükségesnek ítélt egyéb tájékoztatásokat az alábbi elsőbbségi sorrendben és rövidítések használatával, törtvonalat követően kell megadni:

**STS/** Különleges kezelés igénylése az ATS-től és ennek oka, az alábbiak szerint:

<b>ATFMEX:</b>	a nemzeti hatóságok által az ATFM szabályozás alól kivont repülések, pl. a Nyitott Égbolt keretében végrehajtott felderítő vagy bemutató repülések
<b>FFR:</b>	tűzoltási célú repülések
<b>FLTCK:</b>	navigációs berendezéseket kalibráló repülések
<b>HAZMAT:</b>	veszélyes anyagot szállító repülések
<b>HEAD:</b>	államfőt, kormányfőt szállító repülések
<b>HOSP:</b>	az egészségügyi hatóság által meghatározott mentőrepülések
<b>HUM:</b>	humanitárius célú repülések
<b>MARSA:</b>	katonai repülések, amelyek elkülönítésének felelősségét egy katonai szervezet viseli
<b>MEDEVAC:</b>	életmentés célú evakuáló mentőrepülések
<b>NON RVSM:</b>	légtérben RVSM képesség nélkül üzemelő repülések
<b>SAR:</b>	kutató-mentő repülések
<b>STATE:</b>	katonai, vám vagy rendőrségi feladatokat végző repülések

Többszörös jelölés szintén alkalmazható. Ilyen esetben az egyes jelöléseket, különálló STS/ után kell feltüntetni.

STS/ után szükség szerint nyílt szöveg használható.

A teljes egészében OAT repülést „STS/OAT” feltüntetésével kell jelezni.

Ha a légi jármű felmentést kapott a 8,33 kHz csatornaosztású rádióberendezéssel való felszereltség alól, ezt „STS/EXM833” feltüntetésével kell jelezni.

A kulcsszavakat nem lehet jogosulatlanul használni.

**PBN/** RNAV, vagy RNP képesség jelzése

Be kell írni a repülésre vonatkozóan az alábbi jelölések közül legfeljebb nyolc címszót, de nem többet, mint 16 karaktert.

	<b>RNAV leírása</b>
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 valamennyi engedélyezett érzékelő
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS vagy IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 valamennyi engedélyezett érzékelő
C2	RNAV 2 GNSS

C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	<b>RNP leírása</b>
L1	RNP 4
O1	Basic RNP 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
O2	Basic RNP 1 GNSS
O3	Basic RNP 1 DME/DME
O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH BARO-VNAV-val
T1	RNP AR APCH RF-el (külön engedély szükséges)
T2	RNP AR APCH RF nélkül (külön engedély szükséges)

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

- NAV/** a PBN/ jelölésben fel nem sorolt navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak. Itt kell továbbá feltüntetni a GNSS kiegészítő rendszereket, kettőnél több esetben szóközzel elválasztva, pl. NAV/GBAS SBAS
- COM/** kommunikációs berendezésekre és teljesítményekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak
- DAT/** 10. a) rovatban fel nem sorolt adatok és képességek
- SUR/** 10. b) rovatban fel nem sorolt felderítő berendezések és képességek
- DEP/** az indulási repülőtér neve és helye, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használnak, vagy AFIL esetén azon ATS egység, ahonnan a kiegészítő repülési tervadatok beszerezhetők  
Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén a repülőtér helyét az alábbiak szerint kell beírni:  
4 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi szélesség, amelyet az N, vagy S betű követ. Ezt 5 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi hosszúság követi, amely után E vagy W betűt kell írni. A pontosság érdekében, szükség szerint a számok elé nullá(ka)t kell írni. Pl. 47,58N019,32E vagy 4620N07805W (11 karakter)  
vagy  
a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszög és távolság, pl. DEP/BUG245020  
vagy  
az útvonal első pontja (neve vagy földrajzi szélessége és hosszúsága) vagy földi rádió navigációs berendezés, ha a légi jármű nem repülőtérről indult,  
Budapest FIR-en belüli VFR repülés esetén a felszállás helye az ICAO 1:500 000 Légiforgalmi Térképen feltüntetett település nevével is beírható, pl. DEP/GYOMA
- DEST/** a rendeltetési repülőtér neve és helye, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi szélességben és hosszúságban, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszöveget és távolságát, a DEP/ jelölésben részletezettek szerint, pl. DEST/4640N01857E vagy DEST/MADOCSA
- DOF/YYMMDD** a közlekedés dátuma, hat számjeggyű (YY=év MM=hónap DD=nap) jelöléssel, pl. DOF/941223. A közlekedés dátumának az EOBT dátuma minősül.

- REG/** a légi jármű felségjele vagy közös jele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légi jármű azonosító jeltől, kötelékrepülés esetén a kísérő légi járművek lajstromjelei, pl. REG/HAVAS, HASJR
- EET/** fontos pontok vagy FIR határ jelölések és az ezekre számolt teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, pl. EET/LITKU0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0 150 LOVV0215
- SEL/** SELCAL kód
- TYP/** a légi jármű(vek) típusa(i), amelyet szükség esetén a légi járművek száma előz meg szóköz nélkül és egy szóközzel, ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak
- CODE/** a légi jármű adatcíme (hat hexadecimális karakterrel kifejezve), ha ennek feltüntetését valamely érintett FIR ATS hatósága külön előírta
- DLE/** útvonalon történő késés vagy várakozás, ide kell beírni az(oka)t a fontos pontot(kat) az útvonalon, ahol a késést tervezik végrehajtani, és négy számjeggyel, órában és percben (hhmm) feltüntetve a késés időtartamát, pl. DLE/BUG0030
- OPR/** az üzemben tartó neve, ha az a 7. rovatban megadott légi jármű azonosító jelből nem egyértelműen nyilvánvaló, pl. OPR/AIR SERVICE
- ORGN/** a feladó 8 betűs AFTN címe vagy a megfelelő elérhetőségi adatok abban az esetben, amikor a repülési terv feladóját nem lehet azonosítani, ahogy az illetékes ATS hatóság előírja
- PER/** légi jármű teljesítményadata egyetlen betűvel jelölve, az ICAO Procedures for Air Navigation Service – Aircraft Operation (PANS-OPS, Doc 8168) Volume I – Flight Procedures-ben meghatározottak szerint, amennyiben az illetékes ATS hatóság ezt előírja
- ALTN/** rendeltetési kitérő repülőtér(ek) neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát
- RALT/** útvonali kitérő repülőtér(ek) neve(i) az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint vagy, amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki, az útvonali kitérő repülőtér(ek) neve(i). Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát
- TALT/** felszállási kitérő repülőtér neve az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint vagy, amennyiben ilyen jelölést nem osztottak ki, a felszállási kitérő repülőtér(ek) neve(i). Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi hosszúságban és szélességben, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát
- RIF/** módosított rendeltetési repülőtérre vezető útvonaladatok, amelyet a módosított rendeltetési repülőtér négybetűs ICAO jelölése követ (a módosított rendeltetési repülőtérre történő repülés külön útvonalengedély függvénye), pl. RIF/TPS UM986 LONLA UR22 OGRUS R22 UK UUEE
- RMK/** egyéb nyílt-szövegű megjegyzés. Itt lehet feltüntetni:
- a repülés célját, pl. gyakorló repülés, műszaki berepülés, ejtőernyős ugratás, tűzoltás, fotózás, földi navigációs berendezések kalibrálása, transzparensvontatás,
  - a diplomáciai és speciális engedélyek meglétét,
  - a repülés végrehajtásával kapcsolatban kért speciális tájékoztatásokat, pl. leszállási közlemény továbbításának kérése megadott címre,
  - veszélyes anyagra vonatkozó információkat,
  - az illetékes ATS hatóság által kért egyéb kiegészítő tájékoztatásokat,
  - kötelékrepülés esetén szükség szerint a légi járművek típusait, valamint
  - a légi jármű vezetője által hasznosnak ítélt bármely egyéb tájékoztatást.
- RVR/nnn** minimálisan szükséges futópálya menti látástávolság a leszálláshoz. Ezt a tájékoztatást ATFM célokra felhasználhatják.
- STAYINFO<sub>n</sub>/ (n=1..9)** tájékoztatás az útvonalon, az egyes légterekben tervezett speciális tevékenységekről, pl. STAYINFO1/CALIBRATION OF SVR VOR

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

## **19. ROVAT: KIEGÉSZÍTŐ TÁJÉKOZTATÁSOK**

### Üzemanyag:

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

### Személyek száma a fedélzeten:

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

### Vész- és mentőfelszerelések:

**R/** kényszerhelyzeti rádió:

### **Törölni kell X-el:**

- az **U**-t, ha 243,0 MHz UHF,
- a **V**-t, ha 121,5 MHz VHF,
- az **E**-t, ha kényszerhelyzeti helyjeladó (ELT) nem áll rendelkezésre.

**S/** mentőfelszerelések:

**Ki kell X-elni azokat**, amelyek nem állnak rendelkezésre az alábbi mentőfelszerelések közül:

- P** - sarki
- D** - sivatagi
- M** - tengeri
- J** - dzsungel

**J/** mentőmellények:

**Ki kell X-elni valamennyit**, ha mentőmellények nincsenek a fedélzeten.

Ha mentőmellények vannak:

**Ki kell X-elni azokat** a jellemzőket, amelyekkel a mentőmellények nem rendelkeznek:

- L** - jelzőfény
- F** - fluoreszkáló anyag
- U** - UHF rádió
- V** - VHF rádió

**D/** csónakok:

**Ki kell X-elni a D és C jelöléseket**, ha mentőcsónakok nincsenek a fedélzeten.

Ha mentőcsónakok vannak:

- **be kell írni** a mentőcsónakok számát, és
- **be kell írni** a befogadóképesség mezőbe a mentőcsónakokban összesen szállítható személyek számát,
- **ki kell X-elni a C jelölést**, ha a mentőcsónakok nem fedettek,
- **be kell írni** a mentőcsónakok színét.



Légijármű színe és jelzései:

**A/ Be kell írni** a légijármű színét és feltűnő jelöléseit (ha vannak ilyenek).

**N/ Ki kell X-elni** az N jelölést, ha a mentőfelszerelésekre vonatkozóan egyéb megjegyzése nincs vagy be kell írni a mentőfelszerelésre vonatkozó egyéb megjegyzéseket.

Légijármű parancsnoka:

**C/ Be kell írni** a légijármű parancsnokának nevét.

Benyújtotta:

**Be kell írni** a repülési tervet kitöltő szervezet vagy személy nevét (szükség szerint elérhetőségi telefonszámát).

### II.3. Az FPL űrlap

FLIGHT PLAN REPÜLÉSI TERV			
PRIORITY Elsőbbség <<< <b>FF</b> >>>	ADDRESSEE(S) Címzettek _____ _____		
FILING TIME Benyújtás időpontja _____	ORIGINATOR Feladó _____		
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Címzett(ek) és/vagy a feladó teljes megnevezése _____			
3 MESSAGE TYPE Közleménytípus <<<< <b>(FPL)</b> >>>>	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Légjármű azonosító jel _____	8 FLIGHT RULES Repülési szabályok _____	TYPE OF FLIGHT Repülés típusa _____
9 NUMBER Szám _____	TYPE OF AIRCRAFT Légjármű típusa _____	WAKE TURBULENCE CAT. Turbulencia kategória _____	10 EQUIPMENT Berendezések _____
13 DEPARTURE AERODROME Indulási repülőtér _____		TIME Idő _____	
15 CRUISING SPEED Utazósebesség _____	LEVEL Szint _____	ROUTE Útvonal _____	
16 DESTINATION AERODROME Rendeltetési repülőtér _____		TOTAL EET Teljes számított repülési idő HR. MIN. Óra Perc _____	ALTN AERODROME Kitérő repülőtér _____
18 OTHER INFORMATION Egyéb tájékoztatások _____			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Kiegészítő tájékoztatások (Az FLP közleményben nem továbbítandók)			
19 ENDURANCE Tüzelőanyag HR. MIN. Óra Perc _____	PERSONS ON BOARD Személyek száma a fedélzeten _____	EMERGENCY RADIO Kényszerhelyzeti rádió UHF VHF ELT _____	
SURVIVAL EQUIPMENT/Mentőtűszerezések POLAR SARKI DESERT Sivatagi MARITIME Tengeri JUNGLE Dzsungel _____		JACKETS/Mentőmellények LIGHT Világító FLUORES Fluoreszkáló UHF VHF _____	
DINGHIES/Csónak NUMBER Szám CAPACITY Befogadóképessége COVER Fedett COLOUR Színe _____	AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Légjármű színe és jelzése _____		
REMARKS Megjegyzések _____			
PILOT-IN-COMMAND Légjármű parancsnoka _____			
FILED BY Benyújtotta _____	SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS További követelményekre fenntartott hely _____		

**A légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú mellékletének módosítása**

A légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. számú mellékletének 2. Függeléke helyébe a következő rendelkezés lép:

**„2. Függelék**

**A LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK KÖZLEMÉNYEI**

**1. A közlemények tartalma, formátuma, adatszabályok**

**1.1. Szabvány közlemény típusok**

1.1.1. Az ATS adatcserére létrehozott szabvány közleménytípusok a hozzájuk tartozó közleménytípus jelölésekkel a következők:

<i>Közlemény kategória</i>	<i>Közleménytípus</i>	<i>Közleménytípus jelölés</i>
Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztási közlemény	ALR
	Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény	RCF
Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv közlemény	FPL
	Módosító közlemény	CHG
	Repülési terv törlő közlemény	CNL
	Késési közlemény	DLA
	Indulási közlemény	DEP
	Érkezési közlemény	ARR
Koordinációs közlemények	Érvényes repülési terv közlemény	CPL
	Határszámítási közlemény	EST
	Koordinálási közlemény	CDN
	Irányítás elfogadási közlemény	ACP
	Logikai nyugtázási közlemény	LAM
Kiegészítő közlemények	Repülési terv kérő közlemény	RQP
	Kiegészítő repülési terv kérő közlemény	RQS
	Kiegészítő repülési terv közlemény	SPL

**1.2. Szabványrovatok**

Az ATS közleményekben megengedett adatok szabvány rovatait a következő táblázat határozza meg. Az 1. oszlopban lévő sorszámok megfelelnek a referencia táblázatban alkalmazottaknak.

<i>Rovat típus</i>	<i>Adatok</i>
3	A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok
5	Kényszerhelyzet leírása
7	A légijármű azonosító jele és SSR adatok
8	Repülési szabályok és a repülés típusa
9	A légijárművek száma, típusa és turbulencia kategóriája
10	A légijármű berendezései és azok képességei
13	Indulási repülőtér és idő
14	Határszámítási adatok
15	Útvonal

16	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)
17	Leszállási repülőtér és idő
18	Egyéb tájékoztatások
19	Kiegészítő tájékoztatások
20	Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások
21	Rádióhibáról szóló tájékoztatások
22	Javítás

### 1.3. A szabvány közleménytípusok összeállítása

Az egyes szabvány közleménytípusoknak egymást meghatározott sorrendben követő rovatokból kell állniuk a referencia táblázatban előírtaknak megfelelően. Minden egyes közleménynek az előírt összes rovatot tartalmaznia kell.

### 1.4. A szabványrovatok összeállítása

Az egyes szabványrovatok egymást meghatározott sorrendben követő elemekből állnak, bizonyos esetekben a rovat egyetlen elemet tartalmaz. A rovatok elemeit a későbbiekben következő táblázatok tartalmazzák.

### 1.5. A közlemények szerkesztése és az írásjelek használata

1.5.1. Az ATS adatok kezdetét nyitó zárójellel „(” kell feltüntetni a lapmásolaton, amely az ATS adatok kezdetét jelzi. Ezt az írásjelet csak a közlemény típus jelzését közvetlenül megelőző, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.2. Az egyes rovatok kezdetét, az első kivételével, kötőjellel „-” kell jelezni, amely a rovat kezdetét jelzi. Ezt a jelet csak az egyes rovatokban lévő ATS adatok első elemét megelőző, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.3. Az egy rovaton belüli elemeket törtvonással „/”, vagy ha úgy van előírva, csak egy szóközzel (szk) kell egymástól elválasztani.

1.5.4. Az ATS adatok végét záró zárójellel „)” kell jelezni, amely az ATS adatok végét jelzi. Ezt a jelet csak a közleményben lévő utolsó rovatot közvetlenül követő, nyomtatott karakterként lehet használni.

1.5.5. Amikor a szabvány ATS közleményeket távgépíró formában készítik, akkor szabályozó adást (kétszer kocsi vissza, azt követően egy soremelés) kell adni a következő esetekben:

- a) referencia táblázatban így megjelölt minden egyes rovat elé,
- b) az 5. rovat típusnál (kényszerhelyzet leírás), a 15. rovat típusnál (útvonal), a 18. rovat típusnál (egyéb tájékoztatások), a 19. rovat típusnál (kiegészítő tájékoztatások), a 20. rovat típusnál (riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások), a 21. rovat típusnál (rádióhibáról szóló tájékoztatás) és a 22. rovat típusnál (javítás); valahányszor új sort kell kezdeni a lapmásolaton. Ilyen esetekben a szabályozó adást két adatelem között kell adni és nem lehet egy elemet kettéosztani.

Az ICAO Annex 10., II. Kötet előírása alapján a távgépíró nyomtatás egy sora 69-nél több karaktert nem tartalmazhat.

### 1.6. Adatszabályok

1.6.1. A közleményekben szereplő ATS adatok kifejezésénél alkalmazandó szabályok legnagyobb részét a rovat táblázatok tartalmazzák. A táblázatok leegyszerűsítése érdekében a repülési magasság, helyzet- és útvonaladatok kifejezésére vonatkozó szabályok a következő alpontokban találhatóak.

### 1.6.2. A repülési magasság adatok kifejezése

A repülési magasság adatok kifejezése négy módszer szerint lehetséges:

- a) „F”, amelyet 3 decimális számjegy követ: a magasság repülési szintben történő kifejezését jelzi, pl. a 330-as repülési szint (Flight Level) kifejezése: „F330”,
- b) „S”, amelyet 4 decimális számjegy követ: a magasság méter Standard-ben történő kifejezését jelzi 10 méteres egységekben, pl. a 11300 méter standard (370-es repülési szint) kifejezése: „S1130”,
- c) „A”, amelyet 3 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi száz lábas egységekben kifejezve, pl. a 4500 lábas tengerszint feletti magasság kifejezése: „A045”,
- d) „M”, amelyet 4 decimális számjegy követ: a tengerszint feletti magasságot jelzi 10 méteres egységekben kifejezve, pl. a 8400 m tengerszint feletti magasság kifejezése: „M0840”.

### 1.6.3. A helyzet vagy útvonal kifejezése

A következő alternatív adatszabályokat kell alkalmazni a helyzet vagy az útvonal kifejezésére:

- a) 2-től 7 karakterig a repülni kívánt ATS útvonalra kiadott kódjelölés,
- b) 2-től 5 karakterig az útvonalon lévő pontra kiadott kódjelölés,
- c) 4 számjegy, amely a földrajzi szélességet írja le tízes és egyes fokokban, valamint egyes percekben, amelyet az „N” (jelentése „North” - Észak), vagy az „S” (jelentése „South” - Dél) követ, majd azt követi 5 számjegy, amely a földrajzi hosszúságot írja le száz, tízes és egyes fokokban, valamint egyes percekben, amelyet az „E” (jelentése „East” - Kelet), vagy a „W” (jelentése „West” - Nyugat) követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Például: „4620N07805W”,
- d) 2 számjegy, amely a földrajzi szélességet adja meg fokokban és amelyet az „N” (North - Észak), vagy „S” (South - Dél) követ, majd azt követi három számjegy, amely a földrajzi hosszúságot adja meg fokokban, amelyet az „E” (East - Kelet), vagy „W” (West - Nyugat) követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Például: „46N078W”,
- e) 2 vagy 5 karakter, amely egy fontos pont kiadott kódjele, amelyet 3 decimális számjegy követ, megadva az adott ponttól mért irányszöveget mágnesez fokokban, amit az adott ponttól tengeri mérföldekben számított távolságot megadó 3 decimális számjegy követ. Ahol szükséges, nullát kell beírni, hogy az előírt jelszám meglegyen. Például: egy, a „BUD” VOR-tól 180 mágnesez fokra és 40 tengeri mérföld távolságra eső pont a következőképpen fejezendő ki: „BUD180040”.

## 1.7. A rovatok részletezése

1.7.1. Az egyes rovat típusokba beírandó kötelező vagy engedélyezett (opcionális) adatelemek, a körülmények előírásával, vagy az engedélyezett választási lehetőségekkel együtt szerepeltek.

1.7.2. Az egyes rovatok leírását tartalmazó oldalak jobb oldalán jelkulcs látható, ez a jelkulcs lehetővé teszi az egyes közlemény típusoknál a rovatok egymás utáni sorrendjének betartását.

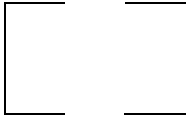
1.7.3. Minden közlemény típus első rovatja 3-as rovat; a 3-as rovatot leíró oldalon jelkulcs jelöli az azt követő rovat típus számát minden egyes közleményre vonatkozóan. Az ezt követő rovat leírást tartalmazó oldalakon az érintett rovatot megelőző rovat típus száma is fel van tüntetve a visszavonatkoztatás lehetővé tétele céljából. Az ATS adatok kezdete jelet „(” használjuk a jelkulcsban annak jelölésére, hogy előtte rovat típus nincs; az ATS adatok vége jel „)” jelöli, hogy utána nincs több rovat típus.

1.7.4. A rovat leírásoknál a meghatározott számú karakterekkel kifejezhető elemek vázlatos ábrázolása a következőképpen történik:

ennél a példánál három karakter:

--	--	--

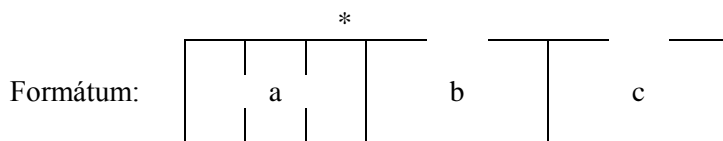
a változtatható hosszúságú elemek ábrázolása:



### 1.8. Pontosság az ATS közlemények elkészítésénél

Ahol a szabvány ATS közleményeket távgépíró csatornákon továbbítják olyan körzetekbe, amelyekről ismeretes, hogy ATS számítógépeket használnak, a rovatáblázatokban előírt formátumokhoz és az adatszabályokhoz szigorúan ragaszkodni kell.

3. *Rovat típus – A közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok*



NYITÓ ZÁRÓJEL

(a)	<p><i>Közlemény típus jelzése</i> 3 BETŰ az alábbiak szerint</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 15%;">ALR</td><td>Riasztási közlemény</td></tr> <tr><td>RCF</td><td>Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény</td></tr> <tr><td>FPL</td><td>Egyedi repülési terv közlemény</td></tr> <tr><td>CHG</td><td>Módosító közlemény</td></tr> <tr><td>CNL</td><td>Repülési terv törlő közlemény</td></tr> <tr><td>DLA</td><td>Késési közlemény</td></tr> <tr><td>DEP</td><td>Indulási közlemény</td></tr> <tr><td>ARR</td><td>Érkezési közlemény</td></tr> <tr><td>CPL</td><td>Érvényes repülési terv közlemény</td></tr> <tr><td>EST</td><td>Határszámítási közlemény</td></tr> <tr><td>CDN</td><td>Koordinálási közlemény</td></tr> <tr><td>ACP</td><td>Irányítás elfogadási közlemény</td></tr> <tr><td>LAM</td><td>Logikai nyugtázási közlemény</td></tr> <tr><td>RQP</td><td>Repülési terv kérő közlemény</td></tr> <tr><td>RQS</td><td>Kiegészítő repülési terv kérő közlemény</td></tr> <tr><td>SPL</td><td>Kiegészítő repülési terv közlemény</td></tr> </table>	ALR	Riasztási közlemény	RCF	Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény	FPL	Egyedi repülési terv közlemény	CHG	Módosító közlemény	CNL	Repülési terv törlő közlemény	DLA	Késési közlemény	DEP	Indulási közlemény	ARR	Érkezési közlemény	CPL	Érvényes repülési terv közlemény	EST	Határszámítási közlemény	CDN	Koordinálási közlemény	ACP	Irányítás elfogadási közlemény	LAM	Logikai nyugtázási közlemény	RQP	Repülési terv kérő közlemény	RQS	Kiegészítő repülési terv kérő közlemény	SPL	Kiegészítő repülési terv közlemény
ALR	Riasztási közlemény																																
RCF	Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény																																
FPL	Egyedi repülési terv közlemény																																
CHG	Módosító közlemény																																
CNL	Repülési terv törlő közlemény																																
DLA	Késési közlemény																																
DEP	Indulási közlemény																																
ARR	Érkezési közlemény																																
CPL	Érvényes repülési terv közlemény																																
EST	Határszámítási közlemény																																
CDN	Koordinálási közlemény																																
ACP	Irányítás elfogadási közlemény																																
LAM	Logikai nyugtázási közlemény																																
RQP	Repülési terv kérő közlemény																																
RQS	Kiegészítő repülési terv kérő közlemény																																
SPL	Kiegészítő repülési terv közlemény																																

\* Más utasítás hiányában ez a rovat csak az (a) elemet tartalmazza.

A (b) vagy a (b) és a (c) elemet akkor kell alkalmazni, amikor a közlemények generálását vagy cseréjét az ATS egységek számítógépei végzik.

(b)	<p><i>A közlemény száma</i> 1-4 BETŰ TÖRTVONAL (/) 1-4 BETŰ 3 DECIMÁLIS SZÁMJEGY,</p>	<p>a feladó ATS egység azonosítására, amelyet követ, majd a vevő ATS egység azonosítására, utána amely a közlemény sorszámát jelöli, aszerint, hogy ez hányadik közlemény volt, amelyet ez az egység a jelzett vevő ATS egység részére továbbított</p>
-----	---	--

(c) *Hivatkozási adatok*  
1-4 BETŰ,

amit TÖRTVONAL (/) követ, amely után 1-4 BETŰ áll, ezt 3 DECIMÁLIS SZÁMJEGY követi, amely megadja azon operatív közleményeknek a (b) elembe foglalt közlemény számát, amely elkezdte azoknak a közleményeknek a sorozatát, amelyeknek ez a közlemény is egyike.

Példák: (FPL  
(CNL  
(CHGA/B234A/B231  
(CPLA/B002

### 3. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
(	ALR	5
(	RCF	7
(	FPL	7
(	CHG	7
(	CNL	7
(	DLA	7
(	DEP	7
(	ARR	7
(	CPL	7
(	EST	7
(	CDN	7
(	ACP	7
(	LAM	)
(	RQP	7
(	RQS	7
(	SPL	7

### 5. Rovat típus – Kényszerhelyzet leírása

Formátum: - 

	a
--	---

 / 

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

 / 

	c
--	---

### KÖTŐJEL

(a) *A kényszerállapot*

INCERFA

vagy ALERFA

vagy DETRESFA

ha a bizonytalanság állapotát,

ha a riasztás állapotát,

ha a veszély állapotát

jelentették be az érintett légi járműre vonatkozóan.

### TÖRTVONÁS

(b) *A közlemény feladója*

8 BETŰ, amely a közleményt feladó ATS egység 4 betűs ICAO helységjelölése, valamint 3 betűs rövidített jelzése, amelyet egy „X” betű, vagy ahol alkalmazható, a feladó ATS egységet azonosító egybetűs jelölés követ.

## TÖRTVONÁS

- (c) *A kényszerhelyzet természete*  
RÖVID NYÍLT NYELVŰ SZÖVEG, szükség szerint a kényszerhelyzet természetének megmagyarázásához, a szavak közötti természetes szóközökkel.

Példa: -ALERFA/EINNZQZX/REPORT OVERDUE

### 5. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményszövegben használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
3	ALR	7

### 7. Rovat típus – Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód

Formátum: - 

*
---

(a) Maximum 7 karakter
------------------------

 / 

b				
---	--	--	--	--

## KÖTŐJEL

- (a) *Légijármű azonosító jele*  
NEM TÖBB MINT 7 KARAKTER, amely a benyújtott repülési tervben feltüntetett légijármű azonosító jellel azonos és a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló rendeletben előírtak szerint van összeállítva.

\* Ezen rovat befejeződik itt az olyan körzetekben működő légijárművekre vonatkozó közleményekben, ahol SSR-t nem használnak vagy az SSR kód információ nem ismert, vagy nincs jelentősége az irányítást átvevő egység számára.

## TÖRTVONÁS

- (b) *SSR mód*  
„A” BETŰ, amely megadja a (c)-re vonatkoztatott SSR módot.

- (c) *SSR kód*  
4 SZÁMJEGY, amely megadja a légijárműnek az ATS egység által kijelölt SSR kódot, amelyet az a (b) elemben jelölt módban sugároz.

Példák: -BAW902  
-5A5912/A5100

### 7. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményszövegben használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
5	ALR	8
3	RCF	21
3	FPL	8
3	CHG	13
3	CNL	13
3	DLA	13



3	DEP	13
3	ARR	13
3	CPL	8
3	EST	13
3	CDN	13
3	ACP	13
3	RQP	13
3	RQS	13
3	SPL	13

## 8. Rovat típus – Repülési szabályok és a repülés típusa

Formátum:       \*  
                   -    

a	b
---	---

### KÖTŐJEL

(a)	<p><i>Repülési szabályok</i>          1 BETŰ a következők szerint:</p> <p>I                    ha a repülés teljes időtartama alatt IFR-ként üzemel          V                    ha a repülés teljes időtartama alatt VFR-ként üzemel          Y                    ha a repülés kezdeti szakaszában IFR-ként üzemel, majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (VFR/IFR/VFR)          Z                    ha a repülés kezdeti szakaszában VFR-ként üzemel, majd egy vagy több alkalommal változnak a repülési szabályok (IFR/VFR/IFR)</p> <p>Ha az Y vagy a Z betűt alkalmazzák, a repülési szabályok megváltoztatásának helyét és a repülési szabályoknak az adott pontnál tervezett módosítását fel kell tüntetni a 15. rovat típusban leírtak szerint.</p>
-----	--

\* Ennek a rovatnak itt be kell fejeződni kivéve, ha a repülés típusának jelzését az illetékes légiközlekedési hatóság megköveteli.

(b)	<p><i>Repülés típusa</i>          1 BETŰ a következők szerint:</p> <p>S                    ha menetrend szerinti repülés          N                    ha nem menetrend szerinti repülés          G                    ha általános célú          M                    ha katonai          X                    ha az előbbieken felsorolt kategóriák egyikébe sem sorolható</p>
-----	--

Példák:    -V  
               -IS

### 8. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
7	ALR	9
7	FPL	9
7	CPL	9

9. Rovat típus – Légijárművek száma, típusa és turbulencia kategóriája

Formátum: - 

	a
--	---

		b
--	--	---

 / 

	c
--	---

KÖTŐJEL

(a) *Légijárművek száma (ha egynél több)*  
Ezen elem csak kötelékrepülés esetében kerül feltüntetésre.  
1 VAGY 2 SZÁMJEGY, amely megadja a repülésben részt vevő légijárművek számát.

(b) *Légijármű típusa*  
2-4 KARAKTER, amely az ICAO Doc 8643 légijármű típus jelölésekből (Aircraft Type Designators) kiválasztott megfelelő jelölés, vagy  
ZZZZ ha a kiadvány jelölést nem tartalmaz, vagy 1-nél több légijármű típus vesz részt a repülésben.  
Ha a ZZZZ betűket alkalmazzák, akkor a légijárművek típusait fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatás” rovatban (18. rovat típus).

TÖRTVONÁS

(c) *Légijármű turbulencia kategória*  
1 BETŰ a légijármű engedélyezett legnagyobb felszálló súlyának jelölésére  
H Heavy /nehéz/  
M Medium /közepes/  
L Light /könnyű/

Példák: -DC3/M  
-B707/M  
-2FK27/M  
-ZZZZ/L  
-3ZZZZ/L  
-B747/H

9. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
8	ALR	10
8	FPL	10
8	CPL	10

10. Rovat típus – A légijármű berendezései és azok képességei

Formátum: - 

	a
--	---

 / 

	b
--	---

KÖTŐJEL

(a) *Rádióösszeköttetés, navigációs és megközelítési berendezések, valamint azok képességei*  
1 BETŰ a következők szerint:  
N ha a repülőút vonalhoz COM/NAV/megközelítési berendezés nincs a

fedélzeten, vagy az üzemképtelen

VAGY

S ha a repülőút vonalhoz szabvány COM/NAV/megközelítési berendezés van a fedélzeten

EGY VAGY TÖBB BETŰ A KÖVETKEZŐKBŐL, a fedélzeten található üzemképes COM/NAV/megközelítési berendezések és képességek leírásához:

A	GBAS leszállító rendszer
B	LPV (APV SBAS-sal)
C	LORAN C
D	DME
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
F	ADF
G	GNSS
H	HF RTF
I	Inerciális Navigáció
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 4
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
K	MLS
L	ILS
M1	ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
M2	ATC RTF (MTSAT)
M3	ATC RTF (Iridium)
O	VOR
P1-P9	RCP részére fenntartva
R	PBN engedélyezett
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM engedélyezett
X	MNPS engedélyezett
Y	VHF 8,33 kHz csatornaosztású képességű rádióberendezéssel
Z	egyéb berendezések, vagy egyéb képességek

„S” betű használata esetén szabvány berendezés alatt a VHF RTF, VOR és ILS-t kell érteni.

A „G” jelölést a külső GNSS teljesítmény növelő berendezés esetén kell alkalmazni, amelyet a 18-as rovatban NAV/ után egy betűközzel kell feltüntetni.

A „J1” használatakor figyelembe kell venni az adatkapcsolat szolgáltatókra, ATC engedélyekre és tájékoztatásokra/ATC összeköttetések szervezésére/ATC mikrofon próbára vonatkozó RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard DO-280B/ED-110B) kiadványban leírtakat.

A navigációs képességre vonatkozó információt az ATC számára útvonal engedélyezés és útvonal vezetési célokból adják.

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

Ha „Z” betűt írtak be, a 18. rovatban a COM/, NAV/ vagy DAT/ rövidítés után meg kell adni a fedélzeten lévő egyéb berendezéseket, vagy egyéb képességeket.

## TÖRTVONÁS

(b)	<i>Felderítő berendezések és képességek</i> EGY vagy TÖBB, de legfeljebb 20 karakter a fedélzeten lévő üzemképes felderítő berendezések, vagy képességek leírására:
	<i>SSR mód A és C</i>
A	A módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder
C	A és C módú (4 számjegyű, 4096 kódbeállítási lehetőségű) transzponder
	<i>SSR mód S</i>
E	S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint ADS-B képesség
H	S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, valamint bővített felderítő berendezés képesség
I	S módú transzponder légi jármű azonosító jel továbbítással, de nyomásmagasság képesség nélkül
L	S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság, bővített ADS-B és felderítő berendezés képesség
P	S módú transzponder nyomásmagasság, de légi jármű azonosító jel képesség nélkül
S	S módú transzponder légi jármű azonosító jel és nyomásmagasság képesség
X	S módú transzponder légi jármű azonosító jel vagy nyomásmagasság képességgel
	A bővített felderítő berendezés képesség a légi jármű azon képessége, amellyel az S módú transzponderen keresztül a légi járműtől származó adatokat továbbít.
	<i>ADS-B</i>
B1	1090 MHz-en működő ADS-B „adási” képességgel
B2	1090 MHz-en működő ADS-B „adási” és „vételi” képességgel
U1	ADS-B „adási” képességgel UAT használatával
U2	ADS-B „adási” és „vételi” képességgel UAT használatával
V1	ADS-B „adási” képességgel VDL 4-es mód használatával
V2	ADS-B „adási” és „vételi” képességgel VDL 4-es mód használatával
	<i>ADS-C</i>
D1	ADS-C FANS 1/A képességekkel
G	ADS-C ATN képességekkel
	További felderítő berendezéseket a 18. rovatban a SUR/ után kell feltüntetni.

Példák: -S/A  
-SCI/CB1  
-SAFR/SV1

### 10. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
9	ALR	13
9	FPL	13
9	CPL	13

### 13. Rovat típus – Indulási repülőtér és idő

Formátum: -

	a				b		

\*

#### KÖTŐJEL

- (a) *Indulási repülőtér*  
 4 BETŰ, amely az indulási repülőtér számára kiosztott, ICAO négybetűs helységjelölése az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy ZZZZ, ha az indulási repülőtér számára ICAO helységjelölést nem állapítottak meg, vagy ha az indulási repülőtér nem ismert, vagy AFIL, amennyiben a repülési tervet levegőből nyújtották be.  
 Ha ZZZZ-t használnak, az indulási repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus).  
 Ha AFIL-t használnak, azt az ATS egységet, ahonnan a kiegészítő repülési adatokat be lehet szerezni, az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus) fel kell tüntetni.

\* Ezt a rovatot itt be kell fejezni CPL, EST, CDN és ACP közlemény típus esetén. Az RQP közleménytípust itt akkor kell befejezni, ha a tervezett fékoldási idő nem ismert.

- (b) *Idő*  
 4 SZÁMJEG, amely megadja:  
 a tervezett fékoldási időt (EOBT) az (a) elemben megadott repülőtéren, felszállás előtt továbbított FPL, ARR, CHG, CNL, DLA és RQS közlemények esetében, valamint RQP közleményben, amennyiben az ismert, vagy ALR, DEP és SPL közleményekben a tényleges indulási időt, vagy az útvonal rovatban (lásd a 15. rovat típust) feltüntetett első ponttól számított vagy valós indulási időt levegőből benyújtott repülési tervekből származó FPL közleményekben. Az (a) elemben ilyenkor az AFIL betűket tüntetik fel.

Példák: -EHAM0730  
 -AFIL1625

#### 13. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
10	ALR	15
10	FPL	15
7	CHG	16
7	CNL	16
7	DLA	16
7	DEP	16
7	ARR	(16)** 17
10	CPL	14
7	EST	14
7	CDN	16
7	ACP	16
7	RQP	16
7	RQS	16

\*\* Csak a rendeltetési repülőtértől eltérő repülőtérre történő leszállás esetén.

#### 14. Rovat típus – Határszámítás

Formátum: - 

--

 a / 

--	--	--	--	--

 b c 

--	--

<sup>\*</sup> d 

--	--

 e

#### KÖTŐJEL

(a) *Határpont*

A HATÁRPONT, 2-5 karakterből álló jelöléssel, földrajzi koordinátákkal, rövidített földrajzi koordinátákkal vagy egy fontos ponttól mért mágneses irányszöggel és távolsággal kifejezve. A határpont a FIR határhoz közeli pont.

#### TÖRTVONÁS

(b) *Idő a határpontnál*

4 SZÁMJEGY, amely számított időt adja meg a Határpontra.

(c) *Engedélyezett magasság*

F amelyet 3 SZÁMJEGY követ,  
vagy

S amelyet 4 SZÁMJEGY követ,  
vagy

A amelyet 3 SZÁMJEGY követ,  
vagy

M amelyet 4 SZÁMJEGY követ,

amelyek megadják az engedélyezett magasságot, amelynél a légi jármű keresztezni fogja a határpontot, ha szintrepülésben van, vagy azt az engedélyezett magasságot, ha a határpontnál emelkedőben vagy süllyedőben van.

Lásd jelen Függelék 1.6. pontjában lévő adatszabályokat.

\* Ezen rovat itt befejeződik, ha a légi jármű a határpontot szintrepülésben fogja keresztezni.

(d) *Kiegészítő keresztezési adatok*

Egy MAGASSÁG a (c) elemben megadottak szerint, amelyen, vagy amely felett, illetve amelyen, vagy amely alatt – lásd az (e) elemet – a légi jármű keresztezni fogja a határpontot.

(e) *Keresztezési állapot*

1 BETŰ a következők szerint:

A ha a légi jármű a (d) elemben lévő magasságon vagy felette fogja keresztezni a határpontot, vagy

B ha a légi jármű a (d) elemben lévő magasságon vagy alatta fogja keresztezni a határpontot.

Példák: -LN/1746F160  
-CLN/ 1831F240F180A  
-5420N05000W/0417F290  
-LNXII205F160F200B  
-ZD126028/0653F130

#### 14. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
13	CPL	15
13	EST	16

#### 15. Rovat típus – Útvonal

Formátum: - 

		a		
--	--	---	--	--

--

 (szk) 

--	--

--

 c

#### KÖTŐJEL

(a) *Utazó Sebesség vagy Mach Szám*

A Tényleges Sebesség (TAS) a repülés első útvonal szakaszára, vagy a teljes útvonalra vonatkozóan, az alábbi mértékegységekben megadva:

- K amelyet 4 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Sebességet kilométer/órában adja meg, vagy  
 N amelyet 4 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Sebességet csomókban adja meg, vagy  
 M amikor az illetékes légiközlekedési hatóság így írja elő amelyet 3 SZÁMJEGY követ, amely a Tényleges Mach számot adja meg század Mach egységekben.

(b) *Kért Utazó Magasság*

- F amelyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy  
 S amelyet 4 SZÁMJEGY követ, vagy  
 A amelyet 3 SZÁMJEGY követ, vagy  
 M amelyet 4 SZÁMJEGY követ, vagy  
 VFR

Lásd jelen Függelék 1.6. pontjában lévő adatszabályokat.

#### SZÓKÖZ

Ezt követően egymástól SZÓKÖZ-zel elválasztott, alábbi négy típusú elemek/elemcsoportok, bármilyen sorrendben, amely az útvonal félreérthetetlen leírásához szükséges.

(c1) *Szabvány Indulási Útvonal*

Annak a szabvány indulási útvonalnak a jelölése, amely az indulási repülőtértől a megadott útvonalon lévő első fontos pontig tartó lerepülendő útvonalat foglalja magában.

(c2) *ATS Útvonal Jelzés*

(c3) *Fontos Pont*

(c4) *Fontos Pont/Utazósebesség és Utazó Magasság*  
FONTOS PONT (mint a (c3) elemnél)  
TÖRTVONÁS  
UTAZÓ SEBESSÉG VAGY MACH SZÁM (mint az (a) elemnél)  
KÉRT UTAZÓ MAGASSÁG (mint a (b) elemnél)

(c5) *Jelzőbetű*  
VFR ha VFR-re való áttérés történik az előző pontnál, vagy  
IFR ha IFR-re való áttérés történik az előző pontnál, vagy  
DCT ha a következő pontra való repülés kijelölt útvonalon kívül történik, hacsak mindkét pont nincs meghatározva földrajzi koordinátákkal, vagy mágneses irányszöggel és távolsággal  
T ha az útvonal leírása megszakad az előző pontnál és a hátralévő szakaszt egy előzőleg továbbított FPL-ben vagy más adatokban kell keresni.

(c6) *Utazóemelkedés*  
C betű, amelyet törtvonás követ, ezután az a pont, amelynél az utazóemelkedés megkezdését tervezik, pontosan ugyanúgy kifejezve, ahogy a fenti (c3) elemben szerepel. Ezt törtvonás követi, majd az utazóemelkedés közben tartandó sebesség, pontosan úgy kiejezve, ahogy a fenti (a) elemben szerepel. Ezután annak a két repülési szintnek a megadása következik, amelyek az utazó emelkedés alatt elfoglalható réteget jelölik (az egyes szinteket a fenti (b) elemnek megfelelően kell megadni), vagy annak a repülési szintnek a jelzése, amely felett utazóemelkedést terveznek. Ez utóbbi esetben ezt PLUS betűk követik szóköz nélkül leírva.

(c7) *Szabvány Érkezési Útvonal*  
Annak a szabvány érkezési útvonalnak a jelölése, amely attól a ponttól kezdődik, ahol a légi jármű elhagyja a megadott útvonalat, és addig a pontig tart, ahol a megközelítési eljárást megkezdik.

Példák: -K0410S1500 A4 CCV R11  
-K0290A120 BR 614  
-N0460F294 LEK2B LEK UA6 FNE UA6 XMM/M078F330 UA6N PON UR10N CHW  
UAS NTS DCT 4611N00412W DCT STG UAS FTM FATIM1A  
-M082F310 BCN1G BCN UG1 52N015W 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W DCT  
YQY  
-N0420F310 R10 UB19 CGC UA25 DIN/N0420F330 UR14 IBY URI MID

#### 15. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
13	ALR	16
13	FPL	16
14	CPL	16

16. Rovat típus – Rendeltetési repülőtér és a teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)

Formátum: - 

		a			b		

<sup>\*</sup> <sup>\*\*</sup> (szk) 

		c	



## KÖTŐJEL

- (a) *Rendeltetési repülőtér*  
 4 BETŰ, amely a rendeltetési repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy  
 ZZZZ, amennyiben a rendeltetési repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg.  
 Ha ZZZZ-t használnak, a rendeltetési repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus).

\* Ezt a rovatot itt be kell fejezni valamennyi közleménytípusnál az ALR, FPL és SPL közleménytípusok kivételével.

- (b) *Teljes számított repülési idő*  
 4 SZÁMJEGY, amely a teljes számított repülési időt adja meg.

\*\* Ezt a rovatot itt be lehet fejezni FPL típusú közlemények esetében, amennyiben az érintett ATS egységek így állapotok meg, vagy a körzeti egyezmények alapján így van előírva.

## SZÓKÖZ

- (c) *Rendeltetési kitérő repülőtér(ek)*  
 4 BETŰ, amely a rendeltetési kitérő repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy  
 ZZZZ, amennyiben a rendeltetési kitérő repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg.  
 Ha ZZZZ-t használnak, a rendeltetési kitérő repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus).

Példák: -EINN0630  
 -EHAM0645 EBBR  
 -EHAM0645 EBBR EDDL

## 16. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
15	ALR	18
15	FPL	18
13	CHG	18
13	CNL	18
13	DLA	18
13	DEP	18
13	ARR***	17
15	CPL	18
14	EST	)
13	CDN	22
13	ACP	)
13	RQP	18
13	RQS	18
13	SPL	18

\*\*\* Csak a rendeltetési repülőtértől eltérő repülőtéren történő leszállás esetén.

17. Rovat típus – Leszállási repülőtér és idő

Formátum: - 

		a				b			
--	--	---	--	--	--	---	--	--	--

 (szk) 

c
---

KÖTŐJEL

(a) *Leszállási repülőtér*  
 4 BETŰ, amely a leszállási repülőtér számára kiosztott ICAO négybetűs helységjelölés az ICAO Doc 7910 Location Indicators-ban meghatározottak szerint, vagy ZZZZ, amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Ha ZZZZ-t használnak, a rendeltetési repülőtér nevét és helyét fel kell tüntetni az „Egyéb tájékoztatások” rovatban (18. rovat típus).

(b) *Leszállási idő*  
 4 SZÁMJEGY, amely a leszállás tényleges idejét adja meg.

\* Ezt a rovatot itt be kell fejezni, amennyiben a leszállási repülőtér számára ICAO helységjelölést meghatároztak.

SZÓKÖZ

(c) *Leszállási repülőtér*  
 A leszállási repülőtér neve, ha az (a) elembe ZZZZ-t írtak.

Példák: -EHAM1433  
 -ZZZZ1620 DEN HELDER

17. ROVAT TÍPUS

Előző rovat típus vagy jel	Ez a rovat típus az alábbi közleményszélemben használatos	A következő rovat típus vagy jel
13 (16)**	ARR	)

\*\* Csak a rendeltetési repülőtértől eltérő repülőtéren történő leszállás esetén.

18. Rovat típus – Egyéb tájékoztatások

Kötőjelek és törtvonások csak az alábbiakban meghatározottak szerint írhatók be.

Formátum: - 

a
---

vagy

Formátum: - 

--	--

 (szk) 

--	--

 (szk) \* (szk) 

--	--

\* Szükség szerint további elemekkel bővíthető.

## KÖTŐJEL

(a)	0 (nulla), ha semmilyen tájékoztatás nem továbbítandó ebben a rovatban.	
	VAGY	
	Bármely egyéb szükséges tájékoztatás az alább javasolt elsőbbségi sorrendben oly módon, hogy a megfelelő – az alábbiakban meghatározottak közül kiválasztott – rövidítést törtvonal és a tájékoztatás leírása követi.	
STS/	ATFMEX	a nemzeti hatóságok által az ATFM szabályozás alól kivont repülések, pl. a Nyitott Égbolt keretében végrehajtott felderítő vagy bemutató repülések
	FFR	tűzoltási célú repülések
	FLTCK	navigációs berendezéseket kalibráló repülések
	HAZMAT	veszélyes anyagot szállító repülések
	HEAD	államfőt, kormányfőt szállító repülések
	HOSP	az egészségügyi hatóság által meghatározott mentőrepülések
	HUM	humanitárius célú repülések
	MARSA	katonai repülések, amelyek elkülönítésének felelősségét egy katonai szervezet viseli
	MEDEVAC	életmentés célú evakuáló mentőrepülések
	NON RVSM	légtérben RVSM képesség nélkül üzemelő repülések
	SAR	kutató-mentő repülések
	STATE	katonai, vám vagy rendőrségi feladatokat végző repülések
Egyéb okok miatt az ATS-től kért különleges kezelést az RMK/ után kell feltüntetni.		
PBN/	RNAV vagy RNP képesség jelzése. Be kell írni a repülésre vonatkozóan az alábbi jelölések közül legfeljebb nyolc címszót, de nem többet, mint 16 karaktert.	
	<b>RNAV leírása</b>	
	A1	RNAV 10 (RNP 10)
	B1	RNAV 5 valamennyi engedélyezett érzékelő
	B2	RNAV 5 GNSS
	B3	RNAV 5 DME/DME
	B4	RNAV 5 VOR/DME
	B5	RNAV 5 INS vagy IRS
	B6	RNAV 5 LORANC
	C1	RNAV 2 valamennyi engedélyezett érzékelő
	C2	RNAV 2 GNSS
	C3	RNAV 2 DME/DME
	C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
	D1	RNAV 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
	D2	RNAV 1 GNSS
	D3	RNAV 1 DME/DME
	D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	<b>RNP leírása</b>	
	L1	RNP 4
	O1	Basic RNP 1 valamennyi engedélyezett érzékelő
	O2	Basic RNP 1 GNSS
	O3	Basic RNP 1 DME/DME
	O4	Basic RNP 1 DME/DME/IRU
	S1	RNP APCH

S2	RNP APCH BARO-VNAV-val
T1	RNP AR APCH RF-fel (külön engedély szükséges)
T2	RNP AR APCH RF nélkül (külön engedély szükséges)
NAV/	a PBN/ -ben fel nem sorolt navigációs berendezésekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak. Itt kell továbbá feltüntetni a GNSS kiegészítő rendszereket, kettőnél több esetében szóközzel, pl. NAV/GBAS SBAS.
COM/	kommunikációs berendezésekre és teljesítményekre vonatkozó lényeges adatok, ha a 10. rovatban Z-t használtak.
DAT/	a 10. rovat típus (a) elemében fel nem sorolt adatok és képességek.
SUR/	a 10. rovat típus (b) elemében fel nem sorolt felderítő berendezések és képességek.
DEP/	az indulási repülőtér neve és helye, ha a 13. rovatban ZZZZ-t használnak, vagy AFIL esetén azon ATS egység, ahonnan a kiegészítő repülési terv adatok beszerezhetők. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén a repülőtér helyét az alábbiak szerint kell beírni: 4 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi szélesség, amelyet az N vagy az S betű követ. Ezt 5 számjeggyel fokokban és tizedesekben, vagy fokokban és percekben kifejezve a földrajzi hosszúság követi, amely után E vagy W betűt kell írni. A pontosság érdekében szükség szerint a számok elé nullát kell írni. Pl. 47,58N019,32E vagy 4620N07805W (11 karakter) vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszög és távolság, pl. DEP/BUG245020 vagy az útvonal első pontja (neve vagy földrajzi szélessége és hosszúsága), vagy földi rádió navigációs berendezés, ha a légi jármű nem repülőtérről indult.
DEST/	a rendeltetési repülőtér neve és helye, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi szélességben és hosszúságban, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát, a DEP/ -ben részletezettek szerint.
DOF/	a repülés dátuma hat számjeggyel (év-hó-nap) jelöléssel, pl. DOF/120425. A repülés dátumának az EOBT dátuma minősül.
REG/	a légi jármű felségjele vagy közösségi jele, ha az eltér a 7. rovatban feltüntetett légi jármű azonosító jeltől, valamint kötelekre repülés esetén a kísérő légi járművek lajstromjelei.
EET/	fontos pontok vagy FIR határ jelölések és az ezekre számolt teljes repülési idők, ha az ATS hatóságok ezek megadását előírják, pl. EET/LITKU0220 vagy EET/LYBA0040 LHCC0150 LOVV0215
SEL/	SELCAL kód.
TYP/	a légi jármű(vek) típusa(i), ha a 9. rovatban ZZZZ-t használtak. A típusjelzést szükség esetén szóköz nélkül megelőzi a légi járművek száma. Több típus esetén az egyes típusjelzések egy szóközzel kerülnek elválasztásra. Pl. TYP/2F15 5F5 3B2
CODE/	légi jármű cím (6 hexadecimális karakterű alfanumerikus kód formában megjelenítve) amennyiben ezt az illetékes külföldi ATS hatóság előírja. Pl. az ICAO által nyilvántartott meghatározott blokkban szereplő „F00001” legkisebb értékű légi jármű cím.
DLE/	útvonalon történő késés vagy várakozás. Ide kell beírni azt a fontos pontot vagy pontokat az útvonalon, ahol a késést tervezik végrehajtani. 4 számjeggyel órában és percben (hhmm) fel kell tüntetni a késés időtartamát is. Pl. DLE/BUG0030
OPR/	a légi jármű üzemben tartójának neve, ha az nem nyilvánvaló a 7. rovatban szereplő légi jármű azonosító jel alapján.
ORGN/	a feladó 8 betűs AFTN címe vagy a megfelelő elérhetőségi adatok, abban az esetben, amikor a repülési terv feladóját nem lehet azonosítani, ahogy az illetékes ATS hatóság előírja.
PER/	légi jármű teljesítmény adata egyetlen betűvel jelölve az ICAO Procedures for Air Navigation Service – Aircraft Operation (PANS-OPS, Doc 8168) Volume I – Flight Procedures-ben meghatározottak szerint, amennyiben az illetékes ATS hatóság ezt előírja.

ALTN/	rendeltetési kitérő repülőtér(ek) neve, ha a 16. rovatba ZZZZ-t írtak. Az érintett AIP-ben nem szereplő repülőtér esetén be kell írni a repülőtér helyét földrajzi szélességben és hosszúságban, vagy a legközelebbi fontos ponthoz viszonyított irányszögét és távolságát.
RALT/	útvonali kitérő repülőtér(ek)
TALT/	Felszállási kitérő repülőtér
RIF/	a megváltozott rendeltetési repülőtérre vezető útvonaladatok, amelyet a repülőtér ICAO négybetűs helységjelölése követ. A megváltozott útvonal repülés közben kapott útvonalengedély függvénye. Példák: RIF/DTA HEC KLAX RIF/EFP G94 CLA APPH RIF/LEMD
RMK/	egyéb nyílt szövegű megjegyzés, ha illeték az illetékes légiközlekedési hatóság megkíván, vagy a légi jármű parancsnoka a légi forgalmi szolgálatok ellátásához szükségesnek tart.
RFP/Qn	alternatív repülési terv jelzése, ahol „n” helyére az alternatív FPL sorszámát kell írni. Pl. RFP/Q1

Példák: -0  
-STS/MEDEVAC  
-EET/015W0315 020W0337 030W0420 040W0502

#### 18. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
16	ALR	19
16	FPL	)
16	CPL	)
16	SPL	19

#### 19. Rovat típus – Kiegészítő tájékoztatások

Formátum: -   (szk)   (szk) \* (szk)

\* Szükség szerint további elemekkel bővíthető.

Ezen rovat a rendelkezésre álló kiegészítő tájékoztatásokból áll, egymástól szóközzel elválasztott elemcsoportokba osztva.

A megengedhető elemek a helyes sorrendben:

#### KÖTŐJEL

(a)	E/	amelyet 4 SZÁMJEGY követ, ez az üzemanyag-mennyiséget adja meg órákban és percekben kifejezve
(b)	P/	amelyet 1, 2 vagy 3 SZÁMJEGY követ, ez a fedélzeten tartózkodó személyek számát adja meg. A tájékoztatást az illetékes légiközlekedési hatóság előírása esetén kell megadni.
(c)	R/	a következő betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport: U ha a 243,0 MHz /UHF/ frekvencia rendelkezésre áll;

V ha a 121,5 MHz /VHF/ frekvencia rendelkezésre áll;  
E ha kényszerhelyzeti helyjeladó /ELT/ rendelkezésre áll.

(d) S/ amelyet az alábbi betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ:  
P ha sarki mentőfelszerelés van a légi járművön,  
D ha sivatagi mentőfelszerelés van a légi járművön,  
M ha tengeri mentőfelszerelés van a légi járművön,  
J ha őserdei mentőfelszerelés van a légi járművön.

(e) J/ amelyet az alábbi betűk egyike, vagy az alábbi betűkből álló szóköz nélküli betűcsoport követ:  
L ha a mentőmellények világítással vannak ellátva,  
F ha fluoreszkáló anyaggal vannak ellátva, majd szóköz után:  
U ha a mentőmellények valamelyike 243,0 MHz-en működő rádióval van ellátva,  
V ha a mentőmellények valamelyike 121,5 MHz-en működő rádióval van ellátva.

(f) D/ amelyet az alább felsoroltak egyike, vagy szóközzel elválasztott karaktercsoportja követ:  
2 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok számát,  
3 SZÁMJEGY, amely megadja a fedélzeten lévő mentőcsónakok összes személy befogadóképességét,  
C ha a mentőcsónakok zártak,  
a mentőcsónakok színe (pl. RED/vörös).

(g) A/ amelyet az alább felsorolt információk egyike, vagy szóközzel elválasztott több tájékoztatás követ:  
a légi jármű színe,  
különös ismertetőjelek (ez magában foglalhatja a légi jármű lajstromjelét).

(h) N/ amely után nyílt nyelvű szöveg következik, amely megadja a fedélzeten lévő bármely más mentőfelszerelést és egyéb hasznos megjegyzést.

(i) C/ amelyet a légi jármű parancsnokának neve követ.

Példa: -E/0745 P/6 R/VE S/M J/L D/2 8 C YELLOW A/YELLOW RED TAIL N145E C/SMITH

#### 19. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményfajtákban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
18	ALR	20
18	SPL	)

#### 20. Rovat típus – Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások

Formátum: -   (szk)   (szk) \* (szk)

\* Összesen nyolc elem.

Ezen rovat az egymástól szóközzel elválasztott elemek sorozatából áll az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást „NIL” vagy „NOT KNOWN” (nem ismert)-ként kell feltüntetni és nem szabad egyszerűen kihagyni.

## KÖTŐJEL

(a) *A légjármű üzemben tartó megjelölése*  
A légjárművet üzemeltető ügynökség hárombetűs ICAO jele, vagy ha ilyet nem állapítottak meg, az üzemben tartó neve.

(b) *Az egység, amely utoljára rádióösszeköttetésben volt a légjárművel*  
8 BETŰ, 4 betűs ICAO helységjelölés és 4 betűs jelzés, amelyek együttesen azonosítják azt az ATS egységet, amellyel a légjármű utoljára rádióösszeköttetésben volt, vagy ha ilyen jelzés nincs, akkor az egység valamilyen másfajta jelölése.

(c) *Az utolsó kétoldali rádióösszeköttetés időpontja*  
4 SZÁMJEGY, amely az utolsó kétoldali rádióösszeköttetés időpontját jelzi.

(d) *Az utolsó kétoldali rádióösszeköttetés frekvenciája*  
SZÁMJEGYEK, amelyek az utolsó rádióösszeköttetés adás/vételi frekvenciáját adják meg.

(e) *Utolsó jelentett helyzet*  
Az utolsó jelentett helyzet a jelen függelék 1.6 pontjában szereplő adatszabályok egyikével kifejezve, amelyet az adott pont feletti átrepülés ideje követ.

(f) *Az utolsó ismert helyzet meghatározásának módszere*  
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

(g) *A jelentő egység által fogantatosított*  
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

(h) *Egyéb, ide tartozó tájékoztatások*  
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

Példa: -USAF LGGZAZX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS  
ATHENS FIR ALERTED NIL

## 20. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleményszabályokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
19	ALR	)

## 21. Rovat típus – Rádióhibáról szóló tájékoztatás

Formátum: -   (szk)   (szk) \* (szk)

\* Összesen hat elem.

Ezen rovat kötőjellel kezdődik és egymástól szóközzel elválasztott elemek sorozatából áll, az alábbi sorrend szerint. Bármely rendelkezésre nem álló tájékoztatást „NIL” (nincs, vagy nem áll

rendelkezésre), illetve „NOT KNOWN” (nem ismert)-ként kell feltüntetni és nem szabad egyszerűen kihagyni.

#### KÖTŐJEL

- (a) *Utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés ideje*  
4 SZÁMJEGY, amely a légi járművel az utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés időpontját jelzi.
- (b) *Utolsó rádióösszeköttetés frekvenciája*  
SZÁMJEGYEK, amelyek az utolsó kétoldalú rádióösszeköttetés adás/vétel frekvenciáját adják meg.
- (c) *Utolsó jelentett helyzet*  
Az utolsó jelentett helyzet a jelen függelék 1.6 pontjában szereplő adatszabályok egyikével kifejezve.
- (d) *Utolsó jelentett helyzet időpontja*  
4 SZÁMJEGY, amely megadja az utolsó jelentett helyzet idejét.
- (e) *Maradék COM lehetőség*  
BETŰK, amelyek a légi jármű maradék COM lehetőségét jelzik, ha az ismert, a 10. rovat típus adatszabályainak segítségével vagy nyílt nyelven.
- (f) *Bármely szükséges megjegyzés*  
Nyílt nyelvű szöveg, szükség szerint.

Példa: -1232 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR

#### 21. ROVAT TÍPUS

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
7	RCF	)

#### 22. Rovat típus – Javítás

Formátum: -  a  /  b

#### KÖTŐJEL

- (a) *Rovat jelzés*  
EGY VAGY KÉT SZÁMJEGY, amely megadja a módosítandó rovat típus számát.
- (b) *Módosított adatok*  
Az (a) elemben jelzett rovat teljes és módosított adatai az adott rovatra előírtak szerint összeállítva.

Példa: a 8. Rovat típus (Repülési szabályok és a repülés típusa) IN-re való módosítása:  
-8/IN  
a 14. Rovat típus (Határszámítás) módosítása:  
-14/ENO/0145F290A090A



a 8. Rovat típus (Repülési szabályok és a repülés típusa) és a 14. Rovat típus (Határszámítás) együttes módosítása:  
-8/I-14/ENO/0148F290A110A

**22. ROVAT TÍPUS**

<i>Előző rovat típus vagy jel</i>	<i>Ez a rovat típus az alábbi közleménycsoportokban használatos</i>	<i>A következő rovat típus vagy jel</i>
18	CHG	* 22 vagy )
16	CDN	* 22 vagy )

\* E rovat típus szükség szerint ismétlődően követheti egymást.

**SZABVÁNY KÖZLEMÉNYTÍPUSOK ÖSSZEÁLLÍTÁSA**

KÖZLEMÉNYROVATOK	Jelenleg nem használatos	Jelenleg nem használatos	Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	Jelenleg nem használatos	Kényszerhelyzet leírása	Jelenleg nem használatos	A légjármű azonosító jele és SSR adatok	Repülési szabályok és a repülés típusa	A légjárművek száma, típusa és turbulencia kategóriája	A légjármű berendezései és azok képességei	Jelenleg nem használatos	Jelenleg nem használatos	Indulási repülőtér és idő	Határszámítási adatok	Útvonal	Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)	Leszállási repülőtér és idő	Egyéb tájékoztatások	Kiegészítő tájékoztatások	Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások	Rádióhibáról szóló tájékoztatások	Javítás	ROVAT TÍPUS SZÁMA	
KÖZLEMÉNY TÍPUS ÉS JELÖLÉSE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
Riasztási közlemény	ALR		3		5		7	8	9	10			13		15	16		18	19	20			Riasztási közlemények	
Rádiösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény	RCF		3				7														21		Riasztási közlemények	
Egyedi repülési terv közlemény	FPL		3				7	8	9	10			13		15	16		18						
Módosító közlemény	CHG		3				7						13			16		18					22*	
Repülési terv törlő közlemény	CNL		3				7						13			16		18						
Késési közlemény	DLA		3				7						13			16		18						
Indulási közlemény	DEP		3				7						13			16		18						
Érkezési közlemény	ARR		3				7						13			16	17							
Érvényes repülési terv közlemény	CPL		3				7	8	9	10			13	14	15	16		18						
Határszámítási közlemény	EST		3				7						13	14		16								
Koordinálási közlemény	CDN		3				7						13			16							22*	Koordinációs közlemények
Irányítás elfogadási közlemény	ACP		3				7						13			16								
Logikai nyugtázási közlemény	LAM		3																					
Repülési terv kérő közlemény	RQP		3				7						13			16		18						
Kiegészítő repülési terv kérő közlemény	RQS		3				7						13			16		18						Kiegészítő közlemények
Kiegészítő repülési terv közlemény	SPL		3				7						13			16		18	19					

Ezzel a rovatval új sort kell kezdeni, ha a közleményt távgépíró lapra nyomtatják.

\*

Ez a rovat szükség szerint ismétlődő.

## 2. Példák az ATS közleményekre

### 2.1. Tartalom táblázat

<i>Közlemény kategória</i>	<i>Közlemény típus</i>	<i>Közlemény típus jelölés</i>	<i>Vonatkozó pont</i>
Kényszerhelyzeti közlemények	Riasztási közlemény	ALR	2.2.1.
	Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közlemény	RCF	2.2.2.
Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei	Egyedi repülési terv közlemény	FPL	2.3.1.
	Módosító közlemény	CHG	2.3.2.
	Repülési terv törlő közlemény	CNL	2.3.3.
	Késési közlemény	DLA	2.3.4.
	Indulási közlemény	DEP	2.3.5.
	Érkezési közlemény	ARR	2.3.6.
Koordinációs közlemények	Érvényes repülési terv közlemény	CPL	2.4.1.
	Határszámítási közlemény	EST	2.4.2.
	Koordinálási közlemény	CDN	2.4.3.
	Írányítás elfogadási közlemény	ACP	2.4.4.
	Logikai nyugtázási közlemény	LAM	2.4.5.
Kiegészítő közlemények	Repülési terv kérő közlemény	RQP	2.5.1.
	Kiegészítő repülési terv kérő közlemény	RQS	2.5.2.
	Kiegészítő repülési terv közlemény	SPL	2.5.3.

### 2.2. Kényszerhelyzeti közlemények

#### 2.2.1. Riasztási (ALR) közlemény

##### 2.2.1.1. Összeállítás

( 3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	5 Kényszerhelyzet leírása
- 7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	8 Repülési szabályok és a repülés típusa
- 9 A légijármű típusa és turbulencia kategóriája	-	10 A légijármű berendezései és azok képességei
- 13 Indulási repülőtér és idő		
- 15 Útvonal szükség esetén több sort felhasználva		
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kiterő repülőtér(ek)		
- 18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)		
- 19		

Kiegészítő tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)

- 20 )  
Riasztásra, kutatásra és mentésre vonatkozó tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)

#### 2.2.1.2. Példa

Az alábbi riasztási közlemény példa bizonytalansági fázisra vonatkozik, és az athéni bevezető irányító egység küld a belgrádi irányító központnak és más ATS egységeknek az Athénból Münchenbe tartó repülés kapcsán.

(ALR-INCERFA/LGGGZAZX/OVERDUE

-FOX236/A3600-IM

-C141/H-S/CD

-LGAT1020

-N0430F220 B9 3910N02230W/N0415F240 B9 IVA/N0415F180 B9

-EDDM0227 EDDF

-REG/A43213 EET/LYBE0020 EDM10133 OPR/USAF RMK/NO POSITION REPORT SINCE DEP PLUS 2 MINUTES

-E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANGE A/SILVER C/SIGGAH

-USAF LGGGZAZX 1022 126.7 GN 1022 PILOT REPORT OVER NDB ATS UNITS ATHENS FIR ALERTED NIL)

##### 2.2.1.2.1. Jelentése

Riasztási közlemény -Athén által kiadott bizonytalansági fázisra annak következtében, hogy a helyzetjelentés nem állt rendelkezésre és a rádióösszeköttetés felszállás után 2 perccel megszakadt

-a légi jármű azonosító jele FOX236 -IFR, katonai repülés

-a légi jármű típusa Starlifter, nehéz turbulencia kategóriájú, szabvány összeköttetési, navigációs, és műszer szerinti megközelítési eszközökkel van felszerelve az útvonalrepüléshez, A (4096 kód beállítási lehetőségű) és C módú transzpondere van -utoljára kiosztott kód 3600

-Athén-ból indult 1020 UTC-kor

-utazósebesség az útvonal kezdeti szakaszán 430 csomó, kért kezdeti utazómagasság FL220 -Bravo9 útvonalon a 3910N02230W koordinátákkal meghatározott pontra repülne, ahol a sebessége (TAS) 415 csomóra módosulna és FL240-et kérne -a B9-es útvonalon tovább Ivanic Grad VOR-ig repülne, ahol a 415 csomós sebességet tartva FL180 utazómagasságot kérne a B9 útvonalon repülne

-München rendeltetési repülőtérig, a teljes számított repülési idő 2 óra 27 perc rendeltetési kitérő repülőtér Frankfurt -a légi jármű lajstromjele A43213

-Belgrád FIR-t 20 perc alatt, München FIR-t 1 óra 33 perc repülés után érné el a felszállást követően -a légi jármű lajstromjele A43213 -a légi járművet az Egyesült Államok Légierője üzemelteti -felszállás utáni 2 perccel nem kaptak tőle helyzetjelentést -az üzemanyaga felszállás után 7 óra 20 perces repülésre elegendő -a fedélzeten 12 személy tartózkodik -hordozható rádiókészülék van a fedélzeten, amely a 121,5 MHz VHF és a 243 MHz UHF frekvencián üzemel -a mentőmellények fluoreszkáló anyaggal vannak bevonva, és jelzőfények vannak rajtuk, két fedett mentőcsónak van a fedélzeten, színük narancssárga, befogadóképességük összesen 14 személy -a légi jármű ezüst színű -a légi jármű parancsnokának neve SIGGAH -az üzemeltető az Egyesült Államok Légierője -az athéni bevezető irányító egység volt az utolsó, amely a légi járművel összeköttetésben volt, 1022 UTC-kor 126,7 MHz-en, amikor a légi jármű vezetője jelentette a GN futópálya NDB átrepülését -az athéni bevezető irányítás riasztotta az athéni FIR-en belüli valamennyi ATS egységet -egyéb vonatkozó információ nincs.

#### 2.2.2. Rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló (RCF) közlemény

##### 2.2.2.1. Összeállítás

- |   |   |   |
|---|---|---|
| ( 3<br>Közlemény típusa, száma és hivatkozási<br>adatok | - | 7<br>Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód |
|---|---|---|
- 21  
 Rádióösszeköttetés megszakadására vonatkozó tájékoztatás (szükség esetén több sort felhasználva) )

#### 2.2.2.2. Példa

Az alábbi példa olyan rádióösszeköttetés megszakadásáról szóló közleményre vonatkozik, amelyet Londonból küldtek Amszterdamba, és amelyben arról tájékoztatják a központot, hogy egy oda engedélyezett repülésnek rádióhibája van. A repülési terv alapján a légijármű nincs SSR transzponderrel felszerelve.

(RCF-GAGAB

-1231 121.3 CLA 1229 TRANSMITTING ONLY 126.7 MHZ LAST POSITION CONFIRMED BY RADAR)

#### 2.2.2.2.1. Jelentése

Közlemény rádióösszeköttetés megszakadásáról -a légijármű azonosító jele GAGAB -SSR kódot nem jelöltek ki részére -utolsó összeköttetése a londoni irányító központtal 1231 UTC-kor volt 121,3 MHz-en -az utolsó jelentett helyzet Clacton VOR volt 1229 UTC-kor -megmaradt összeköttetési képessége: utoljára 126,7 MHz-en hallották adását -a clactoni helyzetjelentést radaron megfigyelték.

### 2.3. Benyújtott repülési terv és pontosító közleményei

#### 2.3.1. Egyedi repülési terv (FPL) közlemény

##### 2.3.1.1. Összeállítás

- |   |   |  |   |  |
|---|---|--|---|--|
| ( 3<br>Közlemény típusa, száma és hivatkozási<br>adatok   | - | 7<br>Légijármű azonosító jele és<br>SSR mód és kód   | - | 8<br>Repülési szabályok és a<br>repülés típusa |
| - 9<br>A légijármű típusa és<br>turbulencia kategóriája   | - | 10<br>A légijármű berendezései és<br>azok képességei |   |  |
| - 13<br>Indulási repülőtér és idő   |   |  |   |  |
| - 15<br>Útvonal szükség esetén több sort felhasználva   |   |  |   |  |
| - 16<br>Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő,<br>rendeltetési kiterő repülőtér(ek) |   |  |   |  |
| - 18<br>Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)                                  |   |  |   |  |

### 2.3.1.2. Példa

A következő példa olyan egyedi repülési terv közleményre vonatkozik, amelyet a londoni repülőtér küldött Shannon, Shanwick és Gander központoknak. A közleményt a londoni irányító központnak is el lehet küldeni, vagy az adatok ezen központ részére szóban is továbbíthatók.

(FPL-ACA101-IS  
-B773H-CHOPV/CD  
-EGLL1400  
-N0450F310 L9 UL9 STU285036/M082F310 UL9 LIMRI 52N020W 52N030W 50N040W49N050W  
-CYQX0455 CYR  
-EET/EISN0026 EGCX0111 020W0136 CYQX0228 040W0330 050W0415 SEL/FJEL)

#### 2.3.1.2.1. Jelentése

Egyedi repülési terv közlemény -a légi jármű azonosító jele ACA101 -IFR, menetrend szerinti járat - légi jármű típus Boeing 777-300, nehéz turbulencia kategóriájú, Loran C-vel, rövidhullámú rádió távbeszélővel, VOR-ral, VHF rádióberendezéssel, A (4096 kódos) és C módú transzponderrel van felszerelve -indulási repülőtér London, tervezett feköldási idő 1400 UTC -utazósebesség és a kért utazómagasság az útvonal kezdeti szakaszán 450 csomó, illetve FL310 -a légi jármű a Lima9 és Upper Lima9 légi útvonalakon fog repülni egy, a Strumble VOR-tól 285 fokra és 36 tengeri mérföldre lévő pontig. Ettől a ponttól kezdve a légi jármű 0,82 Mach sebességet tartva fog repülni az Upper Lima9 légi útvonalon az LIMRI pontig, ezután a következő földrajzi koordináták szerinti pontokon keresztül repül a rendeltetési repülőtérre, Ganderre: 52N20W, 52N30W, 50N40W, 49N50W, a teljes számított repülési idő 4 óra 55 perc -rendeltetési kitérő repülőtér Goose Bay -a légi jármű parancsnoka megadta az útvonalon lévő fontos pontokra számolt teljes repülési időket, ezek Shannon FIR határ 26 perc, Shanwick Oceanic FIR határ 1 óra 11 perc, 20W 1 óra 36 perc, Gander Oceanic FIR határ 2 óra 28 perc, 40W 3 óra 30 perc és 50W 4 óra 15 perc - SELCAL kód FJEL.

### 2.3.2 Módosító (CHG) közlemény

#### 2.3.2.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légi jármű azonosító jele és SSR adatok (mód és kód)	-	13 Indulási repülőtér és idő
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)				
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)				
-	22 Javítás	-	22 Javítás	stb. (szükség esetén több sort ) felhasználva)	

#### 2.3.2.2. Példa

A következő példa olyan módosító közleményre vonatkozik, amelyet az amszterdami irányító központ küldött a frankfurti irányító központ részére és amely a Frankfurtba előzőleg elküldött, egyedi repülési tervben szereplő tájékoztatás módosítását tartalmazza. A példa alkalmazásában feltétel, hogy mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM0850-EDDF-DOF/080122-8/I-16/EDDN)

#### 2.3.2.2.1. Jelentése

Módosító közlemény -az amszterdami és a frankfurti számítógép egység azonosítói „A” és „F”, amelyet az Amszterdam által küldött jelen közlemény sorszáma (016) követ, majd a számítógép egység azonosítók ismétlése és a vonatkozó benyújtott repülési terv sorszáma (014) következik -a légi jármű azonosító jele GABWE, SSR transzponder „A” módban üzemel, kódja 2173, útvonala Amszterdam EOBT0850-Frankfurt a repülés dátuma 2008. január 22 -a vonatkozó benyújtott repülési terv közlemény 8-as Rovat Típusa IFR-re javítva -a vonatkozó benyújtott repülési terv 16. Rovat típusát javítják, új rendeltetési repülőtér Nürnberg.

#### 2.3.3. Repülési terv törlő (CNL) közlemény

##### 2.3.3.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	13 Indulási repülőtér és idő	)
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)					
-	18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)					

##### 2.3.3.2. Példa 1

Az alábbi példa egy repülési terv törlő közleményre vonatkozik, amelyet egy ATS egység küld mindazon címzettek részére, amelyek számára előzőleg a benyújtott repülési tervet küldte.

(CNL-DLH522-EDBB0900-LFPO-0)

##### 2.3.3.2.1. Jelentése

Repülési terv törlő közlemény -a DLH522 azonosító jelű légi jármű repülési tervének törlése -a repülést Berlin EOBT0900-Párizs útvonalon tervezték, egyéb tájékoztatás nincs.

##### 2.3.3.3. Példa 2

Az alábbi példa egy olyan repülési terv törlő közleményre vonatkozik, amelyet egy központ küldött a vele szomszédos központnak. A példa alkalmazásában feltétel, hogy mindkét központ fel van szerelve ATC számítógéppel.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF1430-EDDW-0)

##### 2.3.3.3.1. Jelentése

Repülési terv törlő közlemény -az adó és a vevő ATC számítógép egységek azonosítói F és B, ezt a jelen közlemény sorszáma (127) követi, majd a számítógép egység azonosítók ismétlése és a korábban továbbított érvényes repülési terv sorszáma (055) következik -a BAW580 azonosító jelű légi jármű repülési tervének törlése -a repülést Frankfurt EOBT1430-Bremen útvonalon tervezték, egyéb tájékoztatás nincs.

#### 2.3.4. Késési (DLA) közlemény

##### 2.3.4.1. Összeállítás

Kérékgyártó Emese  
[emese.kerekgyarto@nfm.gov.hu](mailto:emese.kerekgyarto@nfm.gov.hu)  
795-6833

Dr. Kis Norbert  
Schváb Zoltán  
Dr. Völner Pál  
Dr. Koncz Pál  
Farkas Imre

Németh Lászlóné

3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	13 Indulási repülőtér és idő
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)		
- 18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)		

#### 2.3.4.2. Példa

A következő példa olyan késési közleményre vonatkozik, amelyet az indulási repülőtér vagy az azt kiszolgáló távközlési egység küldött mindazon címzettek részére, amelyek számára a benyújtott repülési tervet előzőleg továbbították.

(DLA-KLM671-LIRF0900-LDDU-0)

##### 2.3.4.2.1. Jelentése

Késési közlemény -a légi jármű azonosító jele KLM671 -tervezett új fékoldási idő Fiumicino-n 0900 UTC -rendeltetési repülőtér Dubrovnik, egyéb tájékoztatás nincs.

#### 2.3.5. Indulási (DEP) közlemény

##### 2.3.5.1. Összeállítás

3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	13 Indulási repülőtér és idő
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)		
- 18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)		

##### 2.3.5.2. Példa

A következő példa olyan indulási közleményre vonatkozik, amelyet az indulási repülőtér vagy az azt kiszolgáló távközlési egység küldött mindazon címzettek részére, amelyek számára a benyújtott repülési tervet előzőleg továbbították.

(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV-0)

##### 2.3.5.2.1. Jelentése

Indulási közlemény -a légi jármű azonosító jele CSA4311 -Aberdeen-ből indult 1923 UTC-kor - rendeltetési repülőtér Stavanger egyéb tájékoztatás nincs.

#### 2.3.6. Érkezési (ARR) közlemény

##### 2.3.6.1. Összeállítás



( 3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	- 7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	- 13 Indulási repülőtér és idő
- 17 Leszállási repülőtér és idő	)	

### 2.3.6.2. Példa 1

A következő példa olyan érkezési közleményre vonatkozik, amelyet a leszállási repülőtér (= rendeltetési repülőtér) küldött az indulási repülőtér számára.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

#### 2.3.6.2.1. Jelentése

Érkezési közlemény -a légijármű azonosító jele CSA406 -indult Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel -leszállt Prága/Ruzyně repülőtéren 0913 UTC-kor.

### 2.3.6.3. Példa 2

A következő példa olyan érkezési közleményre vonatkozik, ahol a légijármű egy olyan repülőtéren szállt le, amely számára ICAO helységjelölést nem határoztak meg. Az SSR kód közlésének nem lenne jelentősége.

(ARR-HHE13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

#### 2.3.6.3.1. Jelentése

Érkezési közlemény -a légijármű azonosító jele HHE13 -indult Amszterdam-ból -leszállt a Den-Helder-i helikopter repülőtéren 1030 UTC-kor.

## 2.4 Koordinációs közlemények

### 2.4.1 Érvényes repülési terv (CPL) közlemény

#### 2.4.1.1. Összeállítás

( 3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	- 7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	- 8 Repülési szabályok és a repülés típusa
- 9 A légijármű típusa és turbulencia kategóriája	- 10 A légijármű berendezései és azok képességei	
- 13 Indulási repülőtér és idő	- 14 Határszámítási adatok	
- 15 Útvonal (szükség esetén több sort felhasználva)		
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)		

- 

18
----

 )  
Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)

#### 2.4.1.2. Példa 1

A következő példa olyan érvényes repülési terv közleményre vonatkozik, amelyet Boston Központ küldött New York Központnak egy olyan repülésről, amely a Boston - La Guardia repülőtér közötti útvonalon közlekedik.

(CPL-UAL621/A5120-IS  
-A320/M-S/C  
-KBOS-HFD/1341A220A200A  
-N0420A220 V3 AGL V445  
-KLGA  
-0)

#### 2.4.1.3. Példa 2

A következő példa szintén a 2.4.1.2. pontban leírt példa szerinti érvényes repülési terv közleményre vonatkozik, de ez esetben a közleményváltás ATC számítógépek között történik.

(CPLBOS/LGA052-UAL621/A5120-IS  
-A320/M-S/C  
-KBOS-HFD/1341A220A200A  
-N0420A220 V3 AGL V445  
-KLGA  
-0)

A 2.4.1.2. és a 2.4.1.3. alpontban meghatározott közleméypéldák egymással megegyeznek, de a 2.4.1.3. alpontban meghatározott közleméypélda tartalmazza a Közlemény Számot is.

#### 2.4.1.4. Jelentése

Érvényes repülési terv közlemény (a feladó egység azonosítója (BOS), a vevő egység azonosítója (LGA), amelyet jelen közlemény sorszáma (052) követ) -a légi jármű azonosító jele UAL621, utoljára kiadott SSR kód A5120-IFR, menetrendszerű járat -légi jármű típus A320, közepes turbulencia kategóriájú, a lerepülendő útvonalhoz szabvány összeköttetési, navigációs és megközelítési eszközökkel, valamint SSR A (4096 kódbeállítási lehetőséggel) és C módú transzponderrel van felszerelve -indult Bostonból -a járat a Boston/New York „határt” HFD-nál várhatóan 1341 UTC-kor fogja keresztezni, Boston Központ 22 000 láb magasságot engedélyezett úgy, hogy HFD-nál a légi jármű magassága 20 000 láb, vagy felette legyen -a légi jármű tényleges sebessége (TAS) 420 csomó, a kért utazómagasság 22 000 láb -a repülés a V13 útvonalon közlekedik ALG jelentőpontig majd a V445 útvonalon repül -rendeltetési repülőtér La Guardia -egyéb tájékoztatás nincs.

### 2.4.2. Határszámítási (EST) közlemény

#### 2.4.2.1. Összeállítás

( 

3
---

 - 

7
---

 - 

13
----

 )  
Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok      Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód      Indulási repülőtér és idő  
- 

14
----

 - 

16
----

 )  
Határszámítási adatok      Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő,

rendeltetési kitérő repülőtér(ek)

#### 2.4.2.2. Példa

A következő példa olyan határszámítási közleményre vonatkozik, amelyet Párizs Központ küldött London Központnak. A példa alkalmazásában feltétel, hogy London Központ megkapta a jelen repülésre vonatkozó benyújtott repülési tervet és mindkét központ számítógéppel van felszerelve.

(ESTP/L027-BAW671 /A5631-LFPG-ABB/ 1548F140F110A-EGLL)

##### 2.4.2.2.1. Jelentése

Határszámítási közlemény (a feladó egység azonosítója (P) és a vevő egység azonosítója (L), amelyet jelen közlemény sorszama (027) követ) -a légi jármű azonosító jele BAW671, az utoljára kiadott SSR kód A5631 -indulási repülőtér Párizs/de Gaulle -számított Abbeville VOR 1548 UTC, engedélyezett magasság FL140, a repülés Abbeville VOR-t FL110-en vagy felette fogja keresztezni, emelkedik - rendeltetési repülőtér London.

#### 2.4.3. Koordinálási (CDN) közlemény

##### 2.4.3.1. Összeállítás

(	3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	13 Indulási repülőtér és idő
-	16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)				
-	22 Javítás	-	22 Javítás	stb. (szükség esetén több sort ) felhasználva)	

##### 2.4.3.2. Példa

A következő példa olyan koordinálási közleményre vonatkozik, amelyet a prestwicki irányító központ küldött a dublini irányító központnak, és amelyben a Dublin/Prestwick határkeresztezési feltételeinek módosítását javasolják. Prestwick előzőleg kapott érvényes repülési terv közleményt Dublintól és mindkét központ számítógéppel rendelkezik.

(CDNP/D098D/P036-BAW617/A5136-EIDW-EGPK-14/GRN/1735F210F130A)

##### 2.4.3.2.1. Jelentése

Koordinálási közlemény -Prestwick és Dublin ATC számítógépének azonosítói P és D, amelyet a Prestwick által küldött jelen közlemény sorszama követ (098), majd annak a Dublin-ból küldött érvényes repülési terv közlemény azonosító adatai következnek, amelyre a közlemény vonatkozik (D/P036) -a légi jármű azonosító jele BAW617/SSR kód A5136 -Dublinból Prestwickbe tart -a javaslat a 14. Rovat típusra vonatkozik, azaz Prestwick a repülést GRN határpontnál 1735 UTC-kor fogadja FL210-ig emelkedőben, a határpontot FL130-on vagy a fölött keresztezve.

#### 2.4.4. Irányítás elfogadási (ACP) közlemény

##### 2.4.4.1. Összeállítás

3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	13 Indulási repülőtér és idő
- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)				

#### 2.4.4.2. Példa

A következő példa olyan irányítás elfogadási közleményre vonatkozik, amelyet London Központ küldött Párizs Központnak, és ami egy érvényes repülési tervre vonatkozik, amelyet London előzőleg megkapott Párizstól. A példa alkalmazásában feltétel, hogy mindkét központ ATC számítógéppel van felszerelve.

(ACPL/P086P/L142-EIN065/A4570-LFPO-EGLL)

##### 2.4.4.2.1. Jelentése

Irányítás elfogadási közlemény -a londoni és párizsi számítógép egységek azonosítói L és P, amelyet a London által küldött jelen közlemény sorszáma (086) követ, majd annak a Párizsból küldött érvényes repülési terv közlemény azonosító adatai következnek, amelyre a közlemény vonatkozik (P/L142) -a légijármű azonosító jelé EIN065, SSR kód A4570 -útvonala Párizs-London -elfogadva.

#### 2.4.5. Logikai nyugtázási (LAM) közlemény

##### 2.4.5.1. Összeállítás

3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok
---

##### 2.4.5.2. Példa

A következő példa olyan logikai nyugtázási közleményre vonatkozik, amelyet egy irányító központ küldött egy vele szomszédos irányító központnak egy érvényes repülési terv közlemény kapcsán. A példa alkalmazásában feltétel, hogy mindkét központ ATC számítógéppel van felszerelve.

(LAMP/M178M/P100)

##### 2.4.5.2.1. Jelentése

Logikai nyugtázási közlemény -Párizs feladó és Maastricht vevő számítógép egységek azonosítói, ezt követi a feladó egység által jelen közlemény számára kiadott sorszám (178), majd a vonatkozó határszámítási közlemény számítógép egység azonosítói és sorszáma (100) következik.

## 2.5 Kiegészítő közlemények

### 2.5.1 Repülési terv kérő (RQP) közlemény

#### 2.5.1.1. Összeállítás

3 Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok	-	7 Légijármű azonosító jele és SSR mód és kód	-	13 Indulási repülőtér és idő
---	---	--	---	---------------------------------

- 16  
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)
- 18  
Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)

#### 2.5.1.2. Példa

A következő példa olyan repülési terv kérő közleményre vonatkozik, amelyet egy irányító központ küldött a vele szomszédos, másik irányító központnak azután, hogy határszámítási közleményt kapott egy olyan repülésről, amelynek benyújtott repülési tervét előzőleg nem kapta meg.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL-0)

##### 2.5.1.2.1. Jelentése

Repülési terv kérő közlemény -a légi jármű azonosító jele PHOEN, indult Rotterdamból -rendeltetési repülőtér Düsseldorf, egyéb tájékoztatás nincs.

#### 2.5.2. Kiegészítő repülési terv kérő (RQS) közlemény

##### 2.5.2.1. Összeállítás

- |  |  |                                 |
|--|--|---------------------------------|
| 3<br>Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok | 7<br>Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód | 13<br>Indulási repülőtér és idő |
|--|--|---------------------------------|
- 16  
Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)
  - 18  
Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)

##### 2.5.2.2. Példa

A következő példa olyan kiegészítő repülési terv kérő közleményre vonatkozik, amelyet egy ATS egység küldött az indulási repülőteret kiszolgáló ATS egységnek, és amelyben kéri azokat a repülési terv formanyomtatványokon feltüntetett tájékoztatásokat, amelyeket a benyújtott és az érvényes repülési terv közleményekben nem továbbítottak.

(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX-0)

##### 2.5.2.2.1. Jelentése

Kiegészítő repülési terv kérő közlemény légi jármű azonosító jele KLM405, SSR kódja A4046 - indulási repülőtér Amszterdam -rendeltetési repülőtér Mirabel, egyéb tájékoztatás nincs.

#### 2.5.3. Kiegészítő repülési terv (SPL) közlemény

##### 2.5.3.1. Összeállítás

- |  |  |                                 |
|--|--|---------------------------------|
| 3<br>Közlemény típusa, száma és hivatkozási adatok | 7<br>Légi jármű azonosító jele és SSR mód és kód | 13<br>Indulási repülőtér és idő |
|--|--|---------------------------------|

- 16 Rendeltetési repülőtér és teljes számított repülési idő, rendeltetési kitérő repülőtér(ek)
- 18 Egyéb tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva)
- 19 Kiegészítő tájékoztatások (szükség esetén több sort felhasználva) )

#### 2.5.3.2. Példa

Az alábbi példa olyan kiegészítő repülési terv közleményre vonatkozik, amelyet az indulási repülőtér továbbított egy repülésről egy olyan ATS egységnek, amely kérte a repülési terv formanyomtatványon szereplő kiegészítő tájékoztatásokat (ezeket a benyújtott és érvényes repülési terv közleményekben nem továbbították).

(SPL-SAW502A  
 -EDDW0920  
 -EKCH0400 EKVB  
 -REG/GBZTA RMK/CHARTER  
 -E/0640 P/9 R/V JIL A/BLUE C/DENKE)

##### 2.5.3.2.1. Jelentése

Kiegészítő repülési terv közlemény -a légi jármű azonosító jele SAW502A, transzpondere nincs - Bremenből 0920 UTC-kor indult -rendeltetési repülőtér Kastrup, teljes számított repülési idő 4 óra - kitérő repülőtér Viborg -a légi jármű lajstromjele GBZTA -charter járat -üzemanyag-mennyiség az indulás utáni 6 óra 40 percre elegendő -9 fő van a fedélzeten -hordozható rádiókészülék van a fedélzeten, a 121,5 MHz Nemzetközi Kényszerhelyzeti Frekvencián működik -a mentőmellények jelzőfényel vannak ellátva -a légi jármű színe kék -a légi jármű parancsnok neve Denke.