

19. gr.

Hverjum gefa skal fyrirmæli.

- 19.1. Hverja þá skipun, sem samkvæmt reglugerð þessari má gefa skipi, skal gefa skipstjóra, en stýrimanni ef skipstjóri er ekki á skipi og eigi heldur umboðsmaður hans, sbr. gr. 10.5.

Ef stýrimaður er fjarverandi, má gefa einhverjum öðrum af skipshöfninni skipunina, og er það jafngilt sem skipstjóri hefði fengið skipunina sjálfur.

20. gr.

Um skaðabótaskyldu.

- 20.1. Um skaðabótaskyldu vegna skemmda á höfninni, mannvirkjum hennar eða áhöldum, fer eftir almennum reglum.
- 20.2. Nú veldur skip skemmdum í höfninni eða skipstjóri verður brotlegur við ákvæði reglugerðar þessarar, og er þá heimilt að banna för skipsins úr höfninni nema fullnægjandi trygging sé sett fyrir greiðslu, að dómi hafnarstjóra.
- Hvers konar bótakröfum fylgir lögtaksréttur.

21. gr.

Brot, sektarákvæði og meðferð mála.

- 21.1. Brot gegn reglugerð þessari varða sektum.
- 21.2. Með mál út af brotum á reglugerð þessari skal fara að hætti opinberra mála. Reglugerð þessi, sem sett er samkvæmt hafnalögum nr. 69, 28. maí 1984, staðfestist hér með til að öðlast þegar gildi og birtast til eftirbreytni öllum þeim sem hlut eiga að máli. Jafnframt fellur úr gildi hafnarreglugerð fyrir Akureyri nr. 48 frá 5. mars 1973.

Samgönguráðuneytinu, 27. febrúar 1987.

Matthías Bjarnason.

Sigurður Skúli Bergsson.

AUGLÝSING**um setningu flugreglna.**

Samgönguráðuneytið hefur í dag gefið út flugreglur samkvæmt 5. og 89. gr. laga um loftferðir nr. 34/1964 og gilda þær innan lofthelgi Íslands svo og fyrir loftför skrásett á Íslandi, hvar sem þau eru stödd, svo fremi að þær brjóti ekki í bága við reglur sem út hafa verið gefnar af því ríki sem lögsögu hefur á því svæði er loftfarið flýgur yfir.

Reglurnar eru íslensk þýðing á viðbæti nr. 2 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 2 "Rules of the air") og eru án frávika frá honum. Viðaukar, merktir A, B og C, teljast hluti reglnanna.

Þar sem getið er um "hlutaðeigandi stjórnvald" í greinum 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6, 3.1.7 og 3.2.6.2, svo og um "hlutaðeigandi ATS-stjórnvald" í öðrum greinum reglnanna, er hér átt við flugmálastjórn, og verða tilskilin viðbótarákvæði birt í Flugmálahandbók-AIP-Iceland. Þar eru enn fremur birt ákvæði og upplýsingar um bann-, hafta- og hættusvæði, flugumferðarþjónustu, mörk flugstjórnarrýmis, flugleiðir og flugvelli, sbr. 56., 57. og 90. gr. laga um loftferðir nr. 34/1964.

Með brot á umræddum reglum skal farið að hætti opinberra mála og varða þau refsingu samkvæmt XIII. kafla laga um loftferðir nr. 34/1964 nema þyngri refsing liggi við samkvæmt öðrum lögum.

Flugreglurnar, sem birtar eru sem fylgiskjal með auglýsingu þessari, taka gildi 20. mars 1987. Jafnframt falla úr gildi auglýsingar um sama efni nr. 415 11. september 1975, nr. 409 13. desember 1976 og nr. 342 25. september 1978.

Samgönguráðuneytinu, 10. febrúar 1987.

Matthías Bjarnason.

Birgir Guðjónsson.

Fylgiskjal.

FLUGREGLUR (Viðbætur 2).

1. KAFLI — ORÐSKÝRINGAR.

Ath. — Í texta þessara reglna er hugtakið „þjónusta“ notað sem sértækt nafnorð er táknar starfsemi eða veitta þjónustu. Hugtakið „deild“ er notað til að tákna alla þá aðilja er sameiginlega veita þessa þjónustu.

Pegar eftirfarandi hugtök eru notuð í reglum þessum hafa þau þá merkingu sem hér greinir:

Aðflugsstjórn (Approach control office). Deild sem veitir stjórnunðu flugi, í að- og brottflugi til og frá einum eða fleirum flugvöllum, flugstjórnarþjónustu.

Aðflugstjórnarsvæði (Terminal control area). Flugstjórnarsvæði sem venjulega er komið þar fyrir sem ATS—leiðir mætast í námunda við einn eða fleiri aðalflugvelli.

Aðflugsstjórnarþjónusta (Approach control service). Flugstjórnarþjónusta við stjórnað flug í aðflugi og brottflugi.

Akbraut (Taxiway). Tiltekin braut á flugvelli, gerð fyrir akstur loftfara og ætluð til tengingar milli mismunandi hluta flugvallar, þar með taldar:

- Akreinar loftfarastæðis (Aircraft Stand Taxilane). Hluti hlaðs, hannaður sem akbraut og eingöngu ætlaður til að komast að loftfarastæðum.
- Akbrautir á hlöðum (Apron Taxiway). Hluti akreinakerfis á hlöðum ætlað til aksturs um hlöðin.
- Hraðakstursbraut (Rapid Exit Taxiway). Akbraut tengd flugbraut í hvössu horni og hönnuð til hraðaksturs af flugbraut eftir landingu, með meiri hraða en kleift er á öðrum akbrautum svo að dvöl á flugbraut verði sem styst.

Akstur loftfara (Taxiing). Hreyfingar loftfars með eigin afli, um flugvöll, að undanskildu flugtaki og landingu, en að meðtöldu flugi þyrfa rétt yfir yfirborði flugvallar innan áhrifa frá jörðu og með aksturshraða loftfara, þ.e. flugakstur.

Athafnasvæði (Movement area). Sá hluti flugvallar, sem ætlaður er fyrir flugtök og landingar loftfara og ferðir þeirra á jörðu, þ.e. umferðarsvæði og hlöð.

ATS—leið (ATS route). Tiltekin leið sem flugumferð er beint eftir, svo sem nauðsynlegt þykir þegar flugumferðarþjónusta er veitt.

Ath.— Hugtakið „ATS—leið“ er notað ýmist til að tákna flugleið, aðflugsleið, brottflugsleið, ráðgjafarleið o.s.frv.

Áætlaður heildarflugtími (Total estimated elapsed time).

Vegna blindflugs: Áætlaður flugtími, frá flugtaki til komu yfir tilgreindan stað sem skilgreindur hefir verið með aðstoð flugleiðsögustöðvar og hefja má blindaðflug frá, eða sé engin flugleiðsögustöð til aðflugs að landingarflugvelli, til komu yfir landingarflugvöll.

Vegna sjónflugs: Áætlaður flugtími, frá flugtaki til komu yfir landingarflugvöll.

Áætlaður hlaðfarartími (Estimated off—block time). Sá tími sem áætlað er að loftfar byrji að hreyfast af stað til brottfarar.

Áætlaður komutími (Estimated time of arrival). **Fyrir blindflug**, sá tími, sem áætlað er, að loftfar komi yfir tiltekinn stað, sem leiðsögutæki segja til um, að áætlað sé, að blindflug hefjist, eða, ef engin leiðsögutæki eru við flugvöllinn, áætlaður komutími yfir hann. **Fyrir sjónflug**, áætlaður komutími yfir flugvöllinn.

Bannsvæði (Prohibited area). Tiltekið loftrými innan lofthelgi ríkis þar sem flug loftfara er bannað.

Blindaðflug (Instrument approach procedure). Fyrirfram ákveðin viðbrögð loftfars, gerð með aðstoð flugmælitækja. Tilgreint skal bil frá hindrunum frá upphafsstað aðflugs eða, þar sem unnt er, frá byrjun skilgreindrar komuleiðar að þeim stað þar sem hægt er að ljúka landingu. Ef landingu verður ekki lokið, þá að stað, þar sem sérstök greinimörk gilda um biðflug eða hindranir fyrir loftför á flugi.

Blindflug (IFR flight). Flug samkvæmt blindflugsreglum.

Blindflugsskilyrði (Instrument meteorological conditions). Veðurskilyrði neðan við lágmark sjónflugsskilyrða, tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjaþekju.

Ath.— Lágmark sjónflugsskilyrða er tilgreint í 4. kafla.

Farflugsklifur (Cruise climb). Farflugsaðferð sem eykur flughæð eftir því sem loftfarið léttist.

Farflugslag (Cruising level). Lag sem haldið er óbreyttu á verulegum hluta flugs.

Ferill (Track). Leið loftfars, miðuð við yfirborð jarðar, stefnan er venjulega tilgreind í gráðum frá norðri (réttvísandi, misvísandi eða net—).

Flugáætlun (Flight plan). Tilteknar upplýsingar um fyrirhugað flug eða hluta þess, látnar flugumferðarþjónustudeild í té.

Flugbraut (Runway). Afmarkað, réttthyrnt svæði á flugvelli, gert til flugtaks og landingar loftfara.

Flugfjarskiptastjórnstöð (Air—ground control radio station). Flugfjarskiptastöð sem gegnir aðallega því hlutverki að annast fjarskipti er varða flug og flugumferðarstjórn loftfara á tilteknu svæði.

Flugheimild (Air traffic control clearance). Heimild veitt loftfari til aðgerða í samræmi við tiltekin skilyrði sem sett eru af flugstjórnardeild.

Ath. 1 — Til hagræðis er hugtakið „flugheimild“ oft stytt í „heimild“ þegar það er notað í viðeigandi samhengi.

Ath. 2 — Fyrir framan „heimild“ má setja orðin „aksturs-“, „flugtaks-“, „brottflugs-“, „leiðar-“, „aðflugs-“ eða „landingar-“ til að auðkenna þann hluta flugsins sem flugheimildin nær til.

Flugheimildarmörk (Clearance limit). Staður á lofti eða á jörðu sem flugheimild gildir til.

Flughæð (Altitude). Lóðrétt fjarlægð láréttis lags, punkts eða hlutar, sem litið er á sem punkt, mæld frá meðalsjávarmáli (MSL).

Fluglag (Flight level). Flötur með jöfnum loftþrýstingi, sem miðaður er við ákveðið loftþrýstimið, 1013.2 Hectopascöl (hPa) (1013.2 mb) og aðgreindur er frá öðrum slíkum flötum af tilteknum loftþrýstingsmun.

Ath. 1 — Prýstingshæðarmælir, sem kvarðaður er samkvæmt ICAO—reglum um meðalloft:

- a) sýnir flughæð þegar hann er stilltur á QNH,
- b) sýnir hæð yfir QFE—viðmiðun þegar hann er stilltur á QFE,
- c) sýnir fluglag, þegar hann er stilltur á 1013.2 Hectopascöl (hPa) (1013.2 mb).

Ath. 2 — Hugtökin „hæð“ og „flughæð“, sem tilgreind eru í ath. 1 hér að framan, fela í sér stöðu hæðarmælis fremur en raunverulegar hæðir.

Flugleið (Airway). Flugstjórnarsvæði eða hluti þess í gervi loftganga, sem búin eru radióleiðsögutækjum.

Flugmálahandbók — AIP (Aeronautical Information Publication — AIP). Bók, sem gefin er út af flugmálastjórn ríkis og í er varanleg fræðsla, nauðsynleg við flug og flugrekstur.

Flugradióstöð (Aeronautical station). Radióstöð á landi sem veitir loftförum farstöðvarþjónustu. Í sérstökum tilvikum getur slík stöð t.d. verið um borð í skipi eða á palli á sjó.

Flugskyggni (Flight visibility). Skyggni fram á við úr stjórnklefa loftfars á flugi.

Flugstjóri (Pilot—in—command). Flugmaður sem ábyrgð ber á ferðum og öryggi loftfars meðan á flugtíma stendur.

Flugstjórnardeild (Air traffic control unit). Almennt hugtak sem táknar ýmist flugstjórnarmiðstöð, aðflugsstjórn eða flugturn.

Flugstjórnarmiðstöð (Area control centre). Deild, sem veitir stjórnðu flugi í flugstjórnarsvæðum sem undir hana heyra, flugstjórnarþjónustu.

Flugstjórnarrými (Controlled airspace). Loftrými af tiltekinni stærð þar sem stjórnðu flugi er veitt flugstjórnarþjónusta.

Flugstjórnarrými (eingöngu blindflug) (Controlled airspace — instrument restricted). Flugstjórnarrými þar sem eingöngu er leyft blindflug.

Flugstjórnarrými (blindflug/sjónflug) (Controlled airspace — instrument/visual). Flugstjórnarrými þar sem eingöngu er leyft blindflug og stjórnað sjónflug.

Flugstjórnarrými (sjónflug undanþegið) (Controlled airspace — visual exempted). Flugstjórnarrými þar sem leyft er bæði blindflug og sjónflug, en sjónflug ekki háð flugumferðarstjórn.

Flugstjórnarsvið (Control zone). Flugstjórnarrými sem nær frá jörðu upp að tilteknum efri mörkum.

Flugstjórnarsvæði (Control area). Flugstjórnarrými, sem nær uppávið frá tiltekinni hæð yfir jörðu.

Flugstjórnarsvæðiþjónusta (Area control service). Flugstjórnarþjónusta, sem veitt er stjórnðu flugi í flugstjórnarsvæðum.

Flugstjórnarþjónusta (Air traffic control service). Þjónusta veitt í því skyni að:

1) koma í veg fyrir árekstra:

- a) milli loftfara, og
- b) milli loftfara og hindrana á umferðarsvæði flugvallar, og

2) flýta fyrir og stuðla að skipulegri flugumferð.

Flugturn (Aerodrome control tower). Deild sem veitir flugvallarumferð flugstjórnarþjónustu.

Flugturnsþjónusta (Aerodrome control service). Flugstjórnarþjónusta veitt flugvallarumferð.

Flugumferð (Air traffic). Öll loftför á flugi eða á ferð á umferðarsvæði flugvallar.

Flugumferðarþjónusta (Air traffic service). Almennt hugtak sem táknar ýmist flugupplýsingaþjónustu, viðbúnaðarþjónustu, ráðgjafarþjónustu, flugstjórnarþjónustu, flugstjórnarsvæðiþjónustu, aðflugsstjórnarþjónustu eða flugturnsþjónustu.

Flugumferðarþjónustudeild (Air traffic services unit). Almennt hugtak sem táknar ýmist flugstjórnardeild, flugupplýsingamiðstöð eða flugvarðstofu.

Flugupplýsingamiðstöð (Flight information centre). Deild sem veitir flugupplýsinga- og viðbúnaðarþjónustu.

Flugupplýsingasvæði (Flight information region). Loftrými af tiltekinni stærð þar sem flugupplýsinga- og viðbúnaðarþjónusta er veitt.

Flugupplýsingaþjónusta (Flight information service). Þjónusta, sem felst í ráðleggingum og upplýsingum sem stuðla að öryggi og hagkvæmni flugs.

Flugvallarumferð (Aerodrome traffic). Öll umferð á umferðarsvæði flugvallar og öll loftför á flugi í nánd við flugvöll.

Ath.— Loftfar er í nánd við flugvöll þegar það er í umferðarhring flugvallar, er að koma inn í hann eða er að fara út úr honum.

Flugvarðstofa (Air traffic services reporting office). Deild sem tekur við tilkynningum um flugumferðarþjónustu og flugáætlunum fyrir brottför.

Ath.— Flugvarðstofa getur verið sérstök deild eða sameinuð annarri flugumferðarþjónustudeild eða deild úr upplýsingaþjónustu flugvallar.

Flugvél (Aeroplane). Vélknúð loftfar, þyngra en loft, sem helst á flugi aðallega vegna verkana loftsins á vængfleti sem eru óhreyfanlegir meðan á tilteknum þætti flugs stendur.

Flugverji (Flight crew member). Áhafnarliði sem er handhafi fluglíðaskírteinis og falið er starf sem nauðsynlegt er við starfsemi loftfarsins meðan á flugtíma stendur.

Flugvöllur (Aerodrome). Tiltekið svæði (að meðtöldum byggingum og búnaði), sem ætlað er að nokkru eða öllu leyti til afnota við komu, brottför og hreyfingar loftfara á jörðu.

Flugvöllur með flugturni (Controlled aerodrome). Flugvöllur þar sem flugvallarumferð er veitt flugstjórnarþjónusta.

Ath.— Hugtakið „flugvöllur með flugturni“ felur í sér að flugvallarumferð sé veitt flugturnsþjónusta, en merkir ekki skilyrðislaust að flugstjórnarsviði sé til að dreifa. Flugstjórnarsviðs er krafist við flugvelli þar sem blindflugi er veitt flugstjórnarþjónusta, en ekki krafist þar sem hún er eingöngu veitt sjónflugi.

Gildandi flugáætlun (Current flight plan). Flugáætlun með þeim breytingum sem á henni kunna að hafa verið gerðar með flugheimildum.

Haftasvæði (Restricted area). Tiltekið loftrými í lofthelgi ríkis þar sem flug loftfara er háð tilteknum höftum.

Hlað (Apron). Tiltekið svæði á flugvelli ætlað loftförum við fermingu, affermingu, áfyllingu, stöðu og viðhald.

Hlutaðeigandi stjórnvald (Appropriate authority).

1) Um flug yfir úthaf:

Stjórnvald, sem máli skiptir, í skrásetningarríki loftfarsins.

2) Um annað flug:

Stjórnvald, sem máli skiptir, í því ríki sem lögsögu hefur á því svæði sem flogið er yfir.

Hlutaðeigandi ATS—stjórnvald (Appropriate ATS authority). Stjórnvald sem máli skiptir og tilnefnt er af því ríki sem ábyrgt er fyrir veitingu flugumferðarþjónustu í umræddu loftrými.

Hæð (Height). Lóðrétt fjarlægð lárétts lags, punkts eða hlutar, sem litið er á sem punkt, mæld frá tiltekinni viðmiðun.

Hættusvæði (Danger area). Tiltekið loftrými þar sem starfsemi, hættuleg flugumferð, getur átt sér stað á tilteknum tíma.

IFR (Instrument flight rules). Alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um blindflugsreglur.

IMC (Instrument meteorological conditions). Alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um blindflugsskilyrði.

Lag (Level). Almennt hugtak sem varðar lóðréttu stöðu loftfars á flugi og á ýmist við hæð, flughæð eða fluglag.

Lendingarsvæði (Landing area). Sá hluti athafnasvæðis flugvallar sem ætlaður er fyrir landingar og flugtök loftfara.

Listflug (Acrobatic flight). Flugbrögð sem gerð eru af ásettu ráði og fela í sér snöggar breytingar á flugstöðu, óeðlilega flugstöðu eða óeðlilega hraðabreytingu.

Loftfar (Aircraft). Sérhvert það tæki sem haldist getur á flugi vegna verkana loftsins, annarra en loftpúðaáhrifa við yfirborð jarðar.

Mannlaus frjáls loftbelgur (Unmanned free balloon). Mannlaust loftfar, ekki vélknúið og léttara en loft í frjálsu flugi.

Ath.— Mannlausir frjálsir loftbelgir eru flokkaðir sem þungir, meðalþungir eða léttir samkvæmt ákvæðum í viðauka D.

Merkjareitur (Signal area). Reitur á flugvelli þar sem komið er fyrir merkjum til leiðbeiningar loftförum.

Endurtæk flugáætlun (Repetitive flight plan (RPL)). Flugáætlun vegna raðflugs, sem er oft endurtekið og reglulega starfrækt á sama hátt í grundvallaratriðum, lögð fram af flugrekanda til varðveislu og endurtekinna nota flugumferðarþjónustudeilda.

Ráðgjafarleið (Advisory route). Leið innan flugupplýsingasvæðis þar sem ráðgjafarþjónusta er fánleg.

Ráðgjafarrými (Advisory airspace). Almennt hugtak sem ýmist táknar ráðgjafarsvæði eða ráðgjafarleið(ir).

Ráðgjafarsvæði (Advisory area). Tilgreint svæði innan flugupplýsingasvæðis þar sem ráðgjafarþjónusta er fánleg.

Ráðgjafarþjónusta (Air traffic advisory service). Þjónusta veitt loftförum á blindflugi innan ráðgjafarrýmis í því skyni að stuðla að því að aðskilnaður sé á milli þeirra.

Sérlegt sjónflug (Special VFR flight). Stjórnað sjónflug er flugumferðarstjórn heimilar í flugstjórnaðsvæði við veðurskilyrði sem eru verri en sjónflugsskilyrði.

Sérstaða flugs (Flight status). Upplýsingar um það hvort tiltekið loftfar þarfnist sérstakrar afgreiðslu flugumferðarþjónustudeilda eða ekki.

Sjónflug (VFR flight). Flug samkvæmt sjónflugsreglum.

Sjónflugsskilyrði (Visual meteorological condition). Veðurskilyrði sem eru tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjaþekju og eru jöfn eða betri en tilgreind lágmörk.

Ath.— Hin tilgreindu lágmörk er að finna í 4. kafla.

Skiptihæð (Transition altitude). Hæsta flughæð þar sem miða skal lóðrétta stöðu loftfars við flughæð.

Skiptistaður (Change—over point). Sá staður, er loftfari á hluta ATS—leiðar, sem ákveðinn er af fjölstefnuvitum (VOR), er ætlað að skipta flugleiðsöguviðtöku frá VOR—stöðinni fyrir aftan það á VOR—stöðina framundan.

Ath.— Skiptistaðir eru ákveðnir með hliðsjón af heppilegasta vægi styrks og gæða merkjasendinga hlutaðeigandi stöðva til að tryggja að öll loftför á flugi á sama hluta flugleiðar notist við leiðsögu sömu stöðvar.

Skráð flugáætlun (Filed flight plan). Flugáætlun sem flugmaður eða tilnefndur fulltrúi hans hefur skráð hjá flugumferðarþjónustudeild án breytinga sem seinna kunna að hafa verið gerðar á henni.

Skýjaþekja (Ceiling). Sú hæð frá yfirborði jarðar upp að neðra borði lægsta skýjalags, neðan 20000 fet (6000 m), sem þekur meira en helming himinhvolfins.

Skyggni (Visibility). Kostir til þess að sjá og greina áberandi óupplýsta hluti að degi til og áberandi upplýsta hluti að næturlagi, markaðir af ástandi andrúmsloftsins og tilgreindir í fjarlægðareiningum.

Stefna (Heading). Stefna sú, sem langás loftfars vísar í, venjulega tilgreind í gráðum frá norðri (réttstefna, segulstefna, kompásstefna eða netstefna).

Stjórnað flug (Controlled flight). Flug sérhvers loftfars sem veitt er flugstjórnarþjónusta.

Stjórnað sjónflug (Controlled VFR flight). Stjórnað flug í samræmi við sjónflugsreglur.

Stöðumið (Reporting point). Tiltekinn staður á jörðu sem loftfar getur miðað við er það tilkynnir stöðu sína.

Umferðarsvæði (Manoeuvring area). Sá hluti flugvallar, sem ætlaður er fyrir flugtök og landingar loftfara og ferðir þeirra á jörðu í sambandi við flugtök og landingar, þó ekki á hlöðum.

Vallarskyggni (Ground visibility). Skyggni á flugvelli tilkynnt af viðurkenndum athuganda.

Vallarsvið (Aerodrome traffic zone). Tiltekið loftrými umhverfis flugvöll til öryggis flugvallarumferð.

Varaflugvöllur (Alternate aerodrome). Flugvöllur sem tilgreindur er í flugáætlun og fljúga má til þegar óráðlegt þykir að lenda á ákvörðunarstað.

Ath.— Brottfararflugvöllurinn getur verið varaflugvöllur.

VFR (Visual flight rules). Alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um sjónflugsreglur.

Viðbúnaðarþjónusta (Alerting service). Þjónusta sem tilkynnir viðeigandi stofnunum, þegar nauðsyn er leitar- og björgunaraðgerða vegna loftfara, og er til aðstoðar slíkum stofnunum eftir þörfum.

VMC (Visual meteorological conditions). Alþjóðleg skammstöfun sem notu er um sjónflugsskilyrði.

Væntanlegur aðflugstími (Expected approach time). Tími sá, er flugumferðarstjórn væntir að loftfar í aðflugi, sem orðið hefur fyrir töf, geti farið frá biðstöðumiði og lokið aðflugi til landingar.

Ath.— Aðflugsheimild tilgreinir síðan hvenær loftfarið má fara frá biðstöðumiði.

Þrýstingshæð (Pressure—altitude). Loftþrýstingur tilgreindur sem flughæð er samsvarar þrýstingi í meðallofti (sjá Annex 8).

2. KAFLI — GILDISSVIÐ FLUGREGLNANNA.

2.1 STAÐBUNDIÐ GILDISSVIÐ FLUGREGLNANNA.

2.1.1 Flugreglur þessar skulu gilda innan lofthelgi Íslands og fyrir loftför skrásett á Íslandi, hvar sem þau eru stödd, svo fremi að þær brjóti ekki í bága við reglur sem út hafa verið gefnar af því ríki sem lögsögu hefur á því svæði er loftfarið flýgur yfir.

Ath.— Við fullgildingu Viðbætis nr. 2 (ICAO Annex 2) í apríl 1948 og breytingu nr. 1 á þeim Viðbæti í nóvember 1951 ákvað fastaráð ICAO að umræddur Viðbæti hefði að geyma reglur um flug og annan rekstur loftfara í skilningi 12. greinar stofnskrár ICAO. Yfir úthafi gilda reglur þessar því án undantekningar.

2.1.2 Ef — og svo lengi sem aðildarríki hefur ekki tilkynnt ICAO annað — skal litið svo á að það hafi samþykkt eftirfarandi tilhögun um loftför sem það hefur skrásett: Þegar um er að ræða flug yfir þau svæði úthafsins, þar sem aðildarríki hefur tekið að sér ábyrgð á veitingu flugumferðarþjónustu á grundvelli alþjóðlegs, svæðisbundins loftferðasamkomulags, á „hlutaðeigandi ATS—stjórnvald“ í reglum þessum við það stjórnvald sem tilnefnt er af ríki því sem ábyrgð ber á veitingu þeirrar þjónustu.

Ath. — Orðasambandið „alþjóðlegt, svæðisbundið loftferðasamkomulag“ táknar samkomulag, sem fastaráð ICAO hefur samþykkt, vanalega að ráði flugmálaráðstefnu (Regional Air Navigation Meeting).

2.2 HVERNIG REGLUM SKAL FYLGT.

Starfsemi loftfara, hvort heldur er á flugi eða á umferðarsvæði flugvallar, skal vera í samræmi við almennar reglur 3. kafla og auk þess, þegar þau eru á flugi, annaðhvort í samræmi við:

- a) sjónflugsreglurnar (VFR) í 4. kafla, eða
- b) blindflugsreglurnar (IFR) í 5. kafla.

Ath.— Flugmaður getur kosið að fljúga samkvæmt blindflugsreglum, þótt sjónflugsskilyrði séu, eða hlutaðeigandi ATS—stjórnvald getur krafist þess af honum.

2.3 ÁBYRGÐ Á ÞVÍ AÐ FLUGREGLUM SÉ FYLGT.**2.3.1 Ábyrgð flugstjóra.**

Flugstjóri loftfars skal, hvort sem hann hefur hönd á stjórnþekjunum eða ekki, vera ábyrgur fyrir því að starfsemi loftfarsins sé í samræmi við flugreglurnar. Honum skal þó heimilt að víkja frá reglunum þegar slíkt frávík er bráðnaðsynlegt af öryggisástæðum.

2.3.2 Flugundirbúningur.

Áður en flug er hafið skal flugstjóri kynna sér allar tiltækar upplýsingar sem flugið varðar. Við undirbúning flugs úr nágrenni flugvallar, svo og við allt blindflug, skal athuga nákvæmlega tiltækar veðurskýrslur og veðurspár og hliðsjón skal höfð af eldsneytisþörf og vararáðstöfunum ef ekki reynist unnt að ljúka fluginu samkvæmt áætlun.

2.4 VALDSVIÐ FLUGSTJÓRA.

Flugstjóri skal hafa óskorað vald yfir starfsemi loftfars meðan hann hefur stjórn þess með höndum.

2.5 NEYSLA ÁFENGIS, ÆSANDI EÐA DEYFANDI LYFJA O.FL.

Enginn flugverji má hafa á hendi starfa í loftfari ef hann er vegna neyslu áfengis, æsandi eða deyfandi lyfja, vegna sjúkdóms eða þreytu eða annarra líkra orsaka óhæfur til að rækja starfann á tryggilegan hátt. Nú er vínandamagn í blóði flugstjóra eða annars flugverja yfir 0,4 0/00 eða áfengi er í líkama hans, sem leitt getur til slíks vínandamagns í blóðinu, og telst hann þá undir áhrifum áfengis og eigi hæfur til starfa í loftfari. Eigi leysir það aðilja undan sök þótt hann ætli vínanda í blóði sínu minni.

Flugstjóri og flugverjar, sem teljast til áhafnar loftfara, mega ekki neyta áfengis síðustu 18 klukkustundir áður en störf eru hafin né heldur meðan þeir eru að starfi. Varðar það að jafnaði missi skírteinis um stundarsakir, þó eigi skemur en 3 mánuði, eða fyrir fullt og allt ef sakir eru miklar eða brot ítrekað.

3. KAFLI — ALMENNAR REGLUR.**3.1 VERND MANNA OG EIGNA.****3.1.1 Vanræksla eða gáleysi við stjórn loftfars.**

Við stjórn loftfars skal hvorki sýna vanrækslu né gáleysi þannig að lífi eða eignum annarra geti stafað hætta af.

3.1.2 Lágmarkshæðir.

Loftförum skal flogið í nægilegri hæð yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa, eða yfir útisamkomum, þannig að hægt sé að nauðlenda án þess að stofna

mönnum eða eignum á jörðu niðri í ótilhlýðilega hættu. Undanþága frá þessu ákvæði er þegar nauðsyn krefur við flugtök og landingar eða þegar sérstakt leyfi hefur fengist frá hlutaðeigandi stjórnvaldi.

Ath.— Sjá 4.4 um lágmarkshæðir fyrir sjónflug og 5.1.2 um lágmarkslög fyrir blindflug.

3.1.3 **Farflugslög.**

Farflugslög sem flogið skal í á tilteknu flugi eða hluta þess, skulu miðuð við:

a) fluglög, fyrir flug í eða ofar lágsta nothæfa fluglagi eða, þegar við á, ofar skiptihæð.

b) flughæðir, fyrir flug fyrir neðan lágsta nothæft fluglag eða, þegar við á, í eða neðan skiptihæðar.

Ath.— Fluglagakerfið er nánar útskýrt í „Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations (ICAO Doc. 8168 OPS/611)“.

3.1.4 **Útkast hluta eða úðun frá loftfari.**

Engu skal kastað fyrir borð loftfars á flugi né heldur úðað frá því nema fullnægt sé skilyrðum sem hlutaðeigandi stjórnvald setur og tekin eru fram í viðeigandi upplýsingum, ráðgjöf og/eða heimildum frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.

3.1.5 **Flugtog.**

Loftfar skal ekki draga annað loftfar eða hluti, í flugtogi, nema samkvæmt ákvæðum hlutaðeigandi stjórnvalds, sem tilgreindar eru í viðeigandi upplýsingum, ráðgjöf og/eða heimildum frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.

3.1.6 **Fallhlífastökk.**

Fallhlífastökk, önnur en þau sem gerð eru í neyðarskyni, skulu ekki heimil nema fullnægt sé skilyrðum sem hlutaðeigandi stjórnvald setur um það efni og tekin eru fram í viðeigandi upplýsingum, ráðgjöf og/eða heimildum frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.

3.1.7 **Listflug.**

Listflug skal ekki flogið nema fullnægt sé skilyrðum sem hlutaðeigandi stjórnvald setur um það efni og tekin eru fram í viðeigandi upplýsingum, ráðgjöf og/eða heimildum frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.

3.1.8 **Mannlaus frjáls loftbelgur.**

Mannlausum frjálsum loftbelgjum skal svifað þannig að sem minnst hætta verði fyrir menn, mannvirki eða önnur loftför, enda samkvæmt skilyrðum sem tilgreind eru í viðauka D.

3.1.9 **Bannsvæði og haftasvæði.**

Loftfari skal ekki flogið í ban- eða haftasvæði, sem hefur verið hæfilega auglýst, nema flogið sé í samræmi við ákvæði haftanna eða samkvæmt leyfi ríkis þess sem hefur ákveðið svæðin.

3.2 **REGLUR TIL AÐ AFSTÝRA ÁREKSTRUM.**

Ath.— Áríðandi er að ekki sé slakað á árvekni gagnvart árekstrarhættu, meðan loftfar er á flugi, eða akstri á umferðarsvæði flugvallar.

3.2.1 **Nálægð.**

3.2.1.1 Loftfar skal ekki vera á ferð svo nálægt öðru loftfari að af því geti stafað árekstrarhætta.

- 3.2.1.2 Loftförum skal ekki flogið í fylkingu nema áður hafi verið gert um það samkomulag.
- 3.2.2 **Leiðarréttur.**
Loftfar, sem á leiðarrétt, skal halda stefnu sinni og hraða en ekkert í reglum þessum leysir flugstjóra loftfars undan þeirri skyldu að gera hverjar þær ráðstafanir sem best geta afstýrt árekstri. Loftfar, sem samkvæmt eftirfarandi reglum verður að víkja fyrir öðru loftfari, skal forðast að fara fram hjá því, fyrir ofan það eða neðan, eða fara þvert fyrir það nema í öruggri fjarlægð.
- 3.2.2.1 *Ferlar mætast.* Þegar tvö loftför nálgast á sem næst gagnstæðum ferli og hætta er á árekstri skal hvort um sig breyta stefnu til hægri.
- 3.2.2.2 *Ferlar skerast.* Þegar ferlar tveggja loftfara skerast nokkurn veginn í sama lagi skal það loftfarið, sem hefur hitt á hægri hönd, veita því forgang, þó með þeim undantekningum sem hér segir:
- a) vélknúin loftför, þyngri en loft, skulu víkja fyrir loftskipum, svifflugum og loftbelgjum,
 - b) loftskip skulu víkja fyrir svifflugum og loftbelgjum,
 - c) svifflugur skulu víkja fyrir loftbelgjum,
 - d) vélknúin loftför skulu víkja fyrir loftförum, sem hafa önnur loftför eða hluti í flugtogi.
- 3.2.2.3 *Farið fram úr.* Loftfar telst vera að fara fram úr ef það nálgast annað loftfar aftan frá þannig að stefnumunur þeirra sé minni en 70 gráður, þ.e. í slíkri afstöðu að í myrkri gæti það ekki séð þau siglingaljós hins sem eru vinstra megin (á bakborða) eða hægra megin (á stjórnborða). Loftfar, sem farið er fram úr, á leiðarrétt en loftfar það, sem fram úr fer, skal, hvort sem það er í stígandi, lækkandi eða láréttu flugi, varast hitt loftfarið með því að breyta stefnu til hægri og skulu engar þær breytingar, sem verða kunna á afstöðu loftfaranna hvors til annars, leysa það loftfarið, sem fram úr ætlar, frá þessari skyldu fyrr en það er vel komið fram hjá hinu.
- 3.2.2.4 *Lending.*
- 3.2.2.4.1 Loftfar á flugi eða á ferð á láði eða legi skal veita forgang loftfari sem er að lenda eða er komið að lokastigi aðflugs til landingar.
- 3.2.2.4.2 Þegar tvö eða fleiri loftför, þyngri en loft, nálgast flugvöll, til landingar, skal það loftfarið, sem hærra er, víkja fyrir hinu lægra, sem þó má ekki notfæra sér þessa reglu til þess að fara beint í veg fyrir annað loftfar, sem er komið að lokastigi aðflugs til landingar, eða fara fram úr því. Þó skulu vélknúin loftför, þyngri en loft, veita svifflugum forgang.
- 3.2.2.4.3 *Nauðlending.* Loftfar, sem verður þess vart að annað loftfar neyðist til að lenda, skal víkja fyrir því.
- 3.2.2.5 *Flugtak.*
Loftfar í akstri á umferðarsvæði flugvallar skal víkja fyrir loftfari sem er í flugtaki eða um það bil að hefja flugtak.
- 3.2.2.6 *Akstur loftfara.*
Eftirfarandi gildir ef hætta er á árekstri milli tveggja loftfara í akstri á umferðarsvæði flugvallar:

- a) komi tvö loftför hvort á móti öðru, skulu bæði nema staðar, eða þegar aðstaður leyfa, víkja vel til hægri,
- b) þegar ferlar tveggja loftfara skerast skal það sem hefur hitt sér til hægri víkja,
- c) loftfar sem farið er fram úr á réttinn og það sem fram úr fer, skal halda sér í nægri fjarlægð.

Ath.— Sjá kafla 3.2.2.3 um nánari lýsingu á framúrakstri loftfara.

3.2.3 Ljós notuð á loftförum.

Ath. 1 — Sérkenni ljósa samkvæmt 3.2.3, fyrir loftför, eru tilgreind í Viðbæti 8. Nákvæm lýsing siglingaljósa loftfara er í Viðbæti 6, I. og II. hluta viðauka. Nákvæmar tæknlegar lýsingar á ljósum loftfara eru í III. hluta Lofthæfnishandbókarinnar (Doc. 9051—AN/896) og fyrir þýrlur í IV. hluta þeirrar handbókar. Ath 2 — Af samhengi 3.2.3.2 c) og 3.2.3.4 a) má ráða að loftfar er talið vera í notkun, þegar það er í akstri eða dregið eða stöðvað stutta stund í akstri eða drætti.

Ath. 3 — Fyrir loftför á vatni, sjá 3.2.6.2.

3.2.3.1 Frá sólarlagi til sólarupprásar eða á öðrum tímabilum, sem hlutaðeigandi stjórnvöld tilgreina, ef frá eru skilin ákvæði í 3.2.3.5, skulu öll loftför á flugi nota:

- a) viðvörunarljós sem ætluð eru til að vekja athygli á loftfarinu, og
- b) siglingaljós sem ætluð eru til að gefa athuganda til kynna leið loftfars. Önnur ljós, sem mætti misskilja sem þessi ljós, skal ekki nota.

3.2.3.2 Frá sólarlagi til sólarupprásar eða á öðrum tímabilum sem hlutaðeigandi stjórnvöld tilgreina, ef frá eru skilin ákvæði í 3.2.3.5, skulu:

- a) öll loftför á hreyfingu um athafnasvæði flugvallar nota siglingaljós til að gefa athuganda til kynna leið þess. Önnur ljós, sem mætti misskilja sem þessi ljós, skal ekki nota,
- b) öll loftför á athafnasvæði flugvallar nota ljós sem gefa til kynna útlínur þeirra, nema þau séu kyrrstæð og nægilega upplýst,
- c) öll loftför á athafnasvæði flugvallar nota ljós til að draga athygli að þeim,
- d) öll loftför á athafnasvæði flugvallar með hreyfla í gangi nota ljós sem gefa slíkt til kynna.

Ath.— Ef siglingaljósum er haganlega komið fyrir á loftfari geta þau, sem tilgreind eru í 3.2.3.1 b), einnig talist fullnægja þörfinni sem um getur í 3.2.3.2 b). Rauð viðvörunarljós sem fullnægja þeim kröfum, sem gerðar eru í 3.2.3.1 a), geta einnig fullnægt kröfunum í 3.2.3.2 c) og 3.2.3.2 d) ef þau gera ekki athugendum skaða sökum ofbirtu.

3.2.3.3 Auk þess sem tilgreint er í 3.2.3.5, skulu öll loftför á flugi og búin viðvörunarljósum, sem tilgreind eru í 3.2.3.1 a), einnig nota slík ljós utan þess tímabils sem tilgreint er í 3.2.3.1.

3.2.3.4 Auk þess sem tilgreint er í 3.2.3.5 skulu öll loftför:

- a) starfrækt á athafnasvæði flugvallar með viðvörunarljós samkvæmt 3.2.3.2 c), eða
- b) á athafnasvæði flugvallar búin ljósum samkvæmt 3.2.3.2 d), nota slík ljós utan hins tilgreinda tímabils í 3.2.3.2.

3.2.3.5 Flugmaður má slökkva á eða draga úr styrk sérhverra leifturljósa sem ætlað er að fullnægja skilyrðum í 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 og 3.2.3.4 ef þau hafa eða eru líkleg til:

- a) að hafa óhentug áhrif á fullnægjandi framkvæmd á skyldum hans, eða
- b) að valda utanaðkomandi athuganda skaða sökum ofbirtu.

3.2.4 Gerviblindflug.

Loftfari skal ekki flogið í gerviblindflugi nema því aðeins:

- a) að fullvirkur, tvöfaldur stýrisbúnaður sé í loftfarinu, og
- b) að flugmaður með tiltekin réttindi sé í stjórnarsæti sem öryggisflugmaður fyrir þann, sem flýgur gerviblindflugið. Skal hann hafa nægilega útsýn fram á við og til beggja handa en að öðrum kosti skal hæfur athugandi, sem samband hefur við öryggisflugmanninn, hafa sæti þar í loftfarinu sem útsýn er nægileg til að bæta upp það útsýnissvið sem á vantar hjá öryggisflugmanni.

3.2.5 Athafnir loftfara á flugvelli og í nágrenni hans.

3.2.5.1 Loftfar á ferð á flugvelli eða í nágrenni við hann skal, hvort heldur það er innan vallarsviðs eða ekki:

- a) fylgjast með annarri flugumferð til að forðast árekstur,
- b) haga flugi sínu eftir umferð annarra loftfara eða forðast hana,
- c) taka allar beygjur til vinstri við aðflug til landingar og eftir flugtak nema öðruvísi sé mælt fyrir,
- d) lenda og hefja flug upp í vindinn nema önnur stefna sé æskilegri með hliðsjón af öryggi, flugbrautakerfi eða flugumferð.

Ath. 1 — Sjá einnig 3.6.5.1.

Ath. 2 — Viðbótarreglur kunna að gilda fyrir vallarsvið.

3.2.6 Athafnir loftfara á sjó eða vatni.

Ath.— Til viðbótar ákvæðum í 3.2.6.1 í þessum Viðbæti, geta ákvæði alþjóðareglugerðar, sem fjalla um að koma í veg fyrir árekstra á sjó, er alþjóðaráðstefna um endurskoðun alþjóðareglna sem koma eiga í veg fyrir árekstra á sjó, (London 1972), einnig átt við í vissum tilvikum.

3.2.6.1 Þegar tvö loftför eða loftfar og skip nálgast hvort annað svo að hætta verður á árekstri skulu loftför fara með gát og taka tillit til takmarkana hins farartækisins.

3.2.6.1.1 *Ferlar skerast.* Það loftfar, sem hefur annað loftfar eða skip á hægri hönd, skal víkja þannig að nægur aðskilnaður haldist.

3.2.6.1.2 *Ferlar mætast.* Loftfar, sem hefur annað loftfar eða skip á sem næst gagnstæðum ferli, skal breyta stefnu til hægri þannig að nægur aðskilnaður haldist.

3.2.6.1.3 *Farið fram úr.* Það loftfar eða skip, sem farið er fram úr, hefur leiðarrétt, en það sem fram úr fer, skal breyta stefnu þannig að nægur aðskilnaður haldist.

3.2.6.1.4 *Lending og flugtak.* Við landingu á sjó eða vatni eða flugtak af sjó eða vatni skal loftfar, eftir því sem unnt er, vera í nægilegri fjarlægð frá skipum og forðast að hindra ferðir þeirra.

3.2.6.2 *Ljós sem loftför skulu nota á sjó eða vatni.*

Milli sólarlags og sólarupprásar eða á öðru tímabili milli sólarlags og sólaupprásar, sem hlutaðeigandi stjórnvöld ákveða, eiga öll loftför á sjó eða vatni að nota þau ljós sem krafist er í „Alþjóðareglugerðinni um að koma í veg fyrir árekstra á sjó“ (endurútgefin 1972) nema óhagkvæmt sé að gera slíkt, en þá skal nota eins lík ljós að gerð og staðsetningu og unnt er í samræmi við alþjóðlegar reglugerðir.

Ath. 1 — Fyrirmæli um ljós, sem loftför eiga að nota á vatni eða sjó, eru tilgreind í Viðbæti 6, viðauka I og II.

Ath. 2 — Hinar alþjóðlegu reglugerðir um að koma í veg fyrir árekstra á sjó tilgreina að fylgja skuli reglum um ljós frá sólarlagi til sólarupprásar. Sérhvert skemmra tímabil milli sólarlags og sólarupprásar, sem ákveðið er samkvæmt

3.2.6.2, á því ekki við á svæðum þar sem alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó gilda, t.d. yfir úthöfum.

3.3 UPPLÝSINGAR UM FLUG.

3.3.1 **Flugáætlanir.**

3.3.1.1 Gerð flugáætlunar.

3.3.1.1.1 Upplýsingar um fyrirhugað flug eða hluta þess, sem veittar eru flugumferðarþjónustudeild, skulu vera í formi flugáætlunar.

3.3.1.1.2 *Skylda til að leggja fram flugáætlun.*

3.3.1.1.2.1 Flugáætlun skal gera og leggja fram fyrir:

- a) sérhvert flug eða hluta þess, sem njóta skal flugstjórnarþjónustu,
- b) sérhvert blindflug innan ráðgjafarrýmis,
- c) sérhvert flug innan tiltekinna svæða eða inn á tiltekin svæði eða eftir tilteknum leiðum þegar ATS—stjórnvald krefst þess í því skyni að auðvelda flugupplýsinga-, viðbúnaðar- og leitarþjónustu.
- d) sérhvert flug innan eða inn í tiltekin svæði, eða eftir tilteknum leiðum, þegar hlutaðeigandi ATS—stjórnvald krefst þess til að auðvelda samvinnu við hlutaðeigandi hernaðaraðilja eða flugumferðarþjónustudeildir nágrannaríkja svo að koma megí í veg fyrir hugsanlega þörf á einelti til að kanna skírkennt loftfarsins.
- e) sérhvert flug yfir landamæri ríkja.

Ath.— Hugtakið „flugáætlun“ er ýmist notað til að tákna fullkomnar upplýsingar um öll atriði flugáætlunareyðublaðsins, sem eiga við alla leiðina, eða takmarkaðar upplýsingar sem óskað er eftir vegna heimildar fyrir hluta flugs, t.d. við flug þvert yfir flugleið eða við flugtak af eða landingu á flugvelli með flugturni.

3.3.1.1.2.2 Fyrir brottför skal afhenda flugvarðstofu flugáætlun, eða meðan á flugi stendur, hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eða flugfjarskiptastöð, nema aðrar reglur gildi um afhendingu endurtækra flugáætlana.

3.3.1.1.2.3 Ef hlutaðeigandi ATS—stjórnvald gerir ekki aðrar kröfur þá skal leggja fram flugáætlun fyrir flug, þegar veita á flugstjórnar- eða ráðgjafarþjónustu, eigi síðar en 60 mínútur fyrir brottför, eða — ef hún er lögð fram meðan á flugi stendur — svo snemma að hún berist örugglega hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild ekki síðar en 10 mínútum áður en áætlað er að loftfarið:

- a) komi inn í flugstjórnar- eða ráðgjafarsvæði, eða
- b) fari yfir flugleið eða ráðgjafarleið.

3.3.1.2 *Efni flugáætlunar.*

3.3.1.2.1 Flugáætlun skal geyma upplýsingar um þau eftirfarandi atriða, sem hlutaðeigandi ATS—stjórnvald telur skipta máli:

- kallmerki loftfarsins
- flugreglur (IFR og VFR) og tegund flugs
- fjölda og tegund loftfara auk hvirfilflokks (wake turbulence category)
- búnað
- brottfararstað (sjá ath. 1)
- áætlaðan hlaðfarartíma (sjá ath. 2)
- flughraða
- farflugslag (—lög)
- leið, sem flogið skal

- ákvörðunarstað og áætlaðan heildarflugtíma
- varaflugvöll (—velli)
- flugþol
- mannfjölda um borð
- neyðarbúnað
- aðrar upplýsingar

Ath. 1 — Í flugáætlunum, sem lagðar eru fram meðan á flugi stendur, á þessi liður við stað þar sem frekari upplýsingar um flugið eru fánlegar ef þeirra er þörf.

Ath. 2 — Í flugáætlunum, sem lagðar eru fram meðan á flugi stendur, á þessi liður við tímann yfir fyrsta stað leiðarinnar sem flugáætlunin vísar til.

Ath. 3 — Þar sem orðið „flugvöllur“ er notað í flugáætlun er því ætlað að tákna einnig aðra staði en flugvelli sem vissar tegundir loftfara, t.d. þýrlur og loftbelgir, kynnu að nota.

3.3.1.3 *Gerð flugáætlunar.*

3.3.1.3.1 Flugáætlun skal geyma upplýsingar um þá liði, sem máli skipta að og meðtöldum liðnum „varaflugvöllur (—vellir)“ um alla leiðina eða þann hluta hennar sem flugáætlunin nær til án tillits til þess í hvaða tilgangi hún er gerð.

3.3.1.3.2 Þegar flugáætlun er lögð fram skal hún að auki geyma upplýsingar um öll önnur viðeigandi atriði þegar hlutaðeigandi ATS—stjórnvald ákveður svo, eða þegar þeim sem leggur fram flugáætlunina þykir slíkt nauðsynlegt.

3.3.1.4 *Breytingar á flugáætlun.*

3.3.1.4.1 Allar breytingar á flugáætlun, sem lögð er fram fyrir blindflug eða stjórnað sjónflug, þó með hliðsjón af því sem um getur í 3.6.2.2, svo og allar verulegar breytingar á flugáætlun, sem lögð er fram fyrir venjulegt sjónflug, skal tilkynnt hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild við fyrstu hentugleika.

Ath. 1 — Upplýsingar látnar í té fyrir brottför um flugþol eða mannfjölda um borð, sem reynast kunna rangar við brottför, skal leiðrétta og tilkynna þar eð þær teljast veruleg breyting á flugáætlun. Ath. 2 — Reglur um hvernig leggja skuli fram breytingar á endurtækum flugáætlunum er að finna í PANS—RAC 2. hluta (Doc 4444 — RAC/501).

3.3.1.5 *Gildislok flugáætlunar.*

3.3.1.5.1 Flugumferðarþjónustudeild landingarstaðar skal tilkynnt, eins fljótt og við verður komið, annaðhvort í eigin persónu eða með notkun fjarskiptatækja, um landingu í hverju því flugi, sem lögð hefur verið fram flugáætlun um frá byrjun til enda eða um síðasta hluta þess til ákvörðunarstaðar nema hlutaðeigandi ATS—stjórnvald ákveði annað.

3.3.1.5.2 Þegar aðeins hefur verið lögð fram flugáætlun um hluta flugs, þó ekki síðasta hluta þess til ákvörðunarstaðar, skal loka flugáætluninni með viðeigandi tilkynningu til hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeildar þegar þess er krafist.

3.3.1.5.3 Þegar engin flugumferðarþjónustudeild er á landingarstað skal, eins fljótt og unnt er og þess er krafist, tilkynna landinguna næstu flugumferðarþjónustudeild með bestu tiltækum ráðum.

3.3.1.5.4 Þegar kunnugt er að fjarskipti við landingarstað eru ófullnægjandi og ekki er hægt að koma landingartilkynningu áleiðis skal gera eftirfarandi ráðstafanir ef auðið er og þess er krafist: Rétt fyrir landingu skal senda hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild tilkynningu um radíó og jafngildir hún þá tilkynn-

ingu um landingu. Venjulega skal tilkynning þessi send flugráðíóstöð flugupplýsingasvæðisins sem loftfarið er í.

3.3.1.5.5 Lendingartilkynningar loftfara skulu geyma eftirfarandi upplýsingar:

- a) kallmerki loftfarsins,
- b) brottfararstað,
- c) áfangaflugvöll (aðeins ef lent hefur verið á öðrum flugvelli en upphaflega var ákveðið),
- d) landingarstað,
- e) Komutíma.

Ath.— Ætíð þegar landingartilkynningar er krafist, en hún ekki send, getur það valdið alvarlegum truflunum á flugumferðarþjónustu og haft í för með sér mikinn kostnað ónaðsynlegra leitar- og björgunaraðgerða.

3.4 MERKI.

3.4.1 Eftir að hafa séð eða mótttekið eitthvert þeirra merkja, sem skráð eru í viðauka A, skal loftfar gera þær ráðstafanir sem krafist er samkvæmt túlkun merkisins í þeim viðauka.

3.4.2 Við notkun skulu merkin í viðauka A hafa þá merkingu sem þar greinir. Þau skulu notuð í því skyni einu sem í viðaukanum getur og engin önnur merki skal nota sem kynni að vera ruglað saman við þau.

3.5 TÍMI.

3.5.1 Alheimstíma (UTC) skal nota og tilgreina í klukkustundum og mínútum 24 klst. sólarhrings er hefst á miðnætti.

3.5.2 Áður en stjórnað flug er hafið skal afla upplýsinga um réttan tíma, svo og eftir þörfum meðan á því stendur.

Ath.— Upplýsingar um réttan tíma fást venjulega hjá flugumferðarþjónustudeild nema flugrekandi (operator) eða hlutaðeigandi ATS—stjórnvald hafi gert aðrar ráðstafanir.

3.6 FLUGSTJÓRNARÞJÓNUSTA.

3.6.1 **Flugheimildir.**

3.6.1.1 Flugheimildar skal afla áður en lagt er upp í stjórnað flug eða hluta flugs, sem telst stjórnað flug. Slíkrar heimildar skal óskað með því að afhenda flugstjórnardeild flugáætlun.

Ath. 1 — Flugáætlun getur tekið til nokkurs hluta flugs, svo sem þurfa þykir til að lýsa þeim hluta flugsins eða aðgerðum sem háðar eru flugumferðarstjórn. Flugheimild getur stundum aðeins náð til hluta af gildandi flugáætlun eins og látið er í ljós með flugheimildarmörkum eða með því að takmarka heimildina við ákveðnar aðgerðir, svo sem akstur, flugtak eða landingu.

Ath. 2 — Ef flugheimild er ekki fullnægjandi að áliti flugstjóra loftfars getur hann óskað eftir breyttri flugheimild og skal hún veitt ef hægt er.

3.6.1.2 Ætíð þegar loftfar óskar eftir flugheimild, sem veitir því forgang fram yfir aðra umferð, er skylt að gefa skýringu á nauðsyn slíks forgangs ef hlutaðeigandi flugstjórnardeild óskar.

3.6.1.3 Hugsanleg breyting flugáætlunar.

3.6.1.3.1 Ef búist er við, fyrir brottför, með hliðsjón af flugþoli og endurheimild til flugs, að taka þurfi ákvörðun um að fara til annars landingarstaðar skal hlutaðeigandi flugstjórnardeildum tilkynnt með viðbótarupplýsingum í flugáætluninni um breytta flugleið (þegar um hana er vitað) og breyttan landingarstað.

Ath.— Tilgangur þessarar greinar er að auðvelda endurheimild til nýs ákvörðunarstaðar, sem venjulega er handan við skráðan landingarstað.

3.6.1.4 Loftfar á stjórnudum flugvelli skal ekki aka eftir umferðarsvæði flugvallarins án heimildar frá flugturni hans og skal fylgja fyrirmælum frá honum.

3.6.2 Flugáætlun fylgt.

3.6.2.1 Með þeim undantekningum, sem getið er í 3.6.2.2 og 3.6.2.4, skal loftfar fylgja gildandi flugáætlun eða þeim hluta hennar sem lagður hefur verið fram vegna þarfa um stjórnad flug nema breytingar hafi verið óskað og flugheimild fengist fyrir frá hlutaðeigandi flugstjórnardeild eða við neyðarástand sem krefst tafarlausra aðgerða. Nú hefur flugstjóri neyðst til að nota þennan rétt sinn til tafarlausra aðgerða og skal hann þá, svo fljótt sem auðið er, gera hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild grein fyrir þeim ráðstöfunum sem hann hefur gert vegna neyðarástandsins.

3.6.2.1.1 Hafi hlutaðeigandi flugstjórnardeild ekki heimilað eða fyrirskipað annað, skal stjórnad flug, að svo miklu leyti sem við verður komið:

- a) fara eftir skilgreindri miðlínu leiðarinnar þegar flogið er á ákveðinni ATS—leið, eða
- b) þegar farið er einhverja aðra leið skal fara beint á milli flugleiðsögustöðva og/eða staða sem ákvarða þessar leiðir.

3.6.2.1.2 Svo framarlega sem grein 3.6.2.1.1 á ekki við, skal loftfar á hluta ATS—leiðar, sem ákveðin er af fjölstefnuvitum (VOR), skipta flugleiðsöguviðtöku frá VOR—stöðinni fyrir aftan það á VOR—stöðina fram undan, við eða sem næst skiptistaðnum, þar sem hann er tilgreindur.

3.6.2.1.3 Tikynna skal hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild frávik frá þeim þörfum, sem tilgreindar eru í grein 3.6.2.1.1.

3.6.2.2 Óviljandi frávik.

3.6.2.2.1 Ef í stjórnudu flugi er óviljandi vikið frá gildandi flugáætlun skal gera eftirfarandi ráðstafanir:

- a) *Frávik frá ferli:* Ef loftfar hefur farið út af fyrirhuguðum ferli skulu tafarlausar ráðstafanir gerðar til að breyta stefnu þess svo að það komist aftur inn á fyrirhugaðan feril sinn svo fljótt sem gerlegt þykir.
- b) *Breyting á réttum flughraða:* Ef réttur meðalfloghraði í farflugshæð milli stöðumiða breytist eða búist er við að hann breytist sem svarar 5% þess hraða sem gefinn er upp í flugáætluninni skal það tilkynnt hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.
- c) *Breyttur áætlaður tími:* Ef áætlaður tími við næsta stöðumið, við mörk næsta flugupplýsingasvæðis eða við áætlaðan landingarstað breytist — hvert af þessu sem fyrst kemur — um meira en þrjár mínútur frá því, sem flugumferðarþjónustu hefur verið tjáð, eða um hvern þann tíma, sem hlutaðeigandi ATS—stjórnvald eða alþjóðlegt, svæðisbundið loftferðasamkomulag ákveður, þá skal, svo fljótt sem verða má, tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild breyttan áætlaðan tíma.

3.6.2.3 Fyrirhugaðar breytingar.

3.6.2.3.1 Þegar óskað er breytinga á flugáætlun skulu eftirfarandi upplýsingar fylgja:

- a) *Breytt farflugslag*: Kallmerki loftfarsins, farflugslag, sem óskað er eftir, og farflugshraði í því lagi, breyttar tímaáætlanir við mörk flugupplýsingasvæðis, sem síðar kemur að, ef við á.
- b) *Breytt leið*:
 - i) *Ákvörðunarstaður óbreyttur*: Kallmerki loftfarsins, flugreglur, lýsing á nýrri leið ásamt skyldum upplýsingum, sem hefjast á þeim stað, sem nýrrar leiðar er óskað frá, endurmetin tímaáætlun, og aðrar nauðsynlegar upplýsingar.
 - ii) *Breyttur ákvörðunarstaður*: Kallmerki loftfarsins, flugreglur, lýsing á nýrri leið, til breytts ákvörðunarstaðar, ásamt skyldum upplýsingum, sem hefjist á þeim stað sem nýrrar leiðar er óskað frá, endurmetin tímaáætlun, varaflugvöllur (—vellir), og aðrar nauðsynlegar upplýsingar.

3.6.2.4 *Veður versnar svo að ekki verða sjónflugsskilyrði*. Þegar augljóst verður, að flug í sjónflugsskilyrðum er ekki kleift samkvæmt gildandi flugáætlun, skal loftfar, sem flogið er í stjórnðu sjónflugi:

- a) biðja um breytta flugheimild sem geri því kleift að halda áfram til ákvörðunarstaðar eða varaflugvallar í sjónflugsskilyrðum, eða fara úr viðeigandi flugstjórnarrými (blindflug/sjónflug), eða
- b) halda áfram í sjónflugsskilyrðum og ef ekki er unnt að fá heimild samkvæmt a), tilkynna hlutaðeigandi flugstjórnardeild hvort farið verður úr flugstjórnarrými (blindflug/sjónflug) eða lent á næsta nothæfum flugvelli, eða
- c) æskja heimildar fyrir sérlegt sjónflug ef flogið er í flugstjórnarsviði, eða
- d) æskja blindflugsheimildar.

3.6.3 Tilkynningar um staðarákvörðun.

Loftfar, sem er á stjórnðu flugi, skal, svo fljótt sem auðið er, tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild tíma, lag og gefa aðrar nauðsynlegar upplýsingar þegar flogið er yfir sérhvert skyldustöðumið (punkt eða línu), svo fremi að hlutaðeigandi ATS—stjórnvald eða hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild hafi ekki veitt undanþágu frá því. Tilkynna skal á sama hátt stöðu með tilvísun til annarra stöðumiða þegar hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild óskar. Ef slíkum tilgreindum stöðumiðum er ekki til að dreifa skal loftfar tilkynna stöðu sína með því millibili sem hlutaðeigandi ATS—stjórnvald biður um eða sem hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild tilgreinir.

Ath.— Þau skilyrði og aðstæður, þar sem svarradar (SSR Mode C) fullnægir kröfum um hæðarupplýsingar í staðarákvörðun, eru tiltekin í ICAO „PANS/RAC“, II. kafla.

3.6.4 Flugumferðarstjórn lýkur.

Þegar loftfar, sem er á stjórnðu flugi, hefur lent eða er ekki lengur háð flugstjórnarþjónustu skal það tilkynnt hlutaðeigandi flugstjórnardeild eins fljótt og auðið er.

3.6.5 Fjarskipti.

3.6.5.1 Loftfar, sem er á stjórnðu flugi, skal halda stöðugan hlustvörð á viðeigandi radiótíðni og koma á nauðsynlegu, gagnkvæmu sambandi við hlutaðeigandi flugstjórnardeild, þó með þeim undantekningum sem hlutaðeigandi ATS—

stjórnvald kann að gera um loftför sem taka þátt í flugvallarumferð við flugvöll með flugturni.

Ath.— SELCAL eða annar svipaður, sjálfvirkur merkjabúnaður fullnægir kröfum um hlustvörð.

3.6.5.2 *Fjarskipti bregðast.* Ef radiótæki bila, þannig að ekki er hægt að fullnægja ákvæðum í 3.5.5.1, þá skal loftfarið fara eftir reglum um radióviðskipti sem er að finna í ICAO—Viðbæti nr. 10, bindi II, ásamt eftirfarandi reglum eftir því sem við á. Þar að auki skal loftfarið, ef það tekur þátt í flugvallarumferð við flugvöll með flugturni, fylgjast með fyrirmælum sem kunna að vera gefin með sýnilegum merkjum.

3.6.5.2.1 Ef sjónflugsskilyrði eru skal loftfarið:

- a) fljúga áfram samkvæmt sjónflugsskilyrðum, og
- b) lenda á næsta nothæfum flugvelli, og
- c) tilkynna hlutaðeigandi flugstjórnardeild landingu sína sem allra fyrst.

3.6.5.2.2 Ef blindflugsskilyrði eru eða veðurskilyrði eru þannig, að ekki virðist ráðlegt að ljúka fluginu samkvæmt 3.5.5.2.1 (sjá ath. 1), skal loftfarið:

- a) halda áfram flugi í samræmi við gildandi flugáætlun að viðeigandi flugleiðsögustöð, sem gefin hefur verið upp fyrir áætlaðan landingarstað (sjá ath. 2), og, þegar þörf er á að fullnægja skilyrðum b) hér á eftir, fljúga biðflug yfir þeirri stöð þar til lækkun hefst,
- b) hefja lækkun frá þeirri flugleiðsögustöð, sem tilgreind er í a), á eða sem næst áætluðum aðflugstíma sem síðast var mótttekinn og staðfestur, eða — ef enginn áætlaður aðflugstími hefur verið mótttekinn og staðfestur — á eða sem næst þeim áætlaða komutíma sem tilgreindur er í gildandi flugáætlun og breytt hefur verið samkvæmt gildandi flugáætlun,
- c) ljúka venjulegu blindaðflugi á þann hátt sem gildir fyrir hina tilgreindu flugleiðsögustöð, og
- d) lenda, ef unnt er, innan 30 mínútna frá áætluðum komutíma sem tiltekinn er í b) eða síðasta staðfesta aðflugstíma eftir því hvor er seinna í röðinni.

Ath. 1 — Eins og sést af veðurskilyrðum þeim, sem þar er greint frá, gildir 3.6.5.2.1 fyrir öll stjórnúð flug, en 3.6.5.2.2 aðeins fyrir blindflug.

Ath. 2 — Ef flugheimildin um lög nær aðeins til hluta leiðarinnar er ætlast til að loftfarið fljúgi í því eða þeim farflugslögum, sem loftfarinu var síðast úthlutað og það hefur staðfest, að þeim stað eða stöðum, sem tilgreindir eru í flugheimildinni, og síðan í því eða þeim farflugslögum sem tilgreind eru í gildandi flugáætlun.

Ath. 3 — Flugstjórnarþjónusta, sem veitt er öðrum loftförum í því loftrými sem um er að ræða, gerir ráð fyrir að loftfar, sem misst hefur radiósamband, fari eftir þeim reglum sem tilgreindar eru í 3.6.5.2.2.

3.7 ÓLÖGMÆTAR HINDRANIR.

3.7.1 Loftfar, sem er hindrað á ólögmætan hátt, skal leitast við að tilkynna hlutaðeigandi ATS—deild um slík tilvik, sérhver mikilsverð atriði, er málið varða, og sérhver þau frávik frá gildandi flugáætlun sem nauðsynleg reynast með hliðsjón af aðstæðum, þannig að ATS—deildin geti veitt loftfarinu forgangsþjónustu og dregið sem mest úr hugsanlegum truflunum af hálfu annarra loftfara.

Ath. 1 — Samt sem áður munu ATS—deildir leitast við að taka eftir öllu því, sem bendir til að loftfar sé hindrað á ólögmætan hátt, og mun þegar í stað sinna óskum þess. Haldið verður áfram að senda því viðeigandi upplýsingar, er stuðla að öryggi flugs þess, og nauðsynlegar ráðstafanir verða gerðar til að flýta fyrir öllum áföngum flugsins.

Ath. 2 — Þau loftför, sem búin eru radarsvara (SSR) og hindruð eru á ólögmætan hátt, skulu bregðast við samkvæmt ákvæðum ICAO—Viðbætis 11, „PANS/RAC“ (Doc. 4444 — RAC/501) og „PANS/OPS“ (Doc. 8168 — OPS/611).

3.8 EINELTI (interception).

Ath. — Orðið „einelti“, í þessu samhengi, felur ekki í sér þá þjónustu, samkvæmt ákvæðum „leitar- og björgunarhandbókar ICAO Doc 7333), sem veitt er að beiðni loftfars í neyð, sem elt er uppi og fylgt.

3.8.1 Einelti almannalöftfara skal hagað samkvæmt reglum og reglugerðum stjórnvalda þátttökuríka ICAO og í samræmi við sáttmálann um alþjóðaflug, einkum grein 3 (d), þar sem þátttökuríkin ábyrgjast að taka fullt tillit til öryggis leiðsögu almannalöftfara, við útgáfu reglna handa ríkisloftförum sínum. Samkvæmt því skal, við samningu viðeigandi reglna og reglugerða stjórnvalda, taka fullt tillit til ákvæða 2. hluta Viðauka A og 1. hluta Viðauka B.

Ath. — Þar sem nauðsynlegt er, vegna öryggis flugs, að almanna- og hernaðarloftför, hvar sem þau eru stödd, skilji og noti rétt, sérhver þau sjáanleg merki sem notuð eru við einelti, sem þó aðeins skyldi beita sem síðasta úrræði, hefur fastaráð ICAO, er það samþykkt sjáanlegu merkin í Viðauka A við þennan Viðbæti, brýnt fyrir þátttökuríkjunun að sjá um að ríkisloftför þeirra fylgi þeim nákvæmlega.

Þar eð einelti almannalöftfara er ævinlega áhættusamt, hefur fastaráð ICAO einnig samið sérstök tilmæli, sem brýnt er fyrir þátttökuríkjunum að fylgja nákvæmlega. Þessi sérstöku tilmæli er að finna í fylgiskjali A.

3.8.2 Flugstjóri almannalöftfars, sem einelt er, skal fylgja reglunum í viðauka B, 2. og 3. hluta, túlka og fylgja sjáanlegu merkjunum eins og þau eru tilgreind í 2. hluta viðauka A.

Ath. — Sjá einnig greinar 2.1.1 og 3.4.

4. KAFLI — SJÓNFLUGSREGLUR.

4.1 Allt sjónflug skal háð þeim skilyrðum um skyggni og fjarlægð frá skýjum sem jöfn eru eða strangari en um getur í eftirfarandi töflu. Hlutaðeigandi flugstjórnardeild getur þó veitt sérstaka undanþágu fyrir sjónflug innan flugstjórnarsviðs.

	Innan flugstjórnarrýmis		Utan flugstjórnarrýmis	
	ofar en	í eða neðar en	ofar en	í eða neðar en
	eftirfarandi hæðir: 3000 fet (900 m) fyrir ofan meðalsjávarmál eða 1000 fet (300 m) fyrir ofan jörð, hvort sem er hærra.*			
Flugskyggni	8 km	8 km (5 km**)	8 km	1.5 km***
Fjarlægð frá skýjum:				
a) lárétt	1.5 km	1.5 km	1.5 km	Laus við ský og
b) lóðrétt	1000 fet (300 m)	1000 fet (300 m)	1000 fet (300 m)	sér til jarðar

* Nema hærrí mörk séu ákveðin á grundvelli alþjóðlegs, svæðisbundins loftferðasamkomulags eða af hlutaðeigandi ATS—stjórnvaldi.

** Þegar hlutaðeigandi ATS—stjórnvald ákveður.

*** Þyrlum er þó heimilt að fljúga hér við lélegra skyggni en 1,5 km ef flogið er svo hægt að nægur tími gefist til að fylgjast með annarri umferð eða hindrunum þannig að árekstri verði afstýrt.

- 4.2 Ef um er að ræða sjónflug má hvorki hefja flug né lenda á flugvelli innan flugstjórnarsviðs eða koma inn í vallarsvið eða umferðarhring hans án heimildar frá flugstjórnardeild, þegar:
- a) skýjaþekja er lægri en 1500 fet (450 m), eða
 - b) vallarskyggni er undir 8 km, eða 5 km, ef hlutaðeigandi ATS—stjórnvald ákveður.
- 4.3 Ef ekki er til að dreifa sérstakri heimild frá hlutaðeigandi ATS—stjórnvaldi skal ekki fljúga sjónflug:
- a) frá sólarlagi til sólarupprásar eða á einhverju því tímabili frá sólarlagi til sólarupprásar sem hlutaðeigandi ATS—stjórnvald ákveður,
 - b) fyrir ofan fluglag 200,
 - c) á flughraða sem er nálægt hraða hljóðsins eða meiri.
- 4.4 Ekki má fljúga sjónflug, nema nauðsynlegt sé við flugtök og landingar, eða með sérstöku leyfi hlutaðeigandi stjórnvalds:
- a) yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa eða yfir útisamkomum í minni hæð en 1000 fet (300 m) yfir hæstu hindrun innan 600 m fjarlægðar frá loftfarinu,
 - b) annars staðar en getið er í a) lið þessarar greinar, í minni hæð en 500 fet (150 m) yfir láði eða legi.
- Ath.— Sjá einnig 3.1.2.
- 4.5 Ef um er að ræða sjónflug í láréttu farflugi ofar en 3000 fet (900 m) yfir láði eða legi, eða hærra ef hlutaðeigandi ATS—stjórnvald mælir svo fyrir, og með þeim undantekningum, sem um getur í 4.5.1, skal flogið í farflugslagi sem á við feril þess og sýnt er í töflu yfir farflugslæg í viðauka C.
- 4.5.1 Fyrir sjónflug í flugstjórnarrými (blindflug/sjónflug) skal velja farflugslæg sem ætluð eru fyrir blindflug samkvæmt 5.2.2. Þó skal samræming lags við feril ekki eiga sér stað ef hlutaðeigandi ATS—stjórnvald tilgreinir annað í flugmálalagabók (AIP) eða í flugheimild.
- 4.6 Við sjónflug skal fylgja fyrirmælum í grein 3.6:
- a) þegar það er þáttur í flugvallarumferð flugvalla með flugturni, eða

- b) þegar um sérlegt sjónflug er að ræða, eða
 - c) þegar flogið er í flugstjórnarrými (blindflug/sjónflug).
- 4.7 Loftfar á sjónflugi utan flugstjórnarrýmis (blindflug/sjónflug), en innan svæðis eða inni í svæði, eða eftir leiðum, sem hlutaðeigandi ATS—stjórnvald hefur ákveðið samkvæmt 3.3.1.1.2.1 c) eða d), skal halda stöðugan hlustvörð á viðeigandi radiótíðni þeirrar flugumferðarþjónustudeildar sem veitir flugupplýsingaþjónustu og staðan í sjónfluginu tilkynnt þegar þörf krefur.
Ath.— Sjá athugasemd sem fylgir 3.6.5.1.
- 4.8 Ef loftfar í sjónflugi óskar að breyta um og fljúga samkvæmt blindflugsreglum þá skal það:
- a) láta vita um þær nauðsynlegu breytingar sem gera þarf á gildandi flugáætlun ef flugáætlun hefur verið lögð fram, eða
 - b) láta hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild í té flugáætlun og útvega flugheimild áður en blindflug er hafið í flugstjórnarrými þegar þess er krafist samkvæmt 3.3.1.1.2.

5. KAFLI — BLINDFLUGSREGLUR.

5.1 REGLUR SEM GILDA UM ALLT BLINDFLUG.

5.1.1 **Búnaður loftfara.**

Loftför skulu búin viðeigandi mælitækjum og flugleiðsögutækjum sem henta fyrir áætlaða leið.

5.1.2 **Lágmarkslög.**

Að því undanskildu, þegar nauðsynlegt er við flugtök og landingar eða þegar sérstakt leyfi hefur fengist frá hlutaðeigandi stjórnvaldi, skal fljúga blindflug í lagi, sem er ekki lægra en sú lágmarksflughæð sem yfirvöld þess lands sem flogið er yfir hafa ákveðið eða þar sem slík lágmarksflughæð hefur ekki verið ákveðin:

- a) í lagi sem er að minnsta kosti 2000 fetum (600 m) ofar hæstu hindrun innan 8 km frá áætlaðri stöðu loftfarsins yfir hálendi eða fjalllendi.
- b) í lagi sem er að minnsta kosti 1000 fetum (300 m) ofar hæstu hindrun innan 8 km frá áætlaðri stöðu loftfarsins annars staðar en um getur í a).

Ath.1 — Áætluð staða loftfarsins er háð þeirri nákvæmni í staðsetningu sem hægt er að ná á þeim hluta leiðarinnar, sem um er að ræða, með hliðsjón af leiðsögutækjum sem tiltæk eru á jörðu og í loftfarinu.

Ath. 2 — Sjá einnig 3.1.2.

5.1.3 **Breytt frá blindflugi í sjónflug.**

5.1.3.1 Ef loftfar óskar að breyta flugi samkvæmt blindflugsreglum í flug samkvætt sjónflugsreglum þá skal, svo fremi að flugáætlun hafi verið lögð fram, tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild sérstaklega að blindflugi þess sé lokið og láta vita um breytingar sem gera skuli á gildandi flugáætlun.

5.1.3.2 Þótt loftfar á flugi samkvæmt blindflugsreglum komi inn á svæði þar sem eru sjónflugsskilyrði skal það ekki tilkynna lok blindflugs nema áætlað sé og fyrirhugað að halda flugi áfram um verulegan tíma í sjónflugsskilyrðum.

5.2 REGLUR UM BLINDFLUG Í FLUGSTJÓRNARRÝMI.

5.2.1 Blindflug í flugstjórnarrými er háð þeim fyrirmælum sem um getur í 3.6.

5.2.2 Við farflug samkvæmt blindflugsreglum í flugstjórnarrými skal flogið í farflugs-lagi eða ef farflugsklifur er heimilað skal flogið milli tveggja laga eða ofar lagi sem valið er samkvæmt:

- a) töflu yfir farflugslög samkvæmt viðauka C, eða
- b) breyttri töflu yfir farflugslög þegar þess er krafist, í samræmi við viðauka C, fyrir flug ofar fluglagi 290, að því undanskildu að sú samræming lags við feril, sem í töflunni greinir, gildir ekki þegar annað er tiltekið í flugmálahandbók (AIP) eða flugheimildum.

5.3 REGLUR UM BLINDFLUG UTAN FLUGSTJÓRNARRÝMIS.

5.3.1 **Farflugslög.**

Löftfari í láréttu farflugi samkvæmt blindflugsreglum utan flugstjórnarrýmis, skal flogið í farflugslagi sem á við feril þess og tilgreint er í:

- a) töflunni yfir farflugslög í viðauka C nema þegar hlutaðeigandi ATS—stjórnvald tilgreinir annað fyrir flug í 3000 fetum (900 m) yfir meðalsjávar-máli eða neðar, eða
- b) breyttri töflu yfir farflugslög þegar þess er krafist í samræmi við viðauka C um flug ofar fluglagi 290.

Ath.— Þetta ákvæði útilokar ekki farflugsklifur loftfara er fljúga hraðar en hljóðið.

5.3.2 **Fjarskipti.**

Löftfar á blindflugi utan flugstjórnarrýmis, en innan eða í svæði, eða eftir leiðum, sem hlutaðeigandi ATS—stjórnvald hefir ákveðið samkvæmt 3.3.1.1.2.1 c) eða d), skal halda hlustvörð á viðeigandi radiótíðni og koma á nauðsynlegu, gagnkvæmu talsambandi við flugumferðarþjónustudeild þá er veitir flugupplýsingaþjónustu.

Ath.— Sjá ath. í grein 3.6.5.1.

5.3.3 **Tilkynningar um staðarákvarðanir.**

Pau löftför á blindflugi, utan flugstjórnarrýmis, sem hlutaðeigandi ATS—stjórnvald felur að leggja fram flugáætlun, halda stöðugan hlustvörð og koma á nauðsynlegu talsambandi við þá flugumferðarþjónustudeild er veitir upplýsingaþjónustu, skulu tilkynna stöðu sína eins og tilgreint er í gr. 3.6.3 um stjórnað flug.

Ath.— Löftfar, sem óskar að verða aðnjótandi ráðgjafarþjónustu á meðan það er á blindflugi innan tiltekins ráðgjafarrýmis, skal hlíta ákvæðum 3.6, að því undanskildu að flugáætlunin og breytingar á henni eru ekki háðar flugheimildum, og gagnkvæmu fjarskiptasambandi skal haldið við þá deild er veitir ráðgjafarþjónustuna.

VIÐAUKI A

Merki. (Ath.- Sjá 3. kafla, 3.4 í flugreglum)

1. NEYÐARMERKI OG ÁRÍÐANDI MERKI.

Ath. 1 — Engin ákvæði þessa kafla skulu hindra loftfar í neyð að neyta tiltækra ráða til að vekja á sér athygli, gera stöðu sína kunna og öðlast hjálp.

Ath. 2 — Nánari upplýsingar um fjarsendingar á neyðarmerkjum og áriðandi merkjum er að finna í ICAO-Viðbæti nr. 10, II. bindi, 5. kafla.

Ath. 3 — Nánari upplýsingar um merki, sem notuð eru við leitar- og björgunarþjónustu, er að finna í ICAO-Viðbæti nr. 12.

1.1 NEYÐARMERKI.

1.1.1 Eftirfarandi merki, annaðhvort notuð saman eða hvert fyrir sig, tákna að alvarleg og brád hætta vofi yfir og að tafarlausrar aðstoðar sé þörf:

- 1) Merkið SOS (.../—/...) sent um mörstöð eða með öðrum hætti,
- 2) orðið „MEIDEI“ (á ensku MAYDAY) sent um talstöð,
- 3) flugeldar eða skot sem gefa frá sér rautt ljós og skotið er einu í einu með stuttu millibili,
- 4) rautt svifblys.

Ath.- Í 41. grein alþjóðafjarskiptareglugerðar (ITU Radio Regulations, nr. 3268, 3270 og 3271) eru gefnar upplýsingar um viðvörunarmerki sem setja í gang sjálfvirk viðvörunarkerfi fyrir mors- eða talstöðvar.

3268 — Mors-viðvörunarmerkið er röð 12 mors-strika sem send eru í eina mínútu. Lengd hvers striks er 4 sekúndur en lengd bila milli strika er ein sekúnda. Merki þetta má handsenda en æskileg er notkun sjálfvirks búnaðar í þessu skyni.

3270 — Tvítóna-viðvörunarmerkið er tveir tónar á taltíðnisviðinu, að mestu sínuslaga, sendir til skiptis. Annar tónninn skal hafa tíðnina 2200 Hz en hinn 1300 Hz og lengd hvors þeirra skal vera 250 millísekúndur.

3271 — Þegar tvítóna-viðvörðunarkerkið er sent með sjálfvirkum búnaði skal það gert stöðugt í a.m.k. 30 sekúndur en ekki lengur en eina mínútu. Þegar merkið er sent á annan hátt skal það gert eins stöðugt og henta þykir í um það bil eina mínútu.

1.2 ÁRÍÐANDI MERKI.

1.2.1 Eftirfarandi merki, annaðhvort notuð saman eða hvert fyrir sig, tákna að loftfar vilji gera kunnugt um erfiðleika sem neyði það til að lenda án þess að það þarfnist tafarlausrar aðstoðar:

- 1) kveikt og slökkt til skiptis á lendingarljósum loftfarsins, eða
- 2) kveikt og slökkt til skiptis á siglingarljósum loftfarsins á þann hátt að ekki verði ruglað saman við leiftrandi siglingaljós.

1.2.2 Eftirfarandi merki, annaðhvort notuð saman eða hvert fyrir sig, tákna að loftfar þurfi að koma frá sér áriðandi skeyti um öryggi skips, loftfars eða annars farartækis eða um öryggi einhvers manns um borð eða í auglýsn:

- 1) Merkið XXX (— . — / — . — / — . —) sent um mörstöð eða á einhvern annan hátt,
- 2) Orðið „PAN“ sent um talstöð.

2. MERKI SEM NOTA SKAL EF TIL EINELTIS KEMUR.

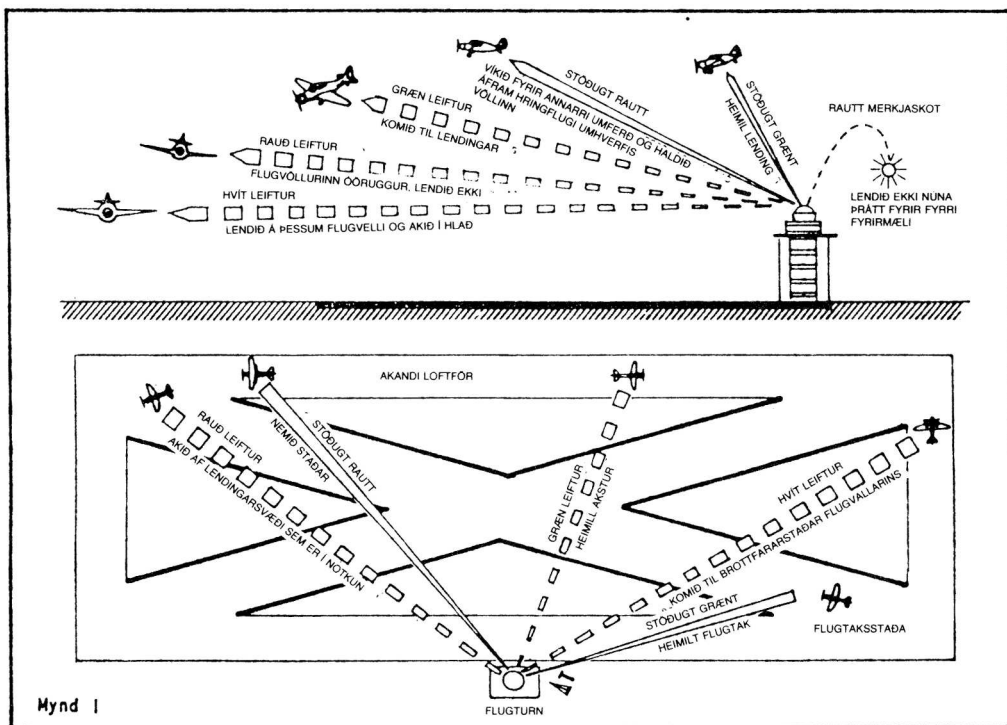
2.1 MERKI EINELTILOFTFARS OG VIÐBRÖGÐ EINELTS LOFTFARS.

Flokkur	Merki eineltiloftfars	Merking	Viðbrögð einelts loftfars	Merking
1.	Að degi: Vængjum skal vaggð frá stöðu, rétt ofan og framan við og venjulega til vinstri við hið einelta loftfar, og eftir að staðfesting er móttækin, beygt hægt og í sömu hæð í æskilega stefnu, venjulega til vinstri. Að nóttu: Sama og að ofan greinir, að viðbættu því að kveikt og slökkt skal óreglulega á siglingaljósum. Ath. 1 — Veðurskilyrði eða landslag geta valdið því að eineltiloftfarið verður að fljúga rétt ofan og framan við og til hægri við einelta loftfarið og taka síðan beygjuna til hægri. Ath. 2 — Ef einelta loftfarið getur ekki fylgst með einelti-loftfarinu er þess vænst að hið síðarnefnda fljúgi biðflugs-hringi og vaggi síðan vængjum hvert sinn sem það fer fram úr því einelta.	Loftfar yðar er einelt. Fylgið mér.	FLUGVÉLAR: Að degi: Vængjum skal vaggð og loftfari fylgt. Að nóttu: Sama og að ofan greinir, að viðbættu því að-kveikt og slökkt skal óreglulega á siglingaljósum. PYRLUR: Að degi eða nóttu: Loftfari vaggð, kveikt og slökkt óreglulega á siglingaljósum og loftfari fylgt. Ath.- Um viðbótaraðgerðir hins einelta loftfars er mælt fyrir í 3. kafla, 3.8.	Skilið og mun fylgja fyrir-mælum.
2.	Að degi eða nóttu: Skyndileg breyting á stöðu í átt frá einleta loftfarinu, fólgin í klifurbeygju, sem er 90° eða meira án þess að farið sé yfir fluglínu einelta-loftfarsins.	Loftfar yðar má halda áfram.	FLUGVÉLAR: Að degi eða nóttu: Vængjum vaggð. PYRLUR: Að degi eða nóttu: Loftfari vaggð.	Skilið og mun fylgja fyrir-mælum.
3.	Að degi: Flogið hring umhverfis flugvöll, hjólabúnaður settur niður og flogið yfir flugbraut í þá átt sem lenda skal, eða ef einelta loftfarið er þyrlla, flogið yfir þyrlulendingarsvæði. Að nóttu: sama og að ofan greinir, að því viðbættu að landingarljós eru stöðugt höfð á.	Lendið loftfari yðar á þessum flugvelli.	FLUGVÉLAR: Að degi: Hjólabúnaður settur niður, eineltiloftfarinu fylgt og ef landing er talin hættulaus eftir að flogið hefur verið yfir flugbrautina skal undirbúa landingu. Að nóttu: sama og að ofan greinir, að því viðbættu að landingarljós eru stöðugt höfð á. PYRLUR: Að degi eða nóttu: Fylgið einelti-loftfarinu og haldið til lendingar með logandi landingarljós séu þau tiltæk.	Skilið og mun fylgja fyrir-mælum.

2.2 MERKI EINELTS LOFTFARS OG VIÐBRÖGÐ EINELTILOFTFARS.

Flokkur	Merki einelts loftfars	Merking	Viðbrögð einelti loftfars	Merking
4.	FLUGVÉLAR: Að degi: Hjólabúnaður dreginn upp þegar flogið er yfir landingarbraut í hæð sem er meiri en 1000 fet (300 m) en minni en 2000 fet (600 m) yfir flugvelli og haldið áfram að fljúga í hringi umhverfis flugvöllinn. Að nóttu: Kveikt og slökkt á landingarljósum þegar flogið er yfir landingarbrautina í hæð sem er meiri en 1000 fet (300 m) en minni en 2000 fet (600 m) yfir flugvelli og haldið áfram að fljúga í hringi umhverfis flugvöllinn. Ef ekki er hægt að kveikja og slökkva á landingarljósum þá skal nota önnur ljós sem tiltæk eru.	Tiltekinn flugvöllur er ófullnægjandi.	Að degi eða nóttu: Ef æskilegt er að einelta loftfarið fylgi einelti loftfarinu eftir til annars flugvallar þá dregur einelti loftfarið upp hjólabúnað sinn og notar merkin sem tiltekin eru í 1. flokki fyrir einelti loftför. Ef ákveðið er að sleppa einelta loftfarinu þá notar einelti loftfarið merkin, sem tiltekin eru í 2. flokki fyrir einelti loftför.	Skilið, fylgið mér. Skilið loftfarið má halda áfram.
5	FLUGVÉLAR: Að degi eða nóttu: Kveikt og slökkt reglulega á öllum tiltækum ljósum, en þannig aðgreint verði frá leiftrandi ljósum.	Get ekki fylgt fyrirmælum.	Að degi eða nóttu: Notið merkin í 2. flokki, sem ætluð eru einelti loftförum.	Skilið.
6	FLUGVÉLAR: Kveikt og slökkt óreglulega á öllum tiltækum ljósum. ÞYRLUR: Að degi eða nóttu: Kveikt og slökkt óreglulega á öllum tiltækum ljósum.	Er í nauðum.	Að degi eða nóttu: Notið merkin í 2. flokki, sem ætluð eru einelti loftförum.	Skilið.

3. **SÝNILEG MERKI SEM NOTUÐ ERU TIL AÐ GERA LOFTFARI VIÐVART AÐ ÞAÐ SÉ HEIMILDARLAUST ÞEGAR ÞAÐ ER Í EÐA UM ÞAÐ BIL AÐ FLJÚGA INN Í HAFTA-, BANN- EÐA HÆTTUSVÆÐI**
Að degi og nóttu tákna merkjaskot frá jörðu, sem endurtekin eru á 10 sekúndna fresti og hvert um sig gefur frá sér græn og rauð ljós þegar það springur, að loftfar sé á heimildarlausu flugi í hafta—, bann— eða hættusvæði eða sé um það bil að fljúga inn í slík svæði og að þau skuli gera viðeigandi ráðstafanir.



4. MERKI ÆTLUÐ FLUGVALLARUMFERÐ.

4.1 LJÓS OG SKOTMERKI.

4.1.1 Fyrirmæli.

Ljósmerki á jörðu	Frá flugturni	
	til loftfars á flugi	til loftfars á jörðu
Beint til hlutaðeigandi loftfars	Stöðugt grænt	Heimil landing
	Stöðugt rautt	Víkið fyrir annarri umferð og haldið áfram hringflugi umhverfis völinn.
	Græn leiftur	Komið til landingar*
	Rauð leiftur	Flugvöllurinn óöruggur, lendið ekki
	Hvít leiftur	Lendið á þessum flugvelli og akið í hlað
	Rautt merkjaskot	Lendið ekki núna þrátt fyrir fyrri fyrirmæli
		Heimilt flugtak
		Nemið staðar
		Heimill akstur
		Akið af landingarsvæði í notkun
		Komið til brottfararstaðar flugvallarins

*Heimildir til landingar og aksturs munu veittar þegar við á.

4.1.2 Staðfesting loftfars.**i) Á flugi:**

a) að degi: vagga skal vængjum.

Ath.- Ekki skal búast við þessu merki ef loftfarið er komið á þver- eða lokastefnu.

b) að nóttu: Kveikja og slökkva skal tvisvar á landingarljósum eða ef þau eru ekki tiltæk skal kveikja og slökkva tvisvar á siglingaljósum.

ii) Á jörðu:

a) að degi: Hreyfa skal halla- eða hliðarstýri,

b) að nóttu: Kveikja og slökkva skal tvisvar á landingarljósum eða ef þau eru ekki tiltæk skal kveikja og slökkva tvisvar á siglingaljósum.

4.2 SÝNILEG MERKI Á JÖRÐU.

Ath.— Nákvæma lýsingu á gerð merkjanna er að finna í ICAO-Viðbæti 14.

4.2.1 Bann við landingu.

Láréttur, rauður ferningur með gulum skákrossi (mynd 2) í merkjareit táknar að landingar séu bannaðar og verði það sennilega um langan tíma.



Mynd 2

4.2.2 Nauðsyn sérstakrar varúðar við aðflug og landingu.

Láréttur, rauður ferningur með einu gulu skábandi í merkjareit (mynd 3) táknar að vegna slæms ástands umferðarsvæðisins eða af einhverri annarri ástæðu skuli gæta sérstakrar varúðar við aðflug og landingu.



Mynd 3

4.2.3 Notkun flugbrauta og akbrauta.

4.2.3.1 Lárétt, hvít handvætt (dumb-bell) í merkjareit (mynd 4) táknar að loftför skuli aðeins hefja flug, lenda og aka á flugbrautum og akbrautum.



Mynd 4

4.2.3.2 Sams konar handvætt og um getur í 4.2.3.1 en með svörtu bandi þvert yfir hvorn hringflöt með stefnu hornrétt við stefnu handfangsins (mynd 5) táknar að loftför skuli aðeins hefja flug og lenda á flugbrautum en að önnur starfsemi þeirra á flugvellingum sé ekki takmörkuð við flugbrautir og akbrautir.



Mynd 5

4.2.4 Lokaðar flugbrautir eða akbrautir.

Krossar í einum áberandi lit, gulum eða hvítum (mynd 6), lagðir lárétt á flugbrautir og akbrautir eða hluta þeirra, tákna svæði sem er ónothæft fyrir loftför.



Mynd 6

4.2.5 Átt landinga og flugtaka.

4.2.5.1 Lárétt, hvítt eða rauðgult „lendinga-T“ (mynd 7) segir til um átt sem loftför skulu nota við landingu og flugtak, og er samhliða legg T-sins að þverarminum.



Mynd 7

4.2.5.2 Tveir lóðréttir tölustafir (mynd 8) á eða nálægt flugturni gefa flugmönnum loftfara á umferðarsvæði til kynna segulstefnu flugbrautar í sem næst tugum gráða.



Mynd 8

4.2.6 Hægri handar umferð.

Ef í merkjareit eða við enda flugbrautar er í notkun áberandi ör, sem vísar til hægri (mynd 9), táknar hún að beygjur skuli taka til hægri fyrir landingu og eftir flugtak.



Mynd 9

4.2.7

Flugvarðstofa.

Bókstafurinn C í svörtum lit á gulum lóðréttum fleti (mynd 10) segir til um hvar flugvarðstofa er.

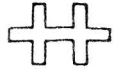


Mynd 10

4.2.8

Sviffflug.

Láréttur, tvöfaldur, hvítur kross (mynd 11) í merkjareit táknað að sviffflugur noti flugvölinn og þær séu á flugi.



Mynd 11

5.

HLAÐMERKI.

5.1

FRÁ HLAÐSTJÓRA TIL LOFTFARS.

Ath. 1 — Hlaðstjóri er ætlað að gera þessi merki með höndum sínum sem lýstar skulu upp, eins og þörf krefur, til þess að gera flugmanni kleift að sjá merkin, en hlaðstjórinn stendur fyrir framan og snýr sér að loftfarinu og tekur sér stöðu:

a) fyrir flugvélar: Fyrir framan vinstri væng, innan sjónsviðs flugmannsins, og

b) fyrir þyrlur: Þar sem flugmaðurinn á best með að sjá hann.

Ath. 2 — Merki þessi tákna hið sama þótt merkjaspjöld eða hvers konar merkjaljós séu notuð.

Ath. 3 — Séð frá hlaðstjóra, sem stendur fyrir framan og snýr að loftfarinu, eru hreyflar þess tölusettir frá hægri til vinstri (þ.e. ytri hreyfill á vinstri væng er nr. 1).

Ath. 4 — Merki, sem merkt eru með stjörnu, eru ætluð þyrlum á hangandi (hovering) flugi.

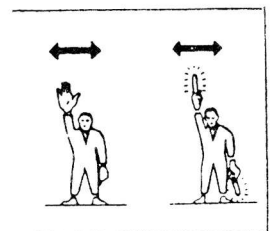
5.1.1

Áður en eftirfarandi merki eru notuð skal hlaðstjórinn fullvissa sig um að engar hindranir né árekstrarhætta verði á vegi loftfarsins, er það fylgir leiðbeiningum hans í samræmi við grein 3.4.1.

Ath.— Lögun margra loftfara er slík að erfitt er að fylgjast úr stjórnklefa með vængendum, hreyflum og þeim öðrum hlutum, er lengst skaga út, meðan loftfarið er á hreyfingu um flugvöllinn.

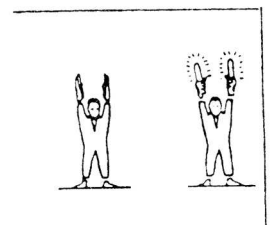
1 HALDIÐ ÁFRAM SAMKVÆMT FREKARI LEIÐBEININGUM HLAÐSTJÓRA.

Hlaðstjóri leiðbeinir flugmanni þegar umferð á flugvöllum gerir slíkt nauðsynlegt.



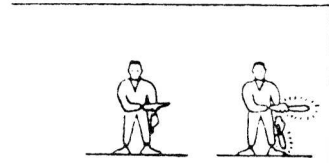
2 HÉR ER STÆÐIÐ.

Armar beint upp og lófar snúa inn.



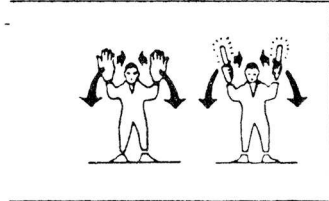
3 HALDIÐ ÁFRAM TIL NÆSTA HLAÐ-STJÓRA.

Hægri eða vinstri armur niður með síðu, hinn armurinn fyrir framan brjóst og vísar í áttina til næsta hlaðstjóra.



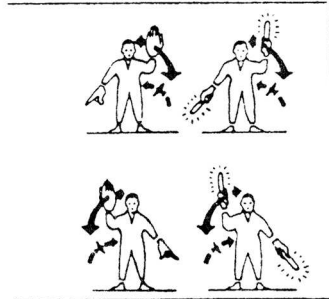
4 AKIÐ ÁFRAM.

Armar, lítið eitt til hliðar og lófar skulu snúa aftur og þeir sífelld á hreyfingu upp og aftur frá axlarhæð.



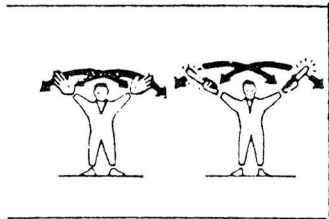
5 BEYGIÐ.

- Beygið til vinstri:* Hægri armur niður, vinstri armur sífelld á hreyfingu upp og aftur. Hraði armhreyfinganna segir til um beygjuhraðann.
- Beygið til hægri:* Vinstri armur niður, hægri armur sífelld á hreyfingu upp og aftur. Hraði armhreyfinganna segir til um beygjuhraðann.



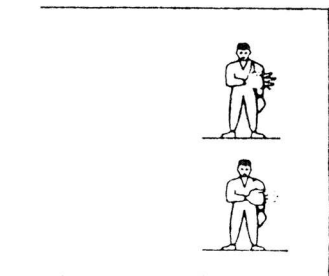
6 STÖÐVIÐ.

Armar sífelld á hreyfingu í kross yfir höfði (hraði armhreyfinganna segir til um hve fljótt er nauðsynlegt að nema staðar, þ.e. eftir því sem hreyfingarnar eru hraðari því fyrr skal stöðva).



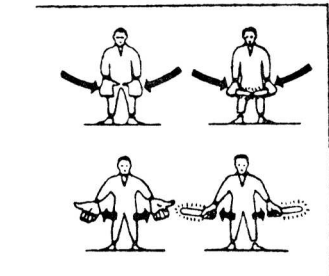
7 HEMLAR.

- Festið hemla:* Hönd með útréttum fingrum sett fram fyrir brjostið þannig að framhandleggur sé láréttur, hnefi síðan krepptur.
- Losið hemla:* Krepptur hnefi settur fram fyrir brjostið þannig að framhandleggur sé láréttur, síðan rétt úr fingrum.



8 SKORÐUR.

- Setjið skorður við hjól: Armar niður, lófar snúa aftur, armar hreyfðir að líkamanum.
- Takið skorður frá hjólum: Armar niður, lófar snúa fram, armar hreyfðir frá líkamanum.



9 RÆSIÐ HREYFIL (HREYFLA).

Vinstri hendi lyft yfir höfuð. Fjöldi útréttra fingra segir til um númer þess hreyfils sem ræsa skal. Hægri hönd skal hreyfa í hringi í höfuðhæð.



10 STÖÐVIÐ HREYFLA.

Annar hvor framhandleggur láréttur í axlarhæð, hönd fyrir framan háls, lófi snýr niður. Armur boginn og höndina skal hreyfa lárétt til hliðar.



11 HÆGAR.

Armar niður, lófar snúa niður, síðan skal hreyfa þá nokkrum sinnum upp og niður.



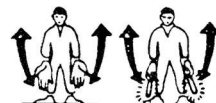
12 HÆGIÐ Á HREYFLI (HREYFLUM) ÞEIM MEGIN SEM VÍSAÐ ER TIL.

Armar niður, lófar snúa niður, **hægri** eða **vinstri** hönd skal hreyfð upp og niður, en það táknar að hægja skuli á **vinstri** eða **hægri** hreyfli (hreyflum).



13 AKIÐ AFTUR Á BAK.

Armar niður með síðum, lófar snúa fram, hreyfa skal þá sífellt fram og upp í axlarhæð.



14 BEYGGJUR UM LEIÐ OG EKIÐ ER AFTUR Á BAK.

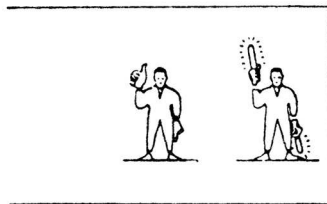
a) **Stéli skal snúið á stjórnborða:** Vinstri arm skal hreyfa sífellt beint fram frá uppréttri stöðu í lárétta.

b) **Stéli skal snúið á bakborða:** Hægri armur skal benda niður, vinstri arm skal hreyfa sífellt beint fram frá uppréttri stöðu í lárétta.



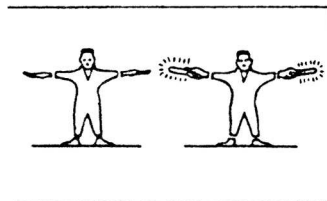
15 ENGAR HINDRANIR.

Hægri framhandlegg skal lyfta upp um olnboga með uppréttum þumalfingri.



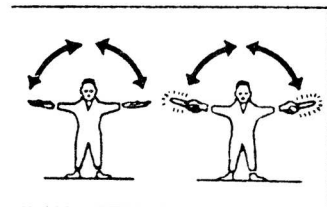
16 NEMIÐ STAÐAR Í LOFTI.*

Armar skulu vera láréttir út til hliðanna.



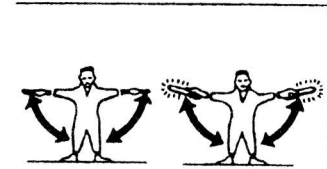
17 HÆKKIÐ FLUGIÐ.*

Armar skulu vera láréttir út til hliðanna, á sífelldri hreyfingu upp yfir höfuð, lófar skulu snúa upp. Hraði hreyfinganna segir til um hve ört skal hækka flugið.



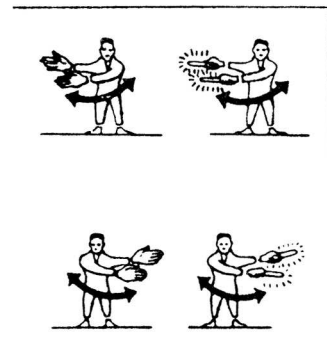
18 LÆKKIÐ FLUGIÐ.*

Armar skulu vera láréttir út til hliðanna, á sífelldri hreyfingu niður, lófar skulu snúa niður. Hraði hreyfinganna segir til um hve ört skal lækka flugið.



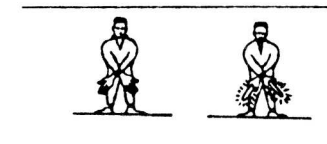
19 FARIÐ TIL HLIÐAR.*

Viðeigandi armur skal vera láréttur út til hliðar í þá átt sem fara skal, hinn armurinn skal vera á sífelldri hreyfingu til hliðar og upp í þá átt sem fara skal.



20 LENDIÐ*.

Armar skulu krosslagðir og vita niður á framhlið líkamans.



5.2 FRÁ FLUGMANNI LOFTFARS TIL HLAÐ-STJÓRA.

Ath. 1 — Flugmanni í stjórnklefa er ætlað að gefa þessi merki þannig að hlaðstjóri sjái hendur hans greinilega og getur hann lýst þær upp til að auðvelda hlaðstjóranum að sjá þær.

Ath. 2 — Séð frá hlaðstjóra, sem stendur fyrir framan og snýr að loftfarinu, eru hreyflar tölusettr frá hægri til vinstri, (þ.e. ytri hreyfill á vinstri væng er númer 1).

1 HEMLAR.

Ath.— Þegar hnefi er krepptur segir það til um hvenær hemlar eru festir og þegar rétt er úr fingrum hvenær þeir eru losaðir.

a) *Hemlar festir*: Hönd með útréttum fingrum skal sett fram fyrir andlitið þannig að framhandleggur sé láréttur, hnefi síðan krepptur.

b) *Hemlar losaðir*: Krepptur hnefi skal settur fyrir andlitið þannig að framhandleggur sé láréttur, síðan skal rétta úr fingrum.

2 SKORÐUR.

a) *Setjið skorður við hjól*: Armar skulu réttir út með lófana fram, krossleggið síðan hendur fyrir framan andlit.

b) *Takið skorður frá hjólum*: Hendur skulu krosslagðar fyrir framan andlit með lófana fram, hreyfið síðan arma út.

3 TILBÚINN AÐ RÆSA HREYFIL (HREYFLA).

Segið til um númer þess hreyfils, sem á að ræsa með því að rétta úr sama fjölda fingra annarrar handar.

VIÐAUKI B.

Einelti almannalöftfara. (Sjá kafla 3, 3.8, þessa viðbætis)

1. Grundvallaratriði sem ríkjum ber að fara eftir.

1.1 Til að öðlast nauðsynlegt samræmi reglna til öryggis leiðsögu almannalöftfara, skulu þátttökuríki ICAO taka fullt tillit til eftirfarandi grundvallaratriða við samningu reglna og reglugerða stjórnvalda:

- a) aðeins skal grípa til eineltis almannalöftfara, sem allra síðasta úrræðis,
- b) sé það gert, skal einelti takmarkað við að fá fullvissu um skírkennt loftfars, nema nauðsynlegt sé að beina loftfarinu á feril flugáætlunar, leiðbeina því út fyrir lofthelgi ríkis, frá bann-, hafta- eða hættusvæðum, eða gefa því fyriræmi um að lenda á tilteknum flugvelli,
- c) ekki skal einelta almannalöftför í æfingaskyni,
- d) veita skal eineltu loftfari leiðsögu og upplýsingar um talstöð, þegar talsam-, band næst, og

e) þegar hinu einelta loftfari er fyrirskipað að lenda á því svæði sem flogið er yfir, skal flugvöllurinn sem lenda skal á, vera hæfur til öruggrar landingar þeirrar tegundar loftfars sem um er að ræða.

Ath. — Við einróma samþykki 25. fundar (auka) ICAO þingsins, hinn 10. maí 1984, á 3. grein ICAO sáttmálans um alþjóðaflug, viðurkenndu þátttökuríkin að „sérhvert ríki verði að forðast að grípa til vopna gegn almannalöftförum á flugi“.

1.2 Þátttökuríkin skulu auglýsa staðlaða aðferð sem skipulögð hefur verið, um athafnir loftfara, sem einelta almannalöftfar. Slík aðferð skal hönnuð til að forðast hættu fyrir einelta loftfarið.

Ath. — Sérstök tilmæli um slíkar aðferðir er að finna í fylgiskjali A, 3. hluta.

1.3 Þátttökuríkin skulu sjá um að þar sem SSR radar er til staðar, skuli hann notaður til að skýrkenna almannalöftför, á svæðum þar sem búast mætti við einelti.

2. Viðbrögð einelts loftfars

2.1 Loftfar sem annað loftfar eineltir, skal þegar í stað:

- a) fylgja fyrirmælum eineltilöftfarsins með því að túlka sjáanleg merki og fara eftir þeim samkvæmt viðauka A,
- b) tilkynna atvikið hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild, ef unnt er,
- c) reyna að ná talsambandi við eineltilöftfarið eða viðeigandi eineltistjórnendeild á neyðartíðninni 121.5 MHz, veita upplýsingar um kallmerki loftfarsins og eðli flugsins, og ef við á og engu talsambandi verið náð, endurtaka tilraunina á neyðartíðninni 243 MHz,
- d) velja „SSR hátt A, merki 7700“, ef loftfarið er búið radarsvara, nema önnur fyrirmæli berist frá viðeigandi flugumferðarþjónustudeild“.

2.2 Ef einhver þau fyrirmæli, sem berast um talstöð, hvaðan sem þau kunna að berast, stangast á við þau sem eineltilöftfarið hefur gefið með sjáanlegum merkjum, skal hið einelta loftfar óska nánari skýringa þegar í stað, og á meðan halda áfram að fylgja þeim sjáanlegu fyrirmælum sem eineltilöftfarið hefur gefið“.

2.3 Ef einhver þau fyrirmæli sem berast um talstöð, hvaðan sem þau kunna að berast, stangast á við þau sem eineltilöftfarið hefur gefið um talstöð, skal einelta loftfarið óska nánari skýringa þegar í stað, og á meðan halda áfram að fylgja þeim fyrirmælum sem eineltilöftfarið hefur gefið um talstöðina“.

3. Talstöðvarviðskipti við einelti

Sé talsambandi náð meðan á einelti stendur, en fjarskipti á tungumáli er báðir skilja ókleif, skal reyna að koma fyrirmælum, viðurkenningu á móttöku þeirra og öðrum áriðandi upplýsingum áleiðis, með því að nota eftirfarandi orðasambönd og framburð þeirra og tvítaka sérhvert orð og orðasamband:

Orðasambönd eineltiloftfars.

Orðasamband	Framburður	Pýðing
CALL SIGN	KOL-SÆN	Hvað er kallmerki þitt?
FOLLOW	FOL-LÓ	Fylgið mér
DESCEND	DÍ-SEND	Lækkið til landingar
YOU LAND	JÚ-LAND	Lendið á þessum flugvæð
PROCEED	PRÓ-SÍÐ	Haldið áfram

Orðasambönd einelts loftfars.

Orðasamband	Framburður	Pýðing
CALL SIGN	KOL-SÆN	Kallmerki mitt er
WILCO	VILL-KÓ	Skilið, skal gert
CAN NOT	KANN-NOTT	Get ekki
REPEAT	RÍ-PÍT	Endurtakið
AM LOST	ÆM-LOST	Staðarákvörðun óþekkt
MAYDAY	MEI-DEI	Er nauðulega staddur
HIJACK	HÆ-DJAKK	Ég hef verið eineltur
LAND	LAND	Ég óska að lenda á
(nafn staðar)	(nafn staðar)	(staðarnafn)
DESCEND	DÍ-SEND	Ég óska eftir lækkun

Ath. 1 — Í 2. dálki eru áhersluatriði undirstrikuð.

Ath. 2 — Kallmerkið, sem óskað er eftir, er það sem notað er í talviðskiptum við flugumferðarþjónustudeildir og ber saman við skírkenni loftfarsins í flugáætlun.

Ath. 3 — Ekki er alltaf æskilegt að nota orðið „HIJACK“.

VIÐAUKI C

Tafla yfir farflugslög.

Farflugslög þau, sem fljúga skal í þegar flugreglurnar tilgreina, eru sem hér segir:

FERILL **

frá 000° til 179°***

frá 180° til 359°***

FL	blindflug flughæð fet metrar	FL	sjónflug flughæð fet metrar	FL	blindflug flughæð fet metrar	FL	sjónflug flughæð fet metrar
-90							
10	1000	300		20	2000	600	
30	3000	900	35	500	1050	40	4000
50	5000	1500	55	5500	1700	60	6000
70	7000	2150	75	7500	2300	80	8000
90	9000	2750	95	9500	2900	100	10000
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000
290	29000	8850	300	30000	9150	310	31000
330	33000	10050	340	34000	10350	350	35000
370	37000	11300	380	38000	11600	390	39000
410	41000	12500	420	42000	12800	430	43000
450	45000	13700	460	46000	14000	470	47000
490	49000	14950	500	50000	15250	510	51000
	o.s.frv.		o.s.frv.	o.s.frv.		o.s.frv.	

* Að því undanteknu þegar breytt tafla yfir farflugslög, sem styðst við alþjóðlegt, svæðisbundið loftferðasamkomulag um hæðarbil, sem er minna en 2000 fet (600 m) en ekki minna en 1000 fet (300 m), er í gildi fyrir loftför á flugi ofar fluglagi (FL) 290 á ákveðnum svæðum og við sérstakar aðstæður.

** Segulferill (misvísandi). Á heimskautasvæðum yfir 70 gráðum norðlægrar og suðlægrar breiddar og á þeim viðbótarsvæðum, sem hlutaðeigandi ATS-stjórnvöld ákveða, skal þó nota svonefnda netferla sem styðjast við net af línunum samhliða Greenwich-lengdarbaug sem teiknaðar eru á pólviðdarkort (polar stereographic chart). Áttin að norðurheimskautinu á Greenwich-baugnum og öllum línunum honum samhliða kallast þá net-norður.

*** Nema frá 090° til 269° og frá 270° til 089°, þar sem alþjóðlegt svæðisbundið loftferðasamkomulag mælir svo fyrir til hagræðis fyrir ríkjandi umferðaráttir, skal tilgreina hvernig skipt er frá einu kerfinu til annars.

VIÐAUKI D.

(Ath.— Sjá kafla 3, 3.1.8 í viðaukanum)

MANNLAUS FRJÁLS LOFTBELGUR.**1. FLOKKUN MANNLAUSRA FRJÁLSRA LOFTBELGJA.****1.1 Mannlausir frjálsir loftbelgir skulu flokkaðir sem:**

- a) *léttur*: Mannlaus frjáls loftbelgur sem flytur arðbæran farm, einn eða fleiri pakka með heildarþunga minni en 4 kg, nema hann sé flokkaður sem þungur loftbelgur, samkvæmt c) 2), 3) eða 4) hér að aftan, eða
- b) *meðal*: Mannlaus frjáls loftbelgur sem flytur arðbæran farm, tvo eða fleiri pakka, með heildarþunga 4 kg eða meira, en minna en 6 kg, nema hann sé flokkaður sem þungur loftbelgur samkvæmt c) 2), 3) eða 4) hér að aftan, eða
- c) *þungur*: Mannlaus frjáls loftbelgur sem flytur arðbæran farm sem:
 - 1) er 6 kg eða þyngri, eða
 - 2) flytur 3 kg pakka eða þyngri, eða
 - 3) flytur 2 kg pakka eða þyngri, með meiri þyngd á flatareiningu en 13 grömm á cm², eða
 - 4) notar reipi eða önnur áhöld til að bera uppi farminn sem þarf 230 N högg eða meira til að aðskilja hinn upplyfta farm frá loftbelgnum.

Ath. 1 — Loftþyngdin á flatareiningu sem tilgreind er í c) 3) er ákvörðuð með því að deila heildarþunga farmsins í grömmum með stærð minnsta yfirborðs hans í cm².

Ath. 2 — Sjá mynd á bls. 185.

2. ALMENNAR STARFSREGLUR.

- 2.1 Ekki skal svifa mannlausum frjálsum loftbelg án viðeigandi heimildar þess ríkis sem sviftakið hefst í.
- 2.2 Öðrum en léttum mannlausum loftbelgjum, sem eingöngu eru notaðir í veðurfræðilegum tilgangi og svifið er samkvæmt reglum hlutaðeigandi yfirvalda, skal ekki svifað yfir önnur lönd án viðeigandi heimilda frá þeim.
- 2.3 Heimildin, sem vísað er til í 2.2, skal fengin áður en belgur er settur á loft ef líkur benda til, þegar gerð er áætlun um svifið áður en belgur er settur á loft að loftbelgurinn kunni að hrekjast inn í loftrými annars ríkis. Slíkrar heimildar má afla fyrir þess konar raðflug eða sérstakt endurtækt svif, t.d. loftbelgjasvif til könnunar andrúmsloftsins.
- 2.4 Mannlausum frjálsum loftbelg skal svifa samkvæmt skilyrðum skrásetningarríkis og ríkja sem fyrirhugað er að svifa yfir.
- 2.5 Ekki skal svifa mannlausum frjálsum loftbelg þannig að högg frá honum eða hlutum hans, þar á meðal farmi, á yfirborði jarðar valdi hættu fólki eða mannvirkjum, sem ekki eru í tengslum við svifið.
- 2.6 Mannlausum þungum, frjálsum loftbelg skal ekki svifa yfir úthöfum án samhæfingar fyrirfram við hlutaðeigandi ATS-stjórnvöld.

Auðkenni		Aróher farþungi í kg.					
		1	2	3	4	5	eða 6 meira
Reipi eða annar hengibúnaður							
230 N eða meira							
Einstakur farm- pakki	Þyngd á flatar- einingu meiri en 13 g/cm ²						
Þyngd á flatar- einingu. Útreik- ingur	Þyngd á flatar- einingu minni en 13 g/cm ²						
Magn (g)							
Minnsta yfir- borð cm ²							
Heildarmagn		LÉTT					
(Ef hengibúnaður, loftþungi eða stærð pakka skipta ekki máli)				MIÐLUNGS			

Mynd. Flokkun mannlausra frjálstra loftbelgja

3. REKSTRARTAKMARKANIR OG TÆKJAPÖRF.

3.1 Þungum mannlausum frjálsum loftbelg skal ekki svifað, án heimildar frá hlutaðeigandi ATS-stjórnvaldi, um eða í gegnum neitt fluglag undir 18.000 metra (60.000 feta) þrýstingshæð þar sem:

- eru ský eða fyrirbrigði sem draga úr útsýn og hylja meira en helming loftsins,
- skyggni er minna en 8 km (5 mílur).

- 3.2 Þungum eða meðalþungum mannlausum loftbelgjum skal ekki sléppt þannig að þeir svifi lægra en 300 m (1000 fet) yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa eða yfir útisamkomum sem ekki eru í tengslum við flugið.
- 3.3 Þungum mannlausum frjálsum loftbelg skal ekki svifa nema:
- a) hann sé útbúinn a.m.k. tveimur farmflugstöðvunartækjum eða kerfum, sjálfvirkum eða fjarstýrðum, sem starfa óháð hvort öðru,
 - b) í þrýstingslausu, „polyethylene“ loftbelgi, skal a.m.k. nota tvær aðferðir, tvö kerfi, tæki eða sambland þeirra, sem starfa óháð hvort öðru, við stöðvun á svifi loftbelgsins.
- Ath.— Loftbelgir með ofþrýstingi þurfa ekki á þessum búnaði að halda þar eð þeir stíga fljótlega eftir losun farmsins og springa án þess að þörf sé tækja eða kerfa til að sprengja belginn.
- Í þessu sambandi er loftbelgur með ofþrýstingi einfaldur og óstækkanlegur og þolir mismunandi þrýsting, hærri að innan en utanverðu. Hann er þannig útblásinn að lægri þrýstingur gassins haldi loftbelgnum samt sem áður útblásnum. Slíkur ofþrýstingur heldur nauðsynlegum stöðugum þrýstingi þar til of mikið gas sleppur út.
- c) loftbelgurinn er annaðhvort búinn radarspegli eða speglunarefni sem bergmálar á jarðradar á tíðnisviðinu 200—2700 MHz og/eða belgurinn er búinn öðrum tækjum sem gera kleift að fylgst sé stöðugt með honum, lengra en jarðradar dregur.
- Ath. 2 — Sjá mynd á bls. 185.
- 3.4 Ekki skal svifa mannlausum frjálsum loftbelg í loftrúmi þar sem jarðradar af SSR gerð er í notkun nema hann sé búinn SSR radarsvara, sem getur tilkynnt um hæð og starfar sífellt á ákveðnu merkjamáli eða kveikja má á þegar eftirlitsstöðin óskar.
- 3.5 Ekki skal svifa mannlausum frjálsum loftbelg, sem er búinn dragloftneti sem þarf meira en 230 N afl til að slitna, hvenær sem er, nema loftnetið sé búið litskrúðugum veifum með í mesta lagi 15 metra millibili.
- 3.6 Ekki skal svifa þungum mannlausum frjálsum loftbelg undir 18.000 metra (60.000 feta) þrýstingshæð, milli sólseturs og sólaruppkomu, eða annars slíks tímabils milli sólseturs og sólaruppkomu (leiðrétt í samræmi við lofthæðina), samkvæmt ákvörðun hlutaðeigandi ATS-stjórnvalds, nema loftbelgurinn, tengihlutir hans og farmurinn, hvort sem slíkt losnar frá honum á svifinu eða ekki, séu upplýstir.
- 3.7 Ekki skal svifa þungum, mannlausum, frjálsum loftbelg, með lengri en 15 metra hengibúnaði (öðrum en skærilitri opinni fallhlíf), milli sólaruppkomu og sólarlags, undir 18.000 metra (60.000 feta) þrýstingshæð, nema hengibúnaðurinn sé málaður mjög litskrúðugum veifum í fjölbreytilegum litum.
4. STÖÐVUN.
- Sá, sem stjórnar þungum, ómönnuðum frjálsum loftbelg, skal ræsa viðeigandi stöðvunarbúnað samkvæmt ákvæðum í 3.3 a) og b) hér að framan:
- a) þegar ljóst verður að veðurskilyrði séu lakari en tilskilið er, eða
 - b) ef bilun eða aðrar ástæður gera áframhald svifs hættulegt flugumferð eða fólki og eignum á jörðu niðri, eða
 - c) áður en farið er í heimildarleysi inn í loftrúm annars ríkis.

5. SVIFTILKYNNING.

5.1 TILKYNNING FYRIR SVIF.

5.1.1 Tilkynna skal viðeigandi flugumferðarþjónustudeildum fyrirhugað svif mannlauss frjáls loftbelgs, af meðalþungri eða þyngri gerð, eigi síðar en með sjö daga fyrirvara.

5.1.2 Í tilkynningu um fyrirhugað svif skulu felast þau eftirtalinna atriða sem viðeigandi flugumferðarþjónustudeild kann að krefjast:

- a) skírkenni loftbelgs eða nafn leiðangurs,
- b) flokkun loftbelgs og útlitslýsing,
- c) SSR merki eða tíðni radióvita, ef við á,
- d) nafn flugrekanda og símanúmer,
- e) sviftaksstaður,
- f) áætlaður sviftakstími (eða upphaf og lok margra sviftaka),
- g) fjöldi loftbelgja, sem hefja eiga sviftak, og fyrirhugað bil milli sviftaka (sé um mörg að ræða),
- h) væntanleg klifurstefna,
- i) fluglag(lög) (þrýstingshæð),
- j) áætluð tímalengd til að komast gegnum 18.000 metra (60.000 feta) þrýstingshæð eða til að ná leiðarfluglagi ef í eða undir 18.000 metrum (60.000 fetum), ásamt áætlaðri staðsetningu.

Ath.— Ef um er að ræða röð sviftaka skal tíminn sem nota skal vera sá sem hinn fyrsti og síðasti í röðinni munu ná hlutaðeigandi lagi (t.d. 122136 — 130330 UTC).

k) áætluð dagsetning og tími lokalendingar og landingarstaður. Sé um loftbelg í svifflugi að ræða, og þess vegna erfitt að áætla landingarstað og landingartíma nákvæmlega, skal nota orðið „langsvif“.

Ath.— Ef um er að ræða fleiri en einn landingarstað, skal tilgreina hvern einstakan ásamt áætluðum landingartíma. Ef um er að ræða margar samfelldar landingar skal tilgreina áætlaðan landingartíma hins fyrsta og síðasta í röðinni (t.d. 070330 UTC-072300 UTC).

5.1.3 Allar breytingar á upplýsingum um fyrirhugað sviftak samkvæmt 5.1.2 hér að framan, skal senda hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eigi síðar en 6 klst. fyrir áætlað sviftak, eða sé um að ræða rannsóknir á sólar- eða geimtruflunum, þar sem nákvæm tímasetning er mikilvæg, eigi síðar en 30 mínútum fyrir áætlaðan upphafstíma aðgerðarinnar.

5.2 TILKYNNING UM SVIFTAK.

5.2.1 Þegar eftir að meðalþungum eða þungum mannlausum frjálsum loftbelg er sleppt skal flugrekandi tilkynna viðeigandi flugumferðarþjónustudeild eftirfarandi:

- a) skírkenni loftbelgs,
- b) sviftaksstað,
- c) sviftakstíma,
- d) áætlaða tímalengd þar til farið er gegnum 18.000 metra (60.000 feta) þrýstingshæð eða tímalengd þar til farflugslagi er náð, ef belgurinn er í eða undir 18.000 metra (60.000 feta) hæð, og áætlaða staðsetningu, og
- e) allar breytingar á áður tilkynntum upplýsingum samkvæmt 5.1.2 g) og h).

5.3 TILKYNNINGAR UM AFLÝSINGAR.

- 5.3.1 Flugrekandi skal tilkynna viðeigandi flugumferðarþjónustudeild jafnskjótt og vitað er að fyrirhuguðu svifi meðalþungs mannlauss frjáls loftbelgs, sem áður hafði verið tilkynnt um samkvæmt grein 5.1, hefur verið aflýst.

6. SKRÁNING STAÐARÁKVARÐANA OG TILKYNNINGAR.

- 6.1 Flugrekandi þungs, mannlauss frjáls loftbelgs í eða undir 18.000 metra (60.000 feta) þrýstingshæð skal fylgjast með svifferli loftbelgsins og senda tilkynningar um staðarákvörðun hans samkvæmt kröfum flugumferðarþjónustu. Flugrekandinn skal skrásetja stöðu loftbelgsins á tveggja klst. fresti, nema flugumferðarþjónustudeildir krefjist tíðari tilkynninga um staðarákvörðun hans.
- 6.2 Flugrekandi þungs, mannlauss frjáls loftbelgs í yfir 18.000 metra (60.000 feta) þrýstingshæð skal fylgjast með svifi hans og senda tilkynningar um staðarákvörðun hans samkvæmt kröfum flugumferðarþjónustu. Flugrekandinn skal skrásetja stöðu loftbelgsins á 24 klst. fresti, nema flugumferðarþjónustudeildir krefjist tíðari tilkynninga um staðarákvörðun hans.
- 6.3 Geti flugrekandi ekki skráð staðarákvörðun samkvæmt 6.1 og 6.2, skal hann þegar tilkynna viðeigandi flugumferðarþjónustudeild það, ásamt síðustu skráðu staðarákvörðun.
- Einnig skal þegar tilkynna flugumferðarþjónustudeildinni er aftur tekst að fylgjast með ferli loftbelgsins.
- 6.4 Flugrekandi skal senda viðeigandi flugumferðarþjónustudeild eftirfarandi upplýsingar einni klukkustund áður en fyrirhugað er að þungur mannlauss frjáls loftbelgur byrji að lækka svifið:
- a) þáverandi staðarákvörðun,
 - b) þáverandi fluglag (þrýstingshæð),
 - c) áætlaða tímasetningu er lækkað er niður úr 18.000 metra (60.000 feta) þrýstingshæð, ef við á,
 - d) áætlaðan landingartíma og landingarstað.
- 6.5 Flugrekandi þungs eða meðalþungs mannlauss frjáls loftbelgs skal tilkynna viðeigandi flugumferðarþjónustudeild þegar svifinu er lokið.

FYLGISKJAL A.**Einelti almannalöftfara.**

Ath.— Til nánari fyllingar er aðalefni ákvæða viðauka B við þennan viðbæti, felld inn í þetta fylgiskjal.

1. Í samræmi við sáttmála Alþjóðaflugmálastofnunarinnar grein 3 d) fallast þátttökupjóðirnar á að þær muni taka fullt tillit til öruggrar leiðsögu almannalöftfars við útgáfu á reglugerðum handa herloftförum sínum. Þar sem einelti almannalöftfara er ævinlega hættulegt hefur fastaráð ICAO samið eftirfarandi sérstök tilmæli sem þátttökuríkin eru hvött til að framfylgja með viðeigandi stjórnvaldsaðgerðum. Samræmd framkvæmd allra er hlut eiga að máli er talin mikilvæg vegna öryggis almannalöftfara og þeirra sem í þeim eru. Þess vegna býður fastaráð ICAO þátttökuríkjunum að tilkynna ICAO um öll frávik sem um kann að vera að ræða í reglugerðum eða framkvæmdum þjóðanna, frá þeim sérstöku tilmælum er hér fara á eftir.

2. Almennt.

- 2.1 Forðast skyldi einelti almannalöftfara og ekki gripið til þess nema sem allra síðasta úrræðis. Komi til þess skal takmarka eineltið við að fá fulla vissu um skírkennd loftfarsins, nema nauðsynlegt sé að snúa loftfarinu á feril flugáætlunar, beina því út fyrir lofthelgi ríkis, leiðbeina því frá hafta-, hömlu- eða hættusvæðum, eða gefa því fyrirmæli um að lenda á tilteknum flugvelli. Ekki skal einelta almannalöftför í æfingaskyni.
- 2.2 Til að koma í veg fyrir eða draga úr þörf á einelti almannalöftfara er mikilvægt að:
- a) eineltistjórnstöðvar leggi sig fram við að afla skírkenndis sérhverra þeirra löftfara sem kynnu að vera almannalöftför og beina nauðsynlegum ráðleggingum og fyrirmælum til slíkra löftfara með aðstoð viðeigandi flugumferðarþjónustudeilda.
Það er mikilvægt að tryggð verði traust og tafarlaus fjarskipti milli eineltistjórnstöðva og flugumferðarþjónustudeilda og gagnkvæmt upplýsingastreymi um almannaflyg, samkvæmt ákvæðum í viðbæti 11.
 - b) svæði sem bönnuð eru almannaflygi og svæði þar sem almannaflyg er ekki leyft án sérstakrar heimildar ríkis, séu greinilega birt í flugmálahandbókum (AIP), í samræmi við ákvæði viðbætis 15, ásamt þeirri áhættu, sem um kann að vera að ræða vegna eineltis, ef þau álpast inn í slík svæði.
Við afmörkun slíkra svæða nálægt auglýstum ATS-leiðum, eða öðrum fjölförnum leiðum, skyldu ríkin taka tillit til tiltækra og áreiðanlegra leiðsögukerfa til afnota fyrir almannalöftför og möguleika þeirra til að halda sig utan við hin afmörkuðu svæði.
 - c) taka til athugunar hvort stofnsetja þurfi viðbótarleiðsögutæki, þar sem nauðsynlegt er, til þess að almannalöftför geti með öryggi flogið í kringum bann- eða haftasvæði, ef þörf krefur.
- 2.3 Til þess að koma í veg fyrir eða draga úr hættum, sem felast í einelti sem gripið er til sem síðasta úrræðis, ætti af fremsta megni að leitast við að tryggja samræmdar aðgerðir flugstjóra og viðeigandi stöðva á jörðu niðri. Í þessu skyni er mikilvægt, að þátttökuríkin geri ráðstafanir til að tryggja að:
- a) öllum flugmönnum almannalöftfara verði kenndar viðeigandi athafnir, sem þeir eiga að viðhafa, og ljósmerki, sem þeim ber að nota, eins og tilgreint er í 3. kafla og viðauka A við þennan Viðbæti,
 - b) flugfélög og flugstjórar almannalöftfara framkvæmi 1. og 2. hluta viðbætis 6 að því er varðar möguleika löftfara til fjarskipta á 121.5 MHz og noti tiltækar eineltiaðferðir og ljósmerki löftfarsins,
 - c) öllu flugþjónustufólki verði kenndar athafnir sem það á að viðhafa samkvæmt ákvæðum viðbætis 11, 2. kafla, PANS-RAC (Doc. 4444),
 - d) öllum flugstjórum eineltilöftfara verði kynntar helstu takmarkanir á getu almannalöftfara og möguleikar þess að einelt löftfar geti verið í hættu stöð vegna tæknilegra örðugleika eða ólögmatra hindrana,
 - e) ljós og ótvíræð fyrirmæli verði gefin eineltistjórnstöðvum og flugstjórum hugsanlegra eineltilöftfara varðandi eineltiathafnir, hvað eineltu löftfari beri að gera, sjáanleg merki gefin á flugi, talstöðvarviðskipti við einelt löftfar og nauðsyn þess að forðast að grípa til vopna,
- Ath. — Sjá grein 3 — 8.

- f) eineltistjórnstöðvar og eineltiloftför fái sambærilegan tæknilegan fjarskiptabúnað og tilgreindur er í fyrra bindi viðbætis 10, svo að þau geti haft fjarskiptasamband við einelt loftför á neyðartíðninni 121.5 MHz,
- g) SSR svarradar verði til afnota, þar sem mögulegt er, til að gera eineltistjórnstöðvum kleift að skírkenna almannaloftför í svæðum þar sem þau kynnu annars að verða einelt. Með slíkum búnaði ætti að mega greina þegar í stað hið fjögurra talna merkjamál í hætti A, 7500, 7600 og 7700.

3. **Eineltiaðferðir.**

- 3.1 Til að forðast áhættu fyrir einelt loftfar ætti að taka í notkun ákveðnar reglur um atferli loftfars sem eineltir almannaloftfar. Í slíkum reglum ætti að taka fullt tillit til tæknilegra takmarkana almannaloftfars, nauðsynjar þess að forðast að fljúga svo nálægt hinu einelta loftfari að hætta verði á árekstri og nauðsynjarinnar að forðast að fljúga þannig þvert fyrir flugleiðina eða framkvæma aðrar athafnir þannig, að ókyrrð verði hættuleg, sérstaklega ef hið einelta loftfar er lítið.

3.2 *Aðferðir til að skírkenna loftfar.*

- 3.2.1 Mælt er með eftirfarandi aðferð fyrir eineltiloftfar til skírkenningar almanna-loftfars:

Fyrsta stig.

Eineltiloftfarið ætti að nálgast einelta loftfarið aftan frá. Forystuloftfarið eða einstakt eineltiloftfar ætti að jafnaði að taka sér stöðu vinstra megin við rétt ofan og framan við einelta loftfarið, þannig að það sé sjáanlegt frá flugmanni einelta loftfarsins og upphaflega ekki nær því en 300 metra. Öll önnur loftför, sem taka þátt í aðgerðinni, ættu að halda sig í hæfilegri fjarlægð frá einelta loftfarinu, helst ofar og aftar.

Þegar hraði og afstaða hafa verið ákveðin ætti loftfarið að halda áfram aðgerðinni á öðru stigi, ef nauðsyn krefur.

Annað stig.

Forystuloftfarið, eða einstakt eineltiloftfar, ætti að nálgast hið einelta loftfar smám saman í sömu hæð og alls ekki koma nær því en bráðnauðsynlegt er til að afla nauðsynlegra upplýsinga.

Forystuloftfarið, eða einstakt eineltiloftfar, ætti að varast að gera flugáhöfn eða farþegum einelta loftfarsins bilt við og hafa stöðugt í huga að athafnir, sem áhöfn eineltiloftfarsins þættu eðlilegar kynnu farþegum og áhöfn almanna-loftfars að þykja hættulegar. Sérhvert annað loftfar, sem tekur þátt í aðgerðinni, ætti að halda sig hæfilega langt frá hinu einelta loftfari. Þegar skírkenningunni er lokið ætti eineltiloftfarið ekki að halda sig lengur í nálægð einelta loftfarsins eins og frá er greint í þriðja stigi.

Þriðja stig.

Forystuloftfarið, eða einstakt eineltiloftfar, ætti að beygja varfærnislega frá hinu einelta loftfari.

Önnur loftför, sem taka þátt í aðgerðinni, ættu að halda sig hæfilega langt frá hinu einelta loftfari og hverfa aftur til forystuloftfarsins.

3.3 *Athafnir til leiðbeiningar.*

3.3.1 Ef nauðsynlegt er talið að hafa afskipti af leiðsögu einelts loftfars eftir skirkenningarathafnirnar samkvæmt fyrsta og öðru stigi hér að framan, ætti eineltiloftfarið að jafnaði að taka sér stöðu rétt ofan og framan við og vinstra megin við einelta loftfarið til þess að flugstjóri hins síðarnefnda geti séð þau sjáanlegu merki sem gefin verða.

3.3.2 Óhjákvæmilegt er að flugstjóri eineltiloftfarsins fullvissi sig um, að flugstjóri einelta loftfarsins viti um eineltið og viðurkenni móttöku gefinna merkja. Ef endurteknar tilraunir til að vekja athygli flugstjóra einelta loftfarsins, með notkun merkjanna í röð 1, 2. hluta viðauka A, bera ekki árangur, má grípa til annarra merkjagjafa í sama tilgangi, þar á meðal sem síðasta úrræði hinna sjáanlegu áhrifa frá aukabrenni, svo framarlega sem það orsakar ekki áhættu fyrir hið einelta loftfar.

3.4 Augljóst er að veðurskilyrði eða landslag geta stundum valdið því að forystu-loftfarið, eða einstakt eineltiloftfar þurfi að taka sér stöðu hægra megin rétt ofan- og framanvið einelta loftfarið.

Þegar svo ber við verður flugstjóri eineltiloftfarsins að gæta þess vandlega að vera stöðugt innan sjónmáls frá flugstjóra einelta loftfarsins.

4. **Eineltu loftfari leiðbeint.**

4.1 Veita skal eineltu loftfari leiðsögu og viðeigandi upplýsingar, um talstöð, svo framarlega sem talsamband næst.

4.2 Þegar eineltu loftfari er leiðbeint skal gæta þess að beina því ekki inn á svæði, þar sem veðurskilyrði eru þannig að skyggni kann að vera lakara en krafist er til sjónflugs, svo og að athafnir þær, sem krafist er af einelta loftfarinu, auki ekki enn frekar þá hættu, sem kynni að skapast ef bilun skyldi verða í loftfarinu.

4.3 Þegar svo óvenjulega vill til, að eineltu almanna-loftfari er fyrirskipað að lenda á landsvæðinu, sem flogið er yfir, verður einnig að gæta þess að:

- a) hinn tiltekni flugvöllur sé hæfur til öruggrar landingar fyrir þá tegund loftfars sem um ræðir, einkum sé flugvöllurinn sjaldan notaður fyrir almannaflug, og
- b) að landslagið umhverfis hann hæfi hringflugi, að-og fráhrarfsflugi,
- c) hið einelta loftfar hafi nægilegt eldsneyti til að komast til flugvallarins,
- d) ef einelta loftfarið er almenn farþegaflugvél, þyrfti flugvöllurinn að hafa svo langa flugbraut, að hann jafngildi a.m.k. 2500 metrum við sjávarmál og nægan styrkleika til að þola þunga loftfarsins, og
- e) þegar mögulegt er, að flugvöllurinn sé einn þeirra sem nákvæmar upplýsingar finnast um í viðeigandi flugmálahandbók.

4.4 Þegar almanna-loftfari er fyrirskipað að lenda á framandi flugvelli er mikilvægt að veita því nægan tíma til að undirbúa landinguna, enda verður að hafa í huga að aðeins flugstjóri almanna-loftfarsins getur metið öryggi landingarinnar með hliðsjón af lengd flugbrautar og þunga loftfarsins á þeim tíma.

4.5 Það er sérlega mikilvægt að veita hinu einelta loftfari allar nauðsynlegar upplýsingar varðandi öryggi aðflugs og landingar, um talstöð.

5. **Viðbrögð einelts loftfars.**

Í 2. hluta staðalsins í viðauka B er eftirfarandi tilgreint:

„2.1 Loftfar sem annað loftfar eineltir, skal þegar í stað:

- a) fylgja fyrirmælum eineltiloftfarsins með því að túlka og fara eftir sjáanlegum merkjum samkvæmt viðauka A,
- b) tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild atvikið, ef unnt er,
- c) reyna að ná talsambandi við eineltiloftfarið eða viðeigandi eineltistjórndeild, á neyðartíðninni 121.5 MHz, veita upplýsingar um kallmerki loftfarsins og eðli flugsins, og ef við á og engu talsambandi verið náð, endurtaka tilraunina á neyðartíðninn 243 MHz,
- d) velja „SSR hátt A, merki 7700“, ef loftfarið er búið radarsvara, nema önnur fyrirmæli berist frá viðeigandi flugumferðarþjónustudeild“.

„2.2 Ef einhver þau fyrirmæli, sem berast um talstöð, hvaðan sem þau kunna að berast, stangast á við þau sem eineltiloftfarið hefur gefið með sjáanlegum merkjum, skal hið einelta loftfar óska nánari skýringa þegar í stað, og á meðan halda áfram að fylgja þeim sjáanlegu fyrirmælum sem eineltiloftfarið hefur gefið“.

„2.3 Ef einhver þau fyrirmæli sem berast um talstöð, hvaðan sem þau kunna að berast, stangast á við þau sem eineltiloftfarið hefur gefið um talstöð, skal einelta loftfarið óska nánari skýringa þegar í stað, og á meðan halda áfram að fylgja þeim fyrirmælum sem eineltiloftfarið hefur gefið um talstöðina“.

6. **Sjáanleg merki notuð á flugi.**

- 6.1 Þau sjáanlegu merki sem eineltiloftfar og einelt loftfar ættu að nota eru tilgreind í viðauka A við þennan viðbæti.

7. **Talstöðvarviðskipti milli eineltistjórnstöðvar eða eineltiloftfars og einelts loftfars.**

- 7.1 Við einelti ætti eineltistjórnstöðin og eineltiloftfarið:

- a) fyrst að reyna að koma á talsambandi við einelta loftfarið á tungumáli sem báðir skilja, á neyðartíðninni 121.5 MHz og nota kallmerkið „eineltistjórnn“, einelti (kallmerki) og einelt loftfar, eftir því sem við á, og
- b) ef það mistekst, reyna að koma á talsambandi við einelta loftfarið á þeim öðrum tíðnum sem ATS stjórnvöld tilgreina, eða koma á talsambandi með aðstoð ATS deilda.

- 7.2 Sé talsambandi náð meðan á einelti stendur, en fjarskipti á tungumáli er báðir skilja ókleif, skal reyna að koma fyrirmælum, viðurkenningu á móttöku þeirra og öðrum áriðandi upplýsingum áleiðis, með því að nota eftirfarandi orðasambönd og framburð þeirra og tvítaka sérhvert orð og orðasamband:

Orðasambönd eineltiloftfars.

Orðasamband:	Framburður:	Pýðing:
CALL SIGN	KOL-SÆN	Hvað er kallmerki þitt?
FOLLOW	FOL-LÓ	Fylgið mér
DESCEND	DÍ-SEND	Lækkið til landingar
YOU LAND	JÚ-LAND	Lendið á þessum flugvelli
PROCEED	PRÓ-SÍÐ	Haldið áfram

Orðasambönd einelts loftfars.

Orðasamband:	Framburður:	Pýðing:
CALL SIGN	KOL-SÆN	Kallmerki mitt er
WILCO	VILL-KÓ	Skilið, skal gert
CAN NOT	KANN-NOTT	Get ekki
REPEAT	RÍ-PÍT	Endurtakið
AM LOST	ÆM-LOST	Staðarákvörðun óþekkt
MAYDAY	MEI-DEI	Er nauðulega staddur
HIJACK	HÆ-DJAKK	Ég hef verið eineltur
LAND	LAND	Ég óska að lenda á
(nafn staðar)	(nafn staðar)	(staðarnafn)
DESCEND	DÍ-SEND	Ég óska eftir lækkun

Ath. 1 — Í 2. dálki eru áhersluatriði undirstrikuð.

Ath. 2 — Kallmerkið, sem óskað er eftir, er það sem notað er í talviðskiptum við flugumferðarþjónustudeildir og ber saman við sérkenni loftfarsins í flugáætlun.

Ath. 3 — Ekki er alltaf æskilegt að nota orðið „HIJACK“.

8. **Ekki gripið til notkunar vopna.**

Ath. — Við einróma samþykki 25. fundar (auka) ICAO þingsins, hinn 10. maí 1984 á 3. grein ICAO sáttmálans um almannaflyg, viðurkenndu þátttökurin að „sérhvert ríki verði að forðast að grípa til vopna gegn almannaflöfðum á flugi“.

- 8.1 Notkun leitarskóta (Tracer Bullets), til að vekja athygli, er hættuleg og þess er vænst að ráðstafanir verði gerðar til að forðast notkun þeirra, svo að mannlífum í loftförum og öryggi loftfara verði ekki stefnt í hættu.

9. **Samvinna milli eineltistjórnstöðva og flugþjónustudeilda.**

- 9.1 Mikilvægt er að stöðug og nán samvinna sé milli eineltistjórnstöðva og hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeilda, á öllum stigum við einelti loftfars, sem er, eða kynni að vera almannalöftfar, til þess að flugþjónustudeildin fylgist stöðugt með gangi mála og því hvaða kröfur eru gerðar til einelta loftfarsins.