STJÓRNARTÍÐINDI B 8 – 1992

7. janúar 1992 133 Nr. 55

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 1, 2, 3, 4, ásamt fylgiskjölum merkt A og B, 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 ennfremur 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 þegar gildi. Jafnframt falla úr gildi auglýsingar um sama efni nr. 99 10. febrúar 1987, nr. 636 21. desember 1987 og nr. 332 30. júlí 1990.

Samgönguráðuneytið, 7. janúar 1992.

Halldór Blöndal.

Halldór S. Kristjánsson.

Prentsmiðjan Gutenberg hf.

Fylgiskjal.

Flugreglur (viðbætir 2).

I. KAFLI

ORÐASKÝRINGAR.

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 aðila er sameiginlega veita þessa þjónustu.

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

Aðflugsstjórn *(Approach control office).* Deild sem veitir stjórnuðu flugi, í að- og brottflugi til og frá einum eða fleiri 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:

a) Akreinar loftfarastæðis (Aircraft stand taxilane). Hluti hlaðs, hannaður sem akbraut og eingöngu ætlaður til að komast að loftfarastæðum.
b) Akbrautir á hlöðum (Apron taxiway). Hluti akreinakerfis á hlöðum ætlað til aksturs um hlöðin.
c) Hraðakstursbraut (Rapid exit taxiway). Akbraut tengd flugbraut í hvössu horni og hönnuð til hraðaksturs af flugbraut eftir lendingu, 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 lendingu, en að meðtöldu flugi þyrlna rétt yfir yfirborði flugvallar innan áhrifa frá jörðu og með akturshraða loftfara, þ.e. flugakstur.

Athafnasvæði *(Movement area).* Sá hluti flugvallar, sem ætlaður er fyrir flugtök og lendingar 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, leið sem lýtur flugumferðarstjórn eða ekki, 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 lendingarflugvelli, til komu yfir lendingarflugvöll.

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

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 blindaðflug 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 flugbrögð 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 lendingu. Ef lendingu 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 skýjahæð.
Ath.– Lágmark sjónflugsskilyrða er tilgreint í 4. kafla.

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

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 netstefnu).

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

Flugbraut *(Runway)*. Afmarkað, rétthyrnt svæði á flugvelli, gert til flugtaks og lendingar 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 að halda áfram samkvæmt skilyrðum, sem flugstjórnardeild tilgreinir.
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 „lendingar-" til að auðkenna þann hluta flugsins sem flugheimildin nær til.

Flugheimildarmörk *(Clearance limit)*. Sá staður, sem loftfar fær flugheimild til.

Flughæð *(Altitude)*. Lóðrétt fjarlægð lárétts 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 Hektopasköl (hPa) og aðgreindur er frá öðrum slíkum flötum af tilteknum loftþrýstingsmun.
Ath. 1 – Þrýstingshæðarmælir, 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 Hectopasköl (hPa).
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 radíóleiðsögutækjum.

Flugmálahandbók – AIP *(Aeronautical information publication – AIP)*. Bók, sem flugmálastjórn ríkis gefur út og í er varanleg fræðsla, nauðsynleg við flug og flugrekstur.

Flugradíóstöð *(Aeronautical station)*. Radíóstöð 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 fartíma stendur.

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

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

Flugstjórnarrými *(Controlled airspace).* Loftrými af tiltekinni stærð, þar sem blindflugi og sjónflugi er veitt flugstjórnarþjónusta samkvæmt flokkun loftrýmis.
Ath.– Stjórnað loftrými er almennt hugtak, sem á við A, B, C, D og E flokka ATS-loftrýmis.

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.

Flugstjórnarsvæðisþjónusta *(Area control service).* Flugstjórnarþjónusta, sem veitt er stjórnuðu 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
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.

Flugumferðarupplýsingar. *(Traffic information).* Upplýsingar, sem flugumferðarþjónustudeildir veita flugmönnum til að vara þá við annarri flugumferð, sem tekið er eftir eða vitað um nálægt stöðu eða fyrirhugaðri flugleið loftfars, til að hjálpa flugmönnum að forðast árekstra.

Flugumferðarþjónusta *(Air traffic service).* Almennt hugtak sem táknar ýmist flugupplýsingaþjónustu, viðbúnaðarþjónustu, ráðgjafarþjónustu eða flugstjórnarþjónustu, (flugstjórnarsvæðisþjónustu, 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 flugvalla.

Flugvél *(Aeroplane).* Vélknúið 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 flugliðaskírteinis og falið er starf sem nauðsynlegt er við starfsemi loftfarsins meðan á fartíma 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" táknar að flugvallarumferð sé veitt flugstjórnarþjónusta, en gefur ekki endilega til kynna, að þar sé flugstjórnarsvið.

Gildandi flugáætlun *(Current flight plan)*. Flugáætlun, með eða án breytinga frá skráðri flugáætlun, eftir að flugheimild hefur verið veitt.

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)*. Viðeigandi stjórnvald, sem það ríki tilnefnir, sem ber ábyrgð á að veita 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 lóðrétta stöðu loftfars á flugi og á ýmist við hæð, flughæð eða fluglag.

Lendingarsvæði *(Landing area)*. Sá hluti athafnasvæðis flugvallar sem ætlaður er fyrir lendingar 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.

Loftrými flugumferðarþjónustu *(Air traffic services airspaces)*. Loftrými af tilgreindri stærð, merkt bókstöfum í stafrófsröð. Innan þess er tilgreindum tegundum flugs heimilað flug og þar gildir mismunandi flugumferðarþjónusta og flugreglur.

Ath.– ATS-loftrými eru flokkuð og merkt bókstöfunum A-G.

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 4.

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

Ráðgjafarleið *(Advisory route)*. Afmörkuð leið, þar sem ráðgjafarþjónusta er fáanleg.

Ráðgjafarrými *(Advisory airspace)*. Loftrými af tilgreindri stærð, eða afmörkuð leið, þar sem ráðgjafarþjónusta er fáanleg.

Ráðgjafarþjónusta *(Air traffic advisory service).* Þjónusta veitt loftförum í blindflugi innan ráðgjafarrýmis til að annast aðskilnað milli þeirra eins og við verður komið.

Ráðgjöf til að afstýra árekstri. *(Traffic avoidance advice).* Ráðgjöf, sem flugumferðarþjónustudeildir veita flugmönnum um tilgreind flugbrögð til að forðast árekstur.

Sérlegt sjónflug *(Special VFR flight).* Sjónflug, sem flugumferðarstjórn heimilar í flugstjórnarsviði 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 conditions).* Veðurskilyrði, sem eru tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjahæð 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 fram undan.
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.

Skýjahæð *(Ceiling).* Sú hæð frá yfirborði jarðar upp að neðra borði lægsta skýjalags, neðan 20.000 feta (6000 m), sem þekur meira en helming himinhvolfsins.

Skyggni *(Visibility).* Sú fjarlægð, sem ástand andrúmsloftsins gerir mögulegt að sjá og greina áberandi óupplýsta hluti að degi til og áberandi upplýsta hluti að nóttu, tilgreind í metrum og kílómetrum.

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

Stjórnað flug *(Controlled flight).* Sérhvert flug, sem þarf flugheimild.

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 lendingar loftfara og ferðir þeirra á jörðu í sambandi við flugtök og lendingar, 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 fljúga má til, ef ómögulegt eða óráðlegt verður að halda áfram til eða lenda á ákvörðunarflugvelli.

Varaflugvellir teljast:

Varaflugvöllur við flugtak. *(Take-off alternate).* Varaflugvöllur, sem hægt er að lenda á, ef nauðsyn krefur skömmu eftir flugtak og ekki er hægt að nota brottfararflugvöll.

Varaflugvöllur á flugleið. *(En-route alternate).* Flugvöllur, sem loftfar gæti lent á, ef um óvenjulegt ástand eða hættuástand yrði að ræða í leiðarflugi.

Varaflugvöllur ákvörðunarstaðar. *(Destination alternate).* Varaflugvöllur, sem loftfar gæti farið til, ef ómögulegt eða óráðlegt verður að lenda á ákvörðunarflugvelli.
Ath.– Brottfararflugvöllur getur einnig verið varaflugvöllur á flugleið eða varaflugvöllur ákvörðunarstaðar.

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 notuð 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 lendingar.

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

Þrýstingshæð *(Pressure-altitude)*. Loftþrýstingur sýndur sem hæð yfir sjávarmáli og samsvarar þeim þrýstingi, sem er í meðallofti (sjá Annex 8).

II. 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 viðbætir 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 athafnasvæði 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.1 – Viðeigandi upplýsingar um þá þjónustu, sem veita skal loftförum, sem fljúga samkvæmt bæði sjónflugs- og blindflugsreglum í hinum sjö flokkum ATS-loftrýmis, er að finna í viðbæti (Annex) 11, gr. 2.6.1 og 2.6.3.

Ath.2 – 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 stjórntækjunum eða ekki, vera ábyrgur fyrir því að starfsemi loftfarsins sé í samræmi við flugreglurnar. Honum skal þó heimilt að víkja frá reglunum þegar slíkt frávik er bráðnauðsynlegt 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 aðila 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.

III. 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 lendingar eða þegar sérstakt leyfi hefur fengist frá hlutaðeigandi stjórnvaldi.

Ath.– Sjá 4.5 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 lægsta nothæfa fluglagi eða, þegar við á, ofar skiptihæð.

b) flughæðir, fyrir flug fyrir neðan lægsta 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 tilgreind 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 4.

3.1.9 **Bannsvæði og haftasvæði.**
Loftfari skal ekki flogið í bann- 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, án tillits til í hvaða flokki loftrýmis er flogið og í akstri á athafnasvæði 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.

3.2.2.1 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 og með fullu tilliti til áhrifa flugrastar.

3.2.2.2 **Ferlar mætast.** Þegar tvö loftför nálgast á sem næst gagnstæðum ferli og hætta er á árekstri skal hvort um sig breyta stefnu til hægri.

3.2.2.3 **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, sviffflugum og loftbelgjum,
b) loftskip skulu víkja fyrir sviffflugum og loftbelgjum,
c) sviffflugur skulu víkja fyrir loftbelgjum,
d) vélknúin loftför skulu víkja fyrir loftförum, sem hafa önnur loftför eða hluti í flugtogi.

3.2.2.4 **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.

3.2.2.5 **Lending.**

3.2.2.5.1 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 lendingar.

3.2.2.5.2 Þegar tvö eða fleiri loftför, þyngri en loft, nálgast flugvöll, til lendingar, 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 lendingar, eða fara fram úr því. Þó skulu vélknúin loftför, þyngri en loft, veita sviffflugum forgang.

3.2.2.5.3 **Nauðlending.** Loftfar, sem verður þess vart að annað loftfar neyðist til að lenda, skal víkja fyrir því.

3.2.2.6 **Flugtak.**
Loftfar í akstri á umferðarsvæði flugvallar skal víkja fyrir loftfari sem er í flugtaki eða um það bil að hefja flugtak.

3.2.2.7 **Akstur loftfara.**

3.2.2.7.1 Eftirfarandi gildir ef hætta er á árekstri milli tveggja loftfara í akstri á athafnasvæði flugvallar:

a) komi tvö loftför hvort á móti öðru, skulu bæði nema staðar, eða þegar aðstæður 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 3.2.2.4 um nánari lýsingu á framúrakstri loftfara.

3.2.2.7.2 Loftfar í akstri á umferðarsvæði flugvallar skal nema staðar og bíða við allar akstursbiðstöður, nema flugturn heimili annað.

Ath.– Sjá merkingar og tilheyrandi tákn um akstursbiðstöður í viðbæti 14, fyrra bindi gr. 5.2.9 og 5.4.2.

3.2.2.7.3 Loftfar í akstri á umferðarsvæði flugvallar skal nema staðar og bíða við öll upplýst stöðvunarljós og má halda áfram, þegar slökkt hefur verið á slíkum ljósum.

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 í viðaukum. Nákvæmar tæknlegar lýsingar á ljósum loftfara eru í III. hluta Lofthæfnishandbókarinnar (Doc. 9051-AN/896) og fyrir þyrlur 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.

Ath.– Ljós í öðrum tilgangi, svo sem lendingarljós og flóðljós á skrokki loftfars, má nota til viðbótar viðvörunarljósunum, sem tilgreind eru í Lofthæfishandbókinni („Airworthiness Technical Manual") (Doc 9051) til að loftfarið sjáist greinilega.

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 flugvalla 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 stjórnsæti 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
Loftfar á ferð á flugvelli eða í námunda 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 lendingar 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 „alþjóðareglugerða, 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 samþykkti (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 lendingu 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 sólaruppràsar 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 Flugáætlanir.

3.3.1 **Gerð flugáætlunar.**

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

3.3.1.2 **Skylda til að leggja fram flugáætlun.**

3.3.1.2.1 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 hernaðaraðila eða flugumferðarþjónustudeildir nágrannaríkja svo að koma megi í veg fyrir hugsanlega þörf á einelti til að bera kennsl á loftfarið.
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 lendingu á flugvelli með flugturni.

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

3.3.1.2.3 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 mínútum 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.

3.3.2 **Efni flugáætlunar.** 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 fáanlegar 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. þyrlur og loftbelgir, kynnu að nota.

3.3.3 **Gerð flugáætlunar.**

3.3.3.1 Flugáætlun skal geyma upplýsingar um þá liði, sem máli skipta, að 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.

3.3.3.2 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.

3.3.4 **Breytingar á flugáætlun.**

Með hliðsjón af ákvæðum gr. 3.6.2.2 skal tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild, við fyrstu hentugleika, allar breytingar, sem gerðar eru á flugáætlunum vegna blindflugs eða stjórnaðs sjónflugs. Vegna annars sjónflugs skal tilkynna sama aðila allar verulegar breytingar á flugáætlun, 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).

3.3.5 **Gildislok flugáætlunar.**

3.3.5.1 Flugumferðarþjónustudeild lendingarstaðar skal tilkynnt, eins fljótt og við verður komið, annaðhvort í eigin persónu eða með notkun fjarskiptatækja, um lendingu í hverju því flugi, sem lögð hefur verið fram flug áætlun um, frá byrjun til enda, eða um síðasta hluta þess til ákvörðunarstaðar, nema hlutaðeigandi ATS-stjórnvald ákveði annað.

3.3.5.2 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.

3.3.5.3 Þegar engin flugumferðarþjónustudeild er á lendingarstað skal, eins fljótt og unnt er og þess er krafist, tilkynna næstu flugumferðarþjónustudeild lendinguna, með bestu tiltækum ráðum.

3.3.5.4 Þegar kunnugt er að fjarskipti við lendingarstað eru ófullnægjandi og ekki er hægt að koma lendingartilkynningu áleiðis skal gera eftirfarandi ráðstafanir ef auðið er og þess er krafist: Rétt fyrir lendingu skal senda hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild tilkynningu um talstöð og jafngildir hún þá tilkynningu um lendingu. Venjulega skal tilkynning þessi send flugradíóstöð flugupplýsingasvæðisins sem loftfarið er í.

3.3.5.5 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) lendingarstað,
e) Komutíma.

Ath.– Ætlið þegar lendingartilkynningar er krafist, en hún ekki send, getur það valdið alvarlegum truflunum á flugumferðarþjónustu og haft í för með sér mikinn kostnað ónauðsynlegra leitar- og björgunaraðgerða.

3.4 Merki.

3.4.1 Eftir að hafa séð eða móttekið eitthvert þeirra merkja, sem skráð eru í viðauka 1, skal loftfar gera þær ráðstafanir sem krafist er samkvæmt túlkun merkisins í þeim viðauka.

3.4.2 Við notkun skulu merkin í viðauka 1 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 lendingu.

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

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

3.6.1.4 Loftfar á stjórnuðum 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 stjórnað 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 stjórnað 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 þörf greinar 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.** Ef í stjórnuðu 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 meðalflughraði 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 lendingarstað 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.** 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 samkvæmt gildandi flugáætlun verður ekki framkvæmanlegt samkvæmt sjónflugsskilyrðum, skal stjórnað sjónflug:

a) biðja um breytta flugheimild sem geri því kleift að halda áfram í sjónflugsskilyrðum til ákvörðunarstaðar eða varaflugvallar, eða fara úr því loftrými, þar sem flugheimildar er krafist, eða,

b) ef heimild samkvæmt a) fæst ekki, halda áfram samkvæmt sjónflugsskilyrðum og tilkynna hlutaðeigandi flugstjórnardeild hvað gert verður, annað hvort að fara úr hlutaðeigandi loftrými eða lenda á næsta hentugum 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 stjórnuðu flugi, skal, svo fljótt sem auðið er, tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild tíma, lag og gefa aðrar nauðsynlegar upplýsingar þegar flogið er yfir sérhvert skyldustöðumið, 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 svarratsjá (SSR Mode C) fullnægir kröfum um hæðarupplýsingar í staðarákvörðun, eru tiltekin í ICAO „PANS/RAC", 2. kafla.

3.6.4 **Flugumferðarstjórn lýkur.** Þegar loftfar á stjórnuðu flugi ætlar ekki að lenda á flugvelli með flugturni skal það tilkynna hlutaðeigandi flugstjórnardeild jafnskjótt og það hættir að vera háð flugstjórnarþjónustu.

3.6.5 **Fjarskipti.**

3.6.5.1 Loftfar, sem er á stjórnuðu flugi, skal halda stöðugan hlustvörð á viðeigandi taltíðni 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 talstöð bilar, þannig að ekki er hægt að fullnægja ákvæðum í 3.6.5.1, þá skal loftfarið fara eftir reglum um talviðskipti sem er að finna í ICAO-viðbæti nr. 10, 2. bindi, 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 lendingu 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 lendingarstað (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 móttekinn og staðfestur, eða – ef enginn áætlaður aðflugstími hefur verið móttekinn 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 stjórnuð 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 talsamband, fari eftir þeim reglum sem tilgreind 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 – Ábyrgð ATS deilda, er ólögmætar hindranir loftfara eiga sér stað, er tilgreind í viðbæti 11.

Ath. 2 – Leiðbeiningar, sem fylgja skal, þegar ólögmætar hindranir loftfara eiga sér stað og loftfarið getur ekki tilkynnt flugstjórnardeild það, eru tilgreindar í fylgiskjali B við þennan viðbæti.

Ath. 3 – Þau loftför, sem búin eru ratsjársvara (SSR) og hindruð eru á ólögmætan hátt, skulu bregða 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 almannaloftfara skal hagað samkvæmt reglum og reglugerðum stjórnvalda aðildarríkja ICAO og í samræmi við sáttmálann um alþjóðaflug, einkum grein 3 (d), þar sem aðildarríkin ábyrgjast að taka fullt tillit til öryggis leiðsögu almannaloftfara, við útgáfu reglna handa ríkisloftförum sínum. Samkvæmt því skal, við samningu viðeigandi reglna og reglugerða stjórnvalda, taka fullt tillit til ákvæða 2. hluta viðauka 1 og 1. hluta viðauka 2.

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 samþykkti sjáanlegu merkin í viðauka 1 við þennan viðbæti, brýnt fyrir aðildarríkjunun að sjá um að ríkisloftför þeirra fylgi þeim nákvæmlega. Þar eð einelti almannaloftfara er ævinlega áhættusamt, hefur fastaráð ICAO einnig samið sérstök tilmæli, sem brýnt er fyrir aðildarríkjunum að fylgja nákvæmlega. Þessi sérstöku tilmæli er að finna í fylgiskjali A.

3.8.2 Flugstjóri almannaloftfars, sem einelt er, skal fylgja reglunum í viðauka 2, 2. og 3. hluta, túlka og fylgja sjáanlegu merkjunum eins og þau eru tilgreind í 2. hluta viðauka 1.

Ath. – Sjá einnig greinar 2.1.1 og 3.4.

IV. KAFLI
SJÓNFLUGSREGLUR.

4.1 Þegar ekki er um sérlegt sjónflug að ræða skal allt sjónflug háð þeim skilyrðum um skyggni og fjarlægð frá skýjum, sem jöfn eru eða strangari en tilgreint er í eftirfarandi töflu:

Tafla 4-1*
Sjá 4.1

Flokkur loftrýmis	B	C D E	F G	
			Yfir 3000 ft (900m) AMSL eða 1000 ft (300m) yfir landi, hvort sem hærra er.	Í eða undir 3000 ft (900m) AMSL eða 1000 ft yfir landi, hvort sem hærra er.
Fjarlægð frá skýjum	Laus við ský	1500m lárétt, 1000 ft (300m) lóðrétt		Laus við ský og sér til jarðar
Flugskyggni	8 km í og ofar en 10.000 ft (3050 m) AMSL 5 km neðar en 10.000 ft (3050 m) AMSL			5 km **

* Þegar skiptihæð er lægri en 10.000 fet (3050m) AMSL, skal nota FL 100 í stað 10.000 feta.

** Þegar hlutaðeigandi ATS-stjórnvald ákveður:

a) má leyfa flug við minna flugskyggni, allt að 1500m, ef flogið er:

1. svo hægt, miðað við skyggnið að nægur tími gefist til að fylgjast með annarri umferð eða hindrunum til að afstýra árekstri, eða:
2. við kringumstæður, þar sem líkur til að mæta annarri flugumferð eru venjulegar litlar, t.d. í svæðum, þar sem lítið er flogið og við verkflug í lágum hæðum.

b) þyrlum er þó heimilt að fljúga við minna en 1500 m. flugskyggni, ef flogið er svo hægt, að nægur tími gefist til að fylgjast með annarri umferð eða hindrunum til að afstýra árekstri.

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) skýjahæð er lægri en 1500 fet (450 m), eða
b) vallarskyggni er minna en 5 km.

4.3 Sjónflugi, sem fram fer milli sólseturs og sólarupprásar og eða á öðru því tímabili, sem hlutaðeigandi ATS-stjórnvöld kunna að kveða skal hagað samkvæmt skilyrðum, sem þau setja.

4.4 Hafi ATS-stjórnvald ekki veitt sérstaka heimild, skal ekki fljúga sjónflug:
a) fyrir ofan FL 200,
b) þegar flogið er á markahraða og hljóðfráum hraða.

4.5 Ekki má fljúga sjónflug, nema nauðsynlegt sé vegna flugtaks og lendingar, eða með sérstöku leyfi hlutaðeigandi stjórnvalds:
a) Yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa eða yfir útisamkomum í minni hæð en 1000 fetum (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 fetum (150 m) yfir láði eða legi.

Ath. 1 – sjá einnig 3.1.2
Ath. 2 – lágmarksskýjahæð til flugtaks frá flugvöllum utan flugstjórnarsviða skal vera 700 fet.

4.6 Þar sem annað er ekki tekið fram í flugheimildum eða hlutaðeigandi ATS-stjórnvald tilgreinir ekki sérstaklega, skal sjónflug í láréttu farflugi ofar en 3000 ft. (900 m) yfir láði eða legi, eða hærra, ef hlutaðeigandi ATS-stjórnvald mælir svo fyrir, fljúga í farflugslagi, sem á við feril þess og sýnt er í töflu um farflugslög í viðauka 3.

4.7 Við sjónflug skal fylgja fyrirmælum í grein 3.6:
a) þegar flogið er í B, C og D flokkum loftrýmis,
b) þegar það er þáttur í flugvallarumferð flugvalla með flugturni, eða
c) Þegar um sérlegt sjónflug er að ræða.

4.8 Loftfar í sjónflugi, innan eða á leið inn í svæði eða eftir leiðum, sem hlutaðeigandi ATS-stjórnvald hefur ákveðið samkvæmt 3.3.1.2.1 c) eða d), skal halda stöðugan hlustvörð á viðeigandi taltíðni þeirrar flugumferðarþjónustudeildar sem veitir flugupplýsingaþjónustu og staðan í sjónfluginu tilkynnt þegar þörf krefur.

Ath.– Sjá athugasemd sem fylgir gr.3.6.5.1.

4.9 Ef loftfar í sjónflugi óskar að breyta um og fljúga samkvæmt blindflugsreglum 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 3.3.1.2.

V. 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 lendingar 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 samkvæmt 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 farflugslagi eða ef farflugsklifur er heimilað skal flogið milli tveggja laga eða ofar lagi sem valið er samkvæmt:

a) töflu yfir farflugslög samkvæmt viðauka 3, eða

b) breyttri töflu yfir farflugslög þegar þess er krafist, í samræmi við viðauka 3, 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.**

Loftfari 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 3 nema þegar hlutaðeigandi ATS-stjórnvald tilgreinir annað fyrir flug í 3000 fetum (900 m) yfir meðalsjávarmáli eða neðar, eða

b) breyttri töflu yfir farflugslög þegar þess er krafist í samræmi við viðauka 3 um flug ofar fluglagi 290.

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

5.3.2 **Fjarskipti.**

Loftfar á blindflugi utan flugstjórnarrýmis, en innan eða inn í svæði, eða eftir leiðum, sem hlutaðeigandi ATS-stjórnvald hefir ákveðið samkvæmt 3.3.1.2.1 c) eða d), skal halda hlustvörð á viðeigandi taltíðni og koma á nauðsynlegu, gagnkvæmu talsambandi við flugumferðarþjónustudeild þá er veitir flugupplýsingaþjónustu.

Ath.– Sjá ath. sem fylgir í gr. 3.6.5.1.

5.3.3 **Tilkynningar um staðarákvarðanir.**

Þau loftför 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.– Loftfar, 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 1

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 áríðandi merkjum er að finna í ICAO viðbæti nr. 10, 2. bindi, 5. kafla.

Ath. 3 – Nánari upplýsingar um sjáanleg 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 bráð hætta vofi yfir og að tafarlausrar aðstoðar sé þörf:

a) Merkið SOS (.../- - -/...) sent um morsstöð eða með öðrum hætti,
b) orðið „MEIDEI“ (á ensku MAYDAY) sent um talstöð,
c) flugeldar eða skot sem gefa frá sér rautt ljós og skotið er einu í einu með stuttu millibili,
d) 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-viðvörunarmerkið 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:

a) kveikt og slökkt til skiptis á lendingarljósum loftfarsins, eða
b) kveikt og slökkt til skiptis á siglingaljósum 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 mjög áríðandi skeyti um öryggi skips, loftfars eða annars farartækis eða um öryggi einhvers manns um borð eða í augsýn:

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

2. Merki sem nota skal ef til eineltis kemur.

2.1 Merki eineltiloftfars og viðbrögð einelts loftfars.

Flokkur	*Merki EINELTI loftfars*	*Merking*	*Viðbrögð EINELTS loftfars*	*Merking*
1.	Að degi eða nóttu: Loftfari skal vagga og kveikja og slökkva óreglulega á sigl-ingaljósum (og lendingarljósum á þyrlum) frá stöðu rétt ofan og framan við og venjulega til vinstri við hið einelta loftfar (eða hægri ef einelta loftfarið er þyrla) og eftir að staðfesting er móttekin, beygja hægt og í sömu hæð í æskilega stefnu, venjulega til vinstri (eða til hægri ef um þyrlu er að ræða). *Ath.-1 Veðurskilyrði eða landslag geta valdið því að eineltiloftfarið þurfi að vera í annarri afstöðu og beygja í aðra átt en tilgreint er hér að ofan.* *Ath. 2 - Ef einelta loftfarið getur ekki fylgst með eineltiloftfarinu er þess vænst að hið síðarnefnda fljúgi biðflugshringi og vaggi sér hvert sinn sem það fer fram úr því einelta.*	Loftfar yðar er einelt. Fylgið mér.	Að degi eða nóttu: Loftfari skal vagga og kveikja og slökkva óreglulega á siglingaljósum og eineltiloftfarinu fylgt. *Ath.- Viðbótaraðgerðir hins einelta loftfars eru tilgreindar í 3. kafla, gr. 3.8.*	Skilið og mun fylgja fyrirmælum.
2	Að degi eða nóttu: Skyndileg breyting á stöðu í átt frá einelta loftfarinu fólgin í klifurbeygju, sem er 90^{0} eða meira án þess að farið sé yfir fluglínu einelta loftfarsins.	Loftfar yðar má halda áfram.	Að degi eða nóttu: Loftfari skal vaggað.	Skilið og mun fylgja fyrirmælum
3	Að degi eða nóttu: Setja skal niður hjól (ef uppi), með lendingarljós á og fljúga yfir braut í notkun eða, ef einelta loftfarið er þyrla fljúga yfir þyrluvöll. Ef um þyrlur er að ræða gerir eineltiþyrlan aðflug til lendingar og vokir nálægt lendingarsvæðinu.	Lendið loftfari yðar á þessum flugvelli.	Að degi eða nóttu: Setja skal niður hjól (ef uppi),með lendingarljós á og fylgja einelti-loftfarinu, og ef óhætt er talið að lenda, eftir að flogið er yfir braut í notkun eða þyrluvöll, skal lenda loftfarinu.	Skilið og mun fylgja fyrir-mælum

2.2 Merki einelts loftfars og viðbrögð eineltiloftfars.

Flokkur	*Merki EINELTS loftfars*	*Merking*	*Viðbrögð EINELTI loftfars*	*Merking*
4	Að degi eða nóttu: Draga skal upp hjól (ef búnaður leyfir) og kveikja og slökkva á lendingarljósum meðan flogið er yfir braut í notkun eða þyrluvöll, í meiri hæð en 1000 fetum (300m) en minni en 2000 fetum (600m), (fyrir þyrlur skal hæðin vera milli 170 fet (50m) og 330 fet (100m)). yfir flugvelli og halda áfram að fljúga í hringi umhverfis braut í notkun eða þyrluvöll. Ef ekki er hægt að kveikja og slökkva á lendingarljósum skal nota önnur ljós sem tiltæk eru.	Tiltekinn flugvöllur er ófullnægjandi.	Að degi eða nóttu: Ef æskilegt er að einelta loftfarið fylgi eineltiloftfarinu eftir til annars flugvallar þá dregur eineltiloftfarið upp hjól sín (ef búnaður leyfir) og notar merkin sem tilgreind eru í 1. flokki fyrir eineltiloftför. Ef ákveðið er að sleppa einelta loftfarinu þá notar eineltiloftfarið merkin, sem tiltekin eru í 2. flokki fyrir eineltiloftfar.	Skilið, fylgið mér Skilið, Loftfarið má halda áfram.
5	Að degi eða nóttu: Kveikt og slökkt reglulega á öllum tiltækum ljósum, en þannig að aðgreint verði frá leiftrandi ljósum.	Get ekki fylgt fyrirmælum	Að degi eða nóttu: Notið merkin í 2. flokki,sem ætluð eru eineltiloftförum.	Skilið
6	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 eineltiloftförum.	Skilið.

3. Sjáanleg 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.

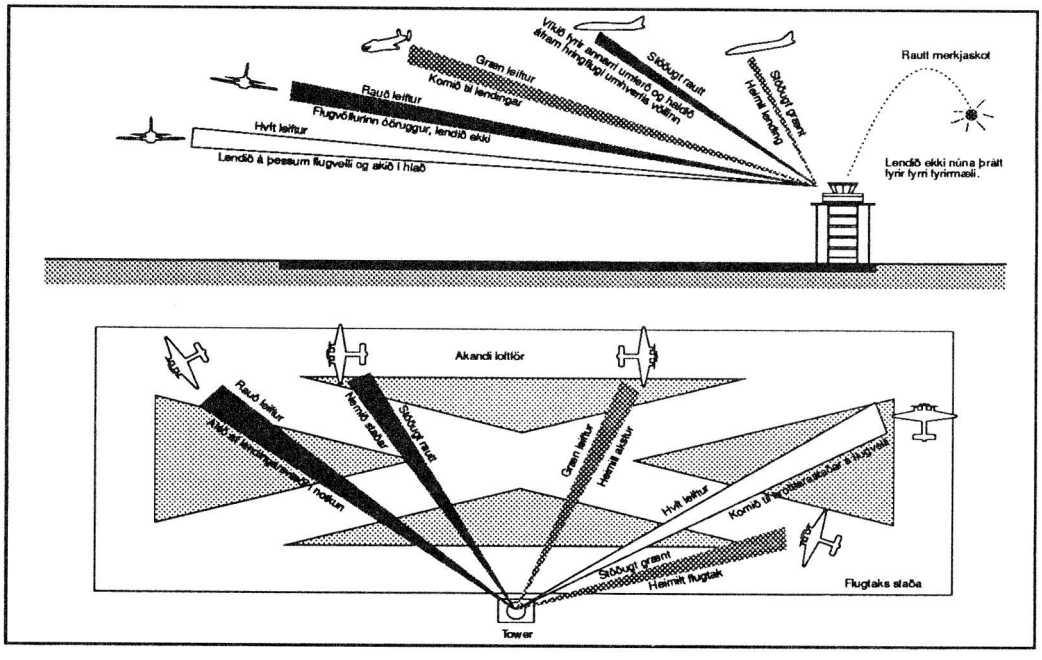
4.1 Ljós og skotmerki.

4.1.1 Fyrirmæli

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

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

Mynd 1.1



4.1.2 Staðfesting loftfars

a) Á flugi:

1) að degi: vagga skal loftfari.

Ath.– Ekki skal búast við þessu merki ef loftfarið er komið á þverlegg eða lokastefnu.

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

b) Á jörðu:

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

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

4.2 Sjáanlg merki á jörðu.

Ath.– Nákvæma lýsingu á gerð merkjanna er að finna í ICAO-viðbæti 14.

4.2.1 Bann við lendingu

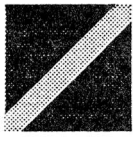
Láréttur, rauður ferningur með gulum skákrossi (mynd 1.2) í merkjareit táknar að lendingar séu bannaðar og verði það sennilega um langan tíma.



Mynd 1.2

4.2.2 Nauðsyn sérstakrar varúðar við aðflug og lendingu

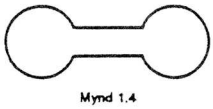
Láréttur, rauður ferningur með einu gulu skábandi í merkjareit (mynd 1.3) táknar að vegna slæms ástands umferðarsvæðisins eða af einhverri annarri ástæðu skuli gæta sérstakrar varúðar við aðflug og lendingu.



Mynd 1.3

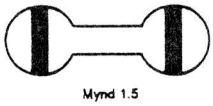
4.2.3 Notkun flugbrauta og akbrauta

4.2.3.1 Lárétt, hvít handvætt (dumb-bell) í merkjareit (mynd 1.4) táknar að loftför skuli aðeins hefja flug, lenda og aka á flugbrautum og akbrautum.



Mynd 1.4

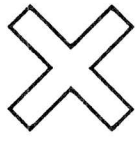
4.2.3.2 Sams konar handvætt og um getur í 4.2.3.1 en með svörtu bandi þvert yfir hvorn hringflöt með stefnu hornrétt við stefnu handfangsins (mynd 1.5) táknar að loftför skuli aðeins hefja flug og lenda á flugbrautum en að aðrar athafnir þeirra á flugvellinum séu ekki takmarkaðar við flugbrautir og akbrautir.



Mynd 1.5

4.2.4 Lokaðar flugbrautir eða akbrautir

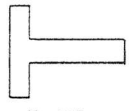
Krossar í einum áberandi lit, gulum eða hvítum (mynd 1.6), lagðir lárétt á flugbrautir og akbrautir eða hluta þeirra, tákna svæði sem er ónothæft fyrir loftför.



Mynd 1.6

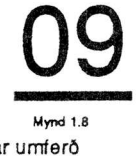
4.2.5 Átt lendinga og flugtaka

4.2.5.1 Lárétt, hvítt eða rauðgult "lendinga-T" (mynd 1.7) segir til um átt sem loftför skulu nota við lendingu og flugtak, og er samhliða legg T-sins að þverarminum.



Mynd 1.7

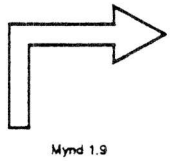
4.2.5.2 Tveir lóðréttir tölustafir (mynd 1.8) á eða nálægt flugtumi gefa flugmönnum loftfara á umferðarsvæði til kynna segulstefnu flugbrautar í sem næst tugum gráða.



Mynd 1.8

4.2.6 Hægri handar umferð

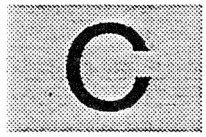
Ef í merkjareit eða við enda flugbrautar er í notkun áberandi ör, sem vísar til hægri (mynd 1.9), táknar hún að beygjur skuli taka til hægri fyrir lendingu og eftir flugtak.



Mynd 1.9

4.2.7 Flugvarðstofa

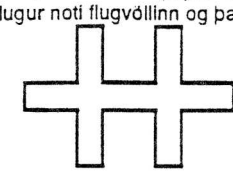
Bókstafurinn C í svörtum lit á gulum lóðréttum fleti (mynd 1.10) segir til um hvar flugvarðstofa er.



Mynd 1.10

4.2.8 Sviffluq

Láréttur, tvöfaldur, hvítur kross (mynd 1.11) í merkjareit táknar að sviffluqur noti flugvöllinn og þær séu á flugi.



Mynd 1.11

5. Hlaðmerki.

5.1 Frá hlaðstjóra til loftfars.

Ath. 1 – Hlaðstjóra 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).

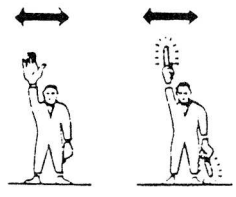
Ath. 4 – Merki, sem merkt eru með stjörnu, eru ætluð vokandi þyrlum (hovering).

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 með úr stjórnklefa vængendum, hreyflum og þeim öðrum hlutum, er lengst skaga út, meðan loftfarið er á hreyfingu um flugvöllinn.

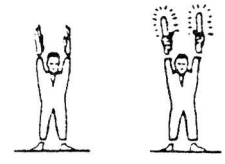
1 HALDIÐ ÁFRAM SAMKVÆMT FREKARI LEIÐBEININGUM HLAÐSTJÓRA

Hlaðstjóri leiðbeinir flugmanni þegar umferð á flugvellinum gerir slíkt nauðsynlegt.



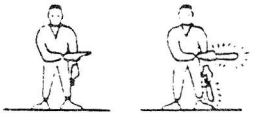
2 HÉR ER STÆÐIÐ

Armar beint upp og lófar snúa inn.



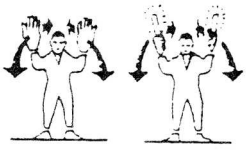
3 HALDIÐ ÁFRAM TIL NÆSTA HLAÐSTJÓRA

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



4 AKIÐ ÁFRAM

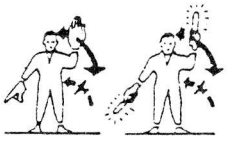
Armar, lítið eitt til hliðar og lófar skulu snúa aftur og þeir sífellt á hreyfingu upp og aftur frá axlarhæð.

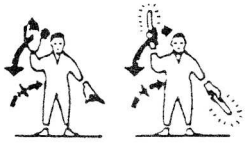


5 BEYGIÐ

a) Beygið til vinstri: Hægri armur niður, vinstri armur sífellt á hreyfingu upp og aftur. Hraði armhreyfinganna segir til um beygjuhraðann.

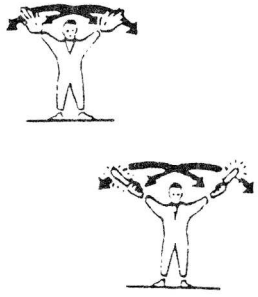
b) Beygið til hægri: Vinstri armur niður, hægri armur sífellt á hreyfingu upp og aftur. Hraði armhreyfinganna segir til um beygjuhraðann.





6 STÖÐVIÐ

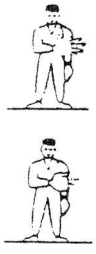
Armar sífellt á hreyfingu í kross yfir höfði (hraði armhreyfinganna segir til um hve fljótt er nauðsynlegt að nema staðar, þ.e. eftir því sem hreyfingarnar eru hraðari því fyrr skal stöðva).



7 HEMLAR

a) Festið hemla: Hönd með útréttum fingrum sett fram fyrir brjóstið þannig að framhandleggur sé láréttur, hnefi síðan krepptur.

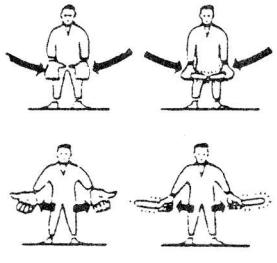
b) Losið hemla: Krepptur hnefi settur fram fyrir brjóstið þannig að framhandleggur sé láréttur, síðan rétt úr fingrum.



8 SKORÐUR

a) Setjið skorður við hjól: Armar niður, lófar snúa aftur, armar hreyfðir að líkamanum.

b) Takið skorður frá hjólum: Armar niður, lófar snúa fram, armar hreyfðir frá líkamanum.



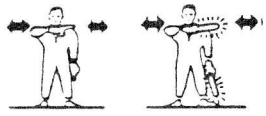
9 RÆSIÐ HREYFIL (HREYFLA)

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.



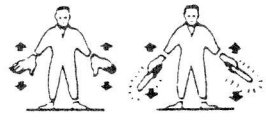
10 STÖÐVIÐ HREYFLA

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



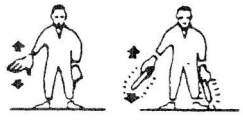
11 HÆGAR

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



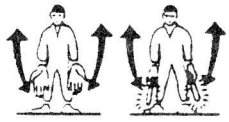
12 HÆGIÐ Á HREYFLI (HREYFLUM) ÞEIM MEGIN SEM VÍSAÐ ER TIL

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

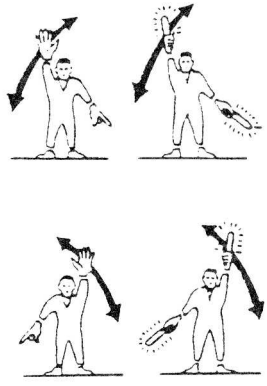
Armar niður með síðum, lófar snúa fram, hreyfa skal þá sífellt fram og upp í axlarhæð.



14 BEYGJUR UM LEIÐ OG EKIÐ ER AFTUR Á BAK

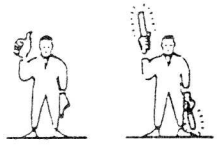
a) Stéli skal snúið á stjórnborða: Vinstri arm skal hreyfa sífellt beint fram frá uppréttri stöðu í lárétta.

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



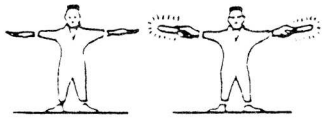
15 ENGAR HINDRANIR

Hægri framhandlegg skal lyfta upp um olnboga með uppréttum þumalfingri.



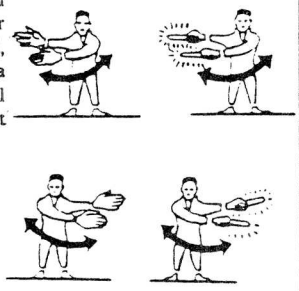
16 VOKAÐ *

Armar skulu vera láréttir út til hliðanna.



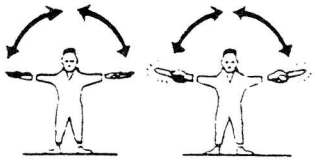
19 FARIÐ TIL HLIÐAR *

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.



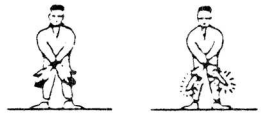
17 HÆKKIÐ FLUGIÐ *

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.



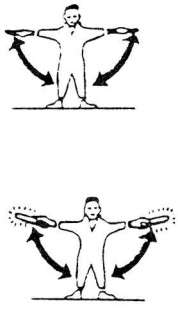
20 LENDIÐ *

Armar skulu krosslagðir og vita niður á framhlið líkamans.



18 LÆKKIÐ FLUGIÐ *

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



5.2 Frá flugmanni loftfars til hlaðstjóra.

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 tölusettir frá hægri til vinstri, (þ.e. ytri hreyfill á vinstri væng er númer 1).

5.2.1 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.

5.2.2 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.

5.2.3 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 2

EINELTI ALMENNRA LOFTFARA.

(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 almannaloftfara, skulu þátttökuríki ICAO taka fullt tillit til eftirfarandi grundvallaratriða við samningu reglna og reglugerða stjórnvalda:

a) aðeins skal grípa til eineltis almannaloftfara, sem allra síðasta úrræðis,

b) sé það gert, skal einelti takmarkað við að bera kennsl á loftfar, nema nauðsynlegt sé að beina loftfarinu á feril flugáætlunar, leiðbeina því út fyrir lofthelgi ríkis, frá bann-, hafta- eða hættusvæðum, eða gefa því fyrirmæli um að lenda á tilteknum flugvelli,

c) ekki skal einelta almannaloftför í æfingaskyni,

d) veita skal eineltu loftfari leiðsögu og upplýsingar um talstöð, þegar talsamband 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 lendingar 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 almannaloftförum á flugi".

1.2 Þátttökuríkin skulu auglýsa staðlaða aðferð sem skipulögð hefur verið, um athafnir loftfara, sem einelta almannaloftfar. 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 svarratsjá (SSR) er tiltæk, skuli hún notuð til að bera kennsl á almannaloftför, í 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 eineltiloftfarsins með því að túlka sjáanleg merki og fara eftir þeim samkvæmt viðauka 1,
b) tilkynna atvikið hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild, ef unnt er,
c) reyna að ná talsambandi við eineltiloftfarið eða viðeigandi eineltistjórnstöð á neyðartíðninni 121.5 MHz, veita upplýsingar um kallmerki loftfarsins og eðli flugsins, og ef við á og engu talsambandi hefur verið náð, endurtaka tilraunina á neyðartíðninni 243 MHz,
d) velja „SSR hátt A, merki 7700", ef loftfarið er búið ratsjársvara, 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.

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 áríðandi upplýsingum áleiðis, með því að nota eftirfarandi orðasambönd og framburð þeirra og tvítaka sérhvert orð og orðasamband:

Ath. 1 – Í 2. dálki eru áhersluatriði feitletruð.

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

Ath. 3 – Ekki er alltaf æskilegt að nota orðið „HIJACK".

Orðaval eineltiloftfars			Orðaval einelts loftfars		
Orðasamband	*Framburður*	*Þýðing*	*Orðasamband*	*Framburður*	*Þýðing*
CALL SIGN	**KOL**-SÆN	Hvað er kallmerki þitt?	CALL SIGN	**KOL**-SÆN	Kallmerki mitt er
FOLLOW	**FOL**-LÓ	Fylgið mér	WILCO	**VILL**-KÓ	Skilið, skal gert
DESCEND	DÍ-**SEND**	Lækkið til lendingar	CAN NOT	**KANN**-NOTT	Get ekki
YOU LAND	JÚ-**LAND**	Lendið á þessum flugvelli	REPEAT	RÍ-**PÍT**	Endurtakið
PROCEED	PRÓ-**SÍD**	Haldið áfram	AM LOST	**ÆM-LOST**	Staðarákvörðun óþekkt
			MAYDAY	**MEI-DEI**	Er nauðulega staddur
			HIJACK	**HÆ-DJAKK**	Mér hefur verið rænt
			LAND (nafn staðar)	LAND (nafn staðar)	Ég óska að lenda á (staðarnafn)
			DESCEND	DÍ-**SEND**	Ég óska eftir lækkun

Ath. 1 – Í 2. dálki eru áhersluatriði feitletruð.

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

Ath. 3 – Ekki er alltaf æskilegt að nota orðið „HIJACK".

Viðauki 3

TAFLA UM FARFLUGSLÖG.

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

FERILL **												
FRÁ 000°- 179° ***						FRÁ 180°- 359° ***					
	blindflug flughæð			sjónflug flughæð			blindflug flughæð			sjónflug flughæð	
FL	fet	m	FL	fet	m	FL	fet	m	FL	fet	m
-90							0				
10	1000	300				20	2000	600			
30	3000	900	35	3500	1050	40	4000	1200	45	4500	1350
50	5000	1500	55	5500	1700	60	6000	1850	65	6500	2000
70	7000	2150	75	7500	2300	80	8000	2450	85	8500	2600
90	9000	2750	95	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850	295	30000	9150	310	31000	9450	320	32000	9750
330	33000	10050	340	34000	10350	350	35000	10650	360	36000	10950
370	37000	11300	380	38000	11600	390	39000	11900	400	40000	12200
410	41000	12500	420	42000	12800	430	43000	13100	440	44000	13400
450	45000	13700	460	46000	14000	470	47000	14350	480	48000	14650
490	49000	14950	500	50000	15250	510	51000	15550	520	52000	15850
o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.

* Að því undanteknu þegar breytt tafla um farflugslög, sem styðst við alþjóðlegt, svæðisbundið loftferða-samkomulag um hæðabil, 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 línum samhliða Greenwich-lengdarbaug sem teiknaðar eru á pólvíddarkort (polar stereographic chart). Áttin að norðurheimskautinu á Greenwich-baugnum og öllum línum honum samhliða kallast þá net-norður.

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

Viðauki 4

MANNLAUS FRJÁLS LOFTBELGUR.

(Ath. – Sjá kafla 3, 3.8.1 í þessum viðbæti)

1. Flokkun mannlausra frjálsra loftbelgja.

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 cm^2, 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 cm^2.

Ath. 2 – Sjá mynd 4.1

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 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 fyrir fram við hlutaðeigandi ATS-stjórnvöld.

3. Rekstrartakmarkanir og tækjaþörf.

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:

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

3.2 Þungum eða meðalþungum mannlausum loftbelgjum skal ekki sleppt 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 þrýstingslausa,"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.

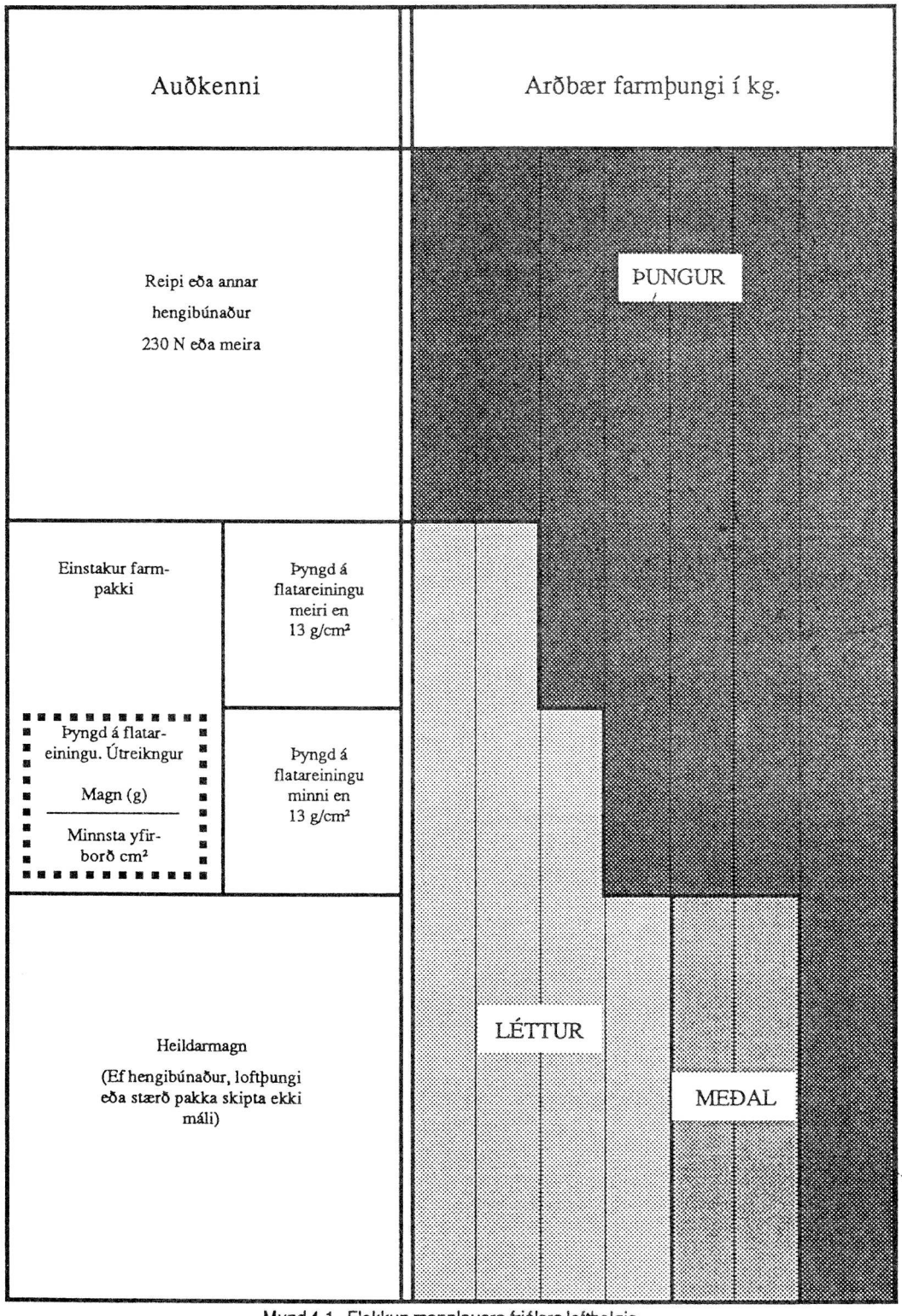
c) loftbelgurinn er annaðhvort búinn ratsjárspegli eða speglunarefni sem bergmálar á jarðratsjá á tíðnisviðinu 200 – 2700 MHz og/eða belgurinn er búinn öðrum tækjum sem gera kleift að fylgst sé stöðugt með honum, lengra en jarðratsjá dregur.

3.4 Ekki skal svifa mannlausum frjálsum loftbelg í loftrúmi þar sem jarðratsjá af SSR gerð er í notkun nema hann sé búinn SSR ratsjársvara, 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, lengri en 15 metra, með hengibúnaði (öðrum en skærlitri opinni fallhlíf), milli sólaruppkomu og sólarlags, undir 18 000 metra (60 000 feta) þrýstingshæð nema hengibúnaðurinn sé málaður mjög litskrúðugum veifum í fjölbreytilegum litum.



Mynd 4.1. Flokkun mannlausra frjálsra loftbelgja

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 loftrými 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) auðkenni loftbelgs eða verkefnis,
b) flokkun loftbelgs og útlitslýsing,
c) merki ratsjársvara eða tíðni radíóvita, 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 hlutaðeignadi lagi (t.d. 122136 – 130330 UTC).

k) áætluð dagsetning og tími lokalendingar og lendingarstaður. Sé um loftbelg í svifflugi að ræða, og þess vegna erfitt að áætla lendingarstað og lendingartíma nákvæmlega, skal nota orðið "langsvif".

Ath.– Ef um er að ræða fleiri en einn lendingarstað, skal tilgreina hvern einstakan ásamt áætluðum lendingartíma. Ef um er að ræða margar samfelldar lendingar skal tilgreina áætlaðan lendingartíma hins fyrsta og síðast 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.

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

a) auðkenni 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 mannlaus 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 lendingartíma og lendingarstað.

6.5 Flugrekandi þungs eða meðalþungs mannlauss frjáls loftbelgs skal tilkynna viðeigandi flugumferðarþjónustudeild þegar svifinu er lokið.

Fylgiskjal A.
EINELTI ALMENNRA LOFTFARA.

Ath.– Til nánari skýringa er aðalefni ákvæða viðauka 2 við þennan viðbæti, fellt inn í þetta fylgiskjal.

1. Í samræmi við sáttmála Alþjóðaflugmálastofnunarinnar grein 3 d) fallast þátttökuþjóðirnar á að þær muni taka fullt tillit til öruggrar leiðsögu almannaloftfars við útgáfu á reglugerðum handa herloftförum sínum. Þar sem einelti almannaloftfara 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 almannaloftfara 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 almannaloftfara og ekki gripið til þess nema sem allra síðasta úrræðis. Komi til þess skal takmarka eineltið við að að bera kennsl á loftfarið, 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 almannaloftför í æfingaskyni.

2.2 Til að koma í veg fyrir eða draga úr þörf á einelti almannaloftfara er mikilvægt að:

a) eineltistjórnstöðvar leggi sig fram við að afla kallmerkja sérhverra þeirra loftfara sem kynnu að vera almannaloftför og beina nauðsynlegum ráðleggingum og fyrirmælum til slíkra loftfara með aðstoð viðeigandi flugumferðarþjónustudeilda. Það er mikilvægt að tryggð verði traust og tafarlaus fjarskipti milli eineltistjórnstöðva og flugumferðarþjónustdeilda og gagnkvæmt upplýsingastreymi um almannaflug, samkvæmt ákvæðum í viðbæti 11.

b) svæði sem bönnuð eru almannaflugi og svæði þar sem almannaflug 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 almannaloftför og möguleika þeirra til að halda sig utanvið hin afmörkuðu svæði.

c) taka til athugunar hvort stofnsetja þurfi viðbótar leiðsögutæki, þar sem nauðsynlegt er, til þess að almannaloftför 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 almannaloftfara verði kenndar viðeigandi athafnir, sem þeir eiga að viðhafa, og sjáanleg merki, sem þeim ber að nota, eins og tilgreint er í 3. kafla og viðauka 1 við þennan viðbæti,

b) flugfélög og flugstjórar almannaloftfara framkvæmi 1., 2. og 3. hluta viðbætis 6 að því er varðar möguleika loftfara til fjarskipta á 121.5 MHz og noti tiltækar eineltiaðferðir og sjáanleg merki loftfarsins,

c) öllu starfsfólki flugumferðarþjónustu verði kenndar athafnir sem það á að viðhafa samkvæmt ákvæðum viðbætis 11, 2. kafla, og PANS-RAC (Doc. 4444),

d) öllum flugstjórum eineltiloftfara verði kynntar helstu takmarkanir á getu almannaloftfara og möguleikar þess að einelt loftfar geti verið í hættu statt vegna tæknilegra örðugleika eða ólögmætra hindrana,

e) ljós og ótvíræð fyrirmæli verði gefin eineltistjórnstöðvum og flugstjórum hugsanlegra eineltiloftfara varðandi eineltiathafnir, hvað eineltu loftfari beri að gera, sjáanleg merki gefin á flugi, talstöðvarviðskipti við einelt loftfar og nauðsyn þess að forðast að grípa til vopna,

Ath. – Sjá greinar 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) svarratsjá (SSR) verði til afnota, þar sem mögulegt er, til að gera eineltistjórnstöðvum kleift að bera kennsl á 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 flugröst verði hættuleg, sérstaklega ef hið einelta loftfar er lítið.

3.2 Aðferðir til að bera kennsl á loftfar.

3.2.1 Mælt er með eftirfarandi aðferð fyrir eineltiloftfar til að bera kennsl á almannaloftfar:

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 framanvið 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 almannaloftfars að þykja hættulegar. Sérhvert annað loftfar, sem tekur þátt í aðgerðinni, ætti að halda sig hæfilega langt frá hinu einelta loftfari. Þegar kennsl hafa verið borin á einelt loftfar ætti eineltiloftfarið að hverfa á braut 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 skoðunarathafnirnar samkvæmt fyrsta og öðru stigi hér að framan, ætti eineltiloftfarið að jafnaði að taka sér stöðu rétt ofan- og framanvið 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 staðfesti móttöku gefinna merkja. Ef endurteknar tilraunir til að vekja athygli flugstjóra einelta loftfarsins, með notkun merkjanna í röð 1, 2. hluta viðauka 1, bera ekki árangur, má grípa til annara merkjagjafa í sama tilgangi, þar á meðal sem síðasta úrræði hinna sjáanlegu áhrifa frá aukabrenni, svo framarlega sem það orsakar ekki hættu fyrir hið einelta loftfar.

3.4 Augljóst er að veðurskilyrði eða landslag geta stundum valdið því að forystuloftfarið, 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 almannaloftfari er fyrirskipað að lenda á landsvæðinu, sem flogið er yfir, verður einnig að gæta þess að:

a) hinn tiltekni flugvöllur sé hæfur til öruggrar lendingar fyrir þá tegund loftfars sem um ræðir, einkum ef flugvöllurinn er sjaldan notaður fyrir almannaflug, og
b) að landslagið umhverfis hann hæfi hringflugi, að- og fráflugi,
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 jafngilti 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 (AIP).

4.4 Þegar almannaloftfari er fyrirskipað að lenda á framandi flugvelli er mikilvægt að veita því nægan tíma til að undirbúa lendinguna, enda verður að hafa í huga að aðeins flugstjóri almannaloftfarsins getur metið öryggi lendingarinnar 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 lendingar, 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 1,
b) tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild atvikið, ef unnt er,
c) reyna að ná talsambandi við eineltiloftfarið eða viðeigandi eineltistjórnstöð, 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 „hátt A, merki 7700", ef loftfarið er búið ratsjársvara, 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.

Þau sjáanlegu merki sem eineltiloftfar og einelt loftfar ættu að nota eru tilgreind í viðauka 1 við þennan viðbæti. Áríðandi er, að einelti- og einelt loftfar fylgi þessum merkjum nákvæmlega og skilji rétt merkin, sem hitt loftfarið gefur og eineltiloftfarið veiti sérstaka athygli hverjum þeim merkjum, sem einelta loftfarið notar til að gefa til kynna alvarleg vandamál eða neyðarástand.

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 „eineltistjórn", 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, staðfestingu á móttöku þeirra og öðrum áríðandi upplýsingum áleiðis, með því að nota eftirfarandi orðasambönd og framburð þeirra og tvítaka sérhvert orð og orðasamband.

Tafla A-1

Orðaval eineltisloftfars			Orðaval einelts loftfars		
Orðasamband	*Framburður*	*Þýðing*	*Orðasamband*	*Framburður*	*Þýðing*
CALL SIGN	**KOL**-SÆN	Hvað er kallmerki þitt?	CALL SIGN	**KOL**-SÆN	Kallmerki mitt er
FOLLOW	**FOL**-LÓ	Fylgið mér	WILCO	**VILL**-KÓ	Skilið, skal gert
DESCEND	DÍ-**SEND**	Lækkið til lendingar	CAN NOT	**KANN**-NOTT	Get ekki
YOU LAND	**JÚ LAND**	Lendið á þessum flugvelli	REPEAT	RÍ-**PÍT**	Endurtakið
PROCEED	PRÓ-**SÍD**	Haldið áfram	AM LOST	**ÆM-LOST**	Staðarákvörðun óþekkt
			MAYDAY	**MEI-DEI**	Er nauðulega staddur
			HIJACK	**HÆ-DJAKK**	Mér hefur verið rænt
			LAND (nafn staðar)	LAND (nafn staðar)	Ég óska að lenda á (staðarnafn)
			DESCEND	DÍ-**SEND**	Ég óska eftir lækkun

Ath. 1 - Í 2. dálki eru áhersluatriði feitletruð.

Ath. 2 - Kallmerkið, sem óskað er eftir, er það sem notað er í talviðskiptum við flugumferðarþjónustudeildir og ber saman við kallmerki 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 almannaflug, viðurkenndu þátttökuríkin að „sérhvert ríki verði að forðast að grípa til vopna gegn almannaloftförum á flugi".

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

9. Samvinna milli eineltistjórnstöðva og flugþjónustudeilda.

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

Fylgiskjal B.
ÓLÖGMÆTAR HINDRANIR.

1. Almennt.
Eftirfarandi aðferðir eru ætlaðar til leiðbeiningar loftförum, sem verða fyrir ólögmætum hindrunum og geta ekki tilkynnt ATS deild um málið.

2. Aðferðir.

2.1 Flugstjóri ætti að reyna að halda áfram flugi sínu eftir heimiluðum ferli og fluglagi a.m.k. þangað til hann getur tilkynnt ATS deild eða hann er kominn inn í ratsjársvæði, nema aðstæður um borð krefjist annars.

2.2 Þegar loftfar, sem hefur orðið fyrir ólögmætri hindrun verður að víkja frá heimiluðum ferli eða úr heimilaðri hæð án þess að geta haft talsamband við ATS, skal flugstjórinn hvenær sem mögulegt er:

a) reyna að útvarpa aðvörunum á VHF neyðartíðni og öðrum viðeigandi tíðnum, nema aðstæður um borð í loftfarinu krefjist annars. Annan búnað svo sem ratsjársvara um borð, gagnarásir, o.s.frv. ætti einnig að nota, þegar slíkt er vænlegra til árangurs og kringumstæður leyfa og
b) halda áfram samkvæmt viðeigandi sérreglum um slíkt óvænt atvik, þar sem slíkar aðferðir hafa verið skipulagðar og tilkynntar í ICAO útgáfunni Doc 7030 „Regional Supplementary Procedures", eða
c) ef engar viðeigandi svæðisreglur hafa verið gefnar út, halda áfram í hæð, sem er mitt á milli þeirra hæða, sem jafnan eru notaðar í blindflugi í svæðinu, þ.e. jöfnu þúsundi, sé flogið hærra en í FL290, en hálfu þúsundi sé flogið lægra en FL290.

Ath.– Lýsingu á flugbrögðum, þegar hindrað loftfar er einelt er að finna í gr. 3.8 í þessum viðbæti.

Nr. 56 13. febrúar 1992

AUGLÝSING

um breytingu á staðfestu aðalskipulagi Stöðvarhrepps.

Samkvæmt ósk sveitarstjórnar Stöðvarhrepps hefur Skipulagsstjórn ríkisins þann 22. janúar 1992 staðfest breytingu á gildandi aðalskipulagi Stöðvarhrepps frá 13. apríl 1984 sbr. 3. og 4. mgr. 19. gr. skipulagslaga nr. 19/1964.

Breytingin felst í því að aðkomuleið að hafnarsvæðinu flyst um það bil 20 m til austurs og að ein lóð á sama svæði er tekin undir verslun og þjónustu í stað iðnaðar.

Umhverfisráðuneytið, 13. febrúar 1992.

F. h. r.
Páll Líndal.

Hrafn Hallgrímsson.