



**Vitorlázórepülések végrehajtása
UTASÍTÁS**

**1. kiadás
2022.08.01.**

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék	1
1 FEJEZET ÁLTALÁNOS RÉSZ	2
2 FEJEZET REPÜLÉSEK OSZTÁLYOZÁSA	3
3 FEJEZET REPÜLŐTEREK	4
4 FEJEZET REPÜLŐGÉPVEZETÉS TECHNIKÁJA	5
5 FEJEZET ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK	7
6 FEJEZET REPÜLŐÜZEM MEGSZERVEZÉSE ÉS VEZETÉSE	11
7 FEJEZET CSÖRLŐINDÍTÁSÚ REPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK	14
8 FEJEZET VONTATÁSOS REPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK.....	16
9 FEJEZET TELJESÍTMÉNYREPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK	17
10 FEJEZET KÖZLEKEDÉSI SZABÁLYOK.....	19
11 FEJEZET TEENDŐK A REPÜLÉS KÜLÖNLEGES ESETEIBEN.....	20
12 FEJEZET A VITORLÁZÓ VERSENYREPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK	21

1 FEJEZET ÁLTALÁNOS RÉSZ

- 1.1 Az „Utasítás a vitorlázórepülések végrehajtására” c. szabályzat a vitorlázó repülőgépeken történő repülések megszervezésének, előkészítésének és végrehajtásának főbb alapelveit határozza meg.
- 1.2 A repülést lépcsőről lépésre oktassuk, fokozatosan térjünk át az egyszerű gyakorlatok végrehajtásáról a magasabb fokú repülési feladatok végrehajtására.
- 1.3 Minden, a repülések megszervezésével megbízott személy vegye figyelembe a repülőgépvezető állomány képzettségi fokát, a repülőtéri viszonyokat, a levegőben kialakult helyzetet és ezektől függően adjon engedélyt a repülések végrehajtására.
- 1.4 A repülőgépvezetők repülés előtt mindig mérlegeljék képzettségüket és egészségi állapotukat és csak ezután kezdjék el repülésüket.
- 1.5 Jelen szabályzatban nem szabályozott kérdésekben a vonatkozó egyéb utasítások és jogszabályok az érvényesek.

2 FEJEZET REPÜLÉSEK OSZTÁLYOZÁSA

2.1 Repülések feloszlának:

- napszak szerint: nappali és éjszakai repülésekre;
- működési körzet szerint: helyi és távrepülésekre;
- rendeltetésük szerint: oktató, iskola, gyakorló, teljesítmény, műszer szerinti és különleges feladat szerinti repülésekre (pl.: berepülések)

2.2 Nappali repülésnek nevezzük a napkeltétől a polgári szürkület végéig végzett repüléseket

2.3 Helyi repülésnek nevezzük az adott repülőtér referenciapontjától számított 5 km-es sugarú körében végrehajtott repüléseket vagy az adott repülőtér kijelölt légterében való repüléseket.

A kijelölt légtér lehet GLD/TIZ/ATZ/CTR/MCTR/DROP ZONE/AEROBATIC ZONE vagy eseti légtér.

2.4 Távrepülésnek nevezzük mindazon repüléseket, amelyeknél a felszálló repülőtérrel indulva a vitorlázógép távrepülési céllal elhagyja a repülőtér 5 km-es körzetét.

2.5 Oktatórepülésnek nevezzük a repülőgépvezető oktatása és repülő technikájának tökéletesítése céljából végrehajtott kétülékes repüléseket.

2.6 Az oktató repülésekhez tartoznak:

- a repülőgépvezetési technika oktatása céljából, oktatóval végrehajtott bemutató repülések;
- oktatás céljából végrehajtott kétkormányos repülések;
- az oktató személy ellenőrzése céljából vizsgáztatóval vagy oktatóval végrehajtott ellenőrző repülések.

2.7 Iskolarepülésnek nevezzük azokat a repüléseket, melyeket a növendék az SPL szakszolgálati engedély megszerzéséig egyedül végez. A kiképzés alatt álló személyeket növendéknek nevezzük. Ugyancsak növendéknek minősül a valamilyen új jogosítás elnyerése céljából folytatott kiképző repülés ideje alatt a szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy is.

2.8 Gyakorló repülésnek nevezzük a repülőgépvezető által a repülőgépvezetési technikagyakorlása és további tökéletesítése céljából végrehajtott önálló vagy oktatóval végrehajtott repüléseket.

2.9 Teljesítmény repülésnek nevezzük mindazon repülést, amely magassági, távolsági vagy időtartam repülés végrehajtására irányul.

2.10 Műrepülésnek nevezzük a repülőgéppel szándékosan végzett olyan manőverezést, amely hirtelen helyzetváltozásokkal, az általánostól eltérő repülőgéphelyzetekkel és rendkívüli sebességváltozásokkal jár. Ez a repülés történhet oktatás, gyakorlás, látványos bemutató vagy versenyzés céljából, minden esetben ellenőrzött körülmények között. (Nem tartozik a műrepülés törzsfogalmába, az átesés, a dugóhúzó a liftelés és csúsztatás bemutatása, gyakorlása).

2.11 Különleges feladatú repülésnek nevezzük mindazon időszakosan végrehajtott repüléseket, melyek nem tartoznak a főbb repülési fajtákhoz.

Úgy mint például:

- repülőgépek ellenőrző és átvételi berepülése;
- bemutató célját szolgáló repülések és azokra való felkészülés.

2.12 Repülőgépvezetési technika módjai szerinti megkülönböztetés:

- látás utáni repüléseknek nevezzük mindazon repüléseket, amelyeket olyan körülmények között hajtanak végre, amikor a repülőgép térbeli helyzetét és annak földhöz viszonyított mozgását a természetes horizonton és a föld felületén lévő tájékozódási pontok látás utáni figyelésével állapítanak meg.
- felhőrepülésnek nevezzük azokat a repüléseket, amikor a repülőgép térbeli helyzetét műszerek alapján, annak földhöz viszonyított helyzetét pedig csak korlátozottan vagy másodlagos elektronikai eszközökkel határozzuk meg.

3 FEJEZET REPÜLŐTEREK

3.1 Repülőtér:

A repülőtér szárazföldön vagy vízen kijelölt terület (ideértve valamennyi, a területhez tartozó épületet, felszerelést és berendezést), amely egészében vagy részben a légi járművek indulására és érkezésére, valamint felszíni mozgására szolgál.

3.2 Munkaterület:

A repülőtér munkaterülete a légi járművek fel- és leszállására, gurulására kialakított terület, az előterek kivételével.

3.3 Repülési sáv:

A fel- és leszállópálya, a végbiztonsági sávok és az oldalbiztonsági sávok együttese által képzett terület, amelynek a légi jármű le- és felszállása közben teljesen akadálymentesnek kell lennie.

3.4 Fel- és leszállópálya (futópálya):

A repülőgépek fel- és leszállására kijelölt és megfelelően előkészített (vagy mesterséges burkolatú) előírt méretű terület, amelynek felszíne kellő simaságú és teherbírású a repülőgépek nekifutásához és a leszállás utáni kifutáshoz.

3.5 Végbiztonsági sáv:

A fel- és leszállópálya (futópálya) két végén kijelölt és megfelelően egyengetett, előírt méretű, a pályával közel azonos teherbírású és akadálymentes terület, amely a repülőgépek esetleges túlgurulásánál vagy korai földet érésénél biztosítja a repülőgép leszállásának veszélytelenségét.

3.6 Oldalbiztonsági sáv:

A fel- és leszállópálya (futópálya) két oldalán kijelölt, és megfelelően egyengetett, előírt méretű, a pályával közel azonos teherbírású és kellő simaságú akadálymentes terület, amely a repülőgép esetleges oldalra kitérésénél biztosítja a repülőgép veszélytelen mozgását.

3.7 Légi megközelítési sáv:

A repülési sáv végeihez csatlakozó és a fel- és leszállópálya tengelyének meghosszabbításában elhelyezkedő terepszakasz, melyek fölött végzi a repülőgép a leszállás közbeni siklást, illetve a felszállás utáni emelkedést.

3.8 Terep:

Olyan terület, amelyen légi járművel leszállás történik, repülőtérrel illetve nem nyilvános fel- és leszállóhelyen kívül. Ilyen leszállás csak akkor megengedett, amikor a kialakult körülmények miatt a leszállás nem valósítható meg a célrepülőtérrel, vagy ha a leszállásra a biztonság (veszélyhelyzet), vagy baleseti segélynyújtás érdekében van szükség. Az ilyen leszállással a területen okozott kárt meg kell téríteni.

3.9 A repülőtér használata:

Repülőtérrel kizárólag az adott repülőtér reptérrendjében, illetve repülőtér használati rendjében (ha alkalmazandó) meghatározott módon lehet üzemeltetni. Egyszerre több vitorlázógéppel való oktató vagy iskolarepüléshez repülésvezetői szolgálat alkalmazása kötelező.

4 FEJEZET REPÜLŐGÉPVEZETÉS TECHNIKÁJA

4.1 Gépvezetési technika:

A repülőgépvezetés technikája a repülőgépvető kiképzésének az alapja. A magas színvonalú repülőgépvezetési technika biztosítja a repülés veszélytelenségét, a sikeres kiképzést és továbbképzést. A repülőgépvezetés technikáját a típusra kiadott légiüzemeltetési utasítás határozza meg.

4.2 Sebességek:

Repülés közben az alábbi repülési sebességeket kell megkülönböztetni:

Sebesség		Megjegyzések
VNE	Megengedett legnagyobb sebesség	Ezt a sebességet semmilyen körülmények között nem szabad túllépni.
VRA	Lökéses időben megengedett legnagyobb sebesség	Ezt a sebességet csak nyugodt időben és óvatos gépvetéssel szabad túllépni. Lökéses a levegő pl. hullám rotorokban, viharfelhőben stb.
VA	Manőverezési sebesség	Ezen határsebesség felett a kormányokat nem szabad teljesen, vagy hirtelen kitéríteni, mert a teljes kitéréssel bizonyos körülmények között a gép túlterhelhető
VFE	Legnagyobb sebesség ívelőlappal. (Ha szükséges különböző állásokra)	Nem léphető túl az adott ívelőlappal.
VW	Legnagyobb csőrlési sebesség	Nem léphető túl csőrlésben és autótartásban.
VT	Legnagyobb vontatási sebesség	Nem léphető túl repülőgép vontatásban.
VLO	Legnagyobb futómű kiengedési sebesség	E sebesség határ feletti sebesség tartományban futóművet kiengedni vagy behúzni nem szabad.
VPOmax	Legnagyobb hajtómű kiengedési és bevonási sebesség	A bevonható/ behúzható hajtóművű vitorlázógép hajtóművét e sebesség tartományon kívül bevonni és kiengedni nem szabad.
VPOmin	Legkisebb hajtómű kiengedési és bevonási sebesség.	

4.3 Az adott típusra megállapított maximális sebességi értéket túllépni szigorúan tilos.

- 4.4 Felszállásnak nevezzük a repülőgép felszállási célból megkezdett mozgását a föld feletti 15m-es magasság eléréséig. A felszállás magában foglalja:
- a felgyorsulást;
 - a földtől való felemelkedést;
 - a sebesség gyűjtést az emelkedés megkezdéséig.
- 4.5 Csőrlésben az emelkedés 30 m-ig 20 foknál nagyobb nem lehet.
- 4.6 A felszállást általában széllel szemben kell végre hajtani. A szélesebségtől, a repülőgép típusától és a repülőgépvezető képzettségétől függően a felszállást indokolt esetben oldal- vagy hátszélben is végre lehet hajtani a légiüzemeltetési utasításban rögzített szélerősséig.
- 4.7 Leoldásnak nevezzük a repülőgépnek az indító eszközzel levő kapcsolatának tudatos megszüntetését.
- 4.8 Iskolakör repülés - olyan repülés, amelyet a felszállás, a leszálláshoz történő bejövétel, a leszállás kiszámítás és a leszállás begyakorlására, valamint a repülőgép repülőtérré visszaérkezése alkalmával a repülőtér felett előírt útvonalon hajt végre a repülőgépvezető.
- 4.9 Az iskolakör repülést úgy kell felépíteni, hogy a 4. forduló lehetőleg föld felett 100m magasságon legyen befejezve, de semmilyen esetben nem lehet alacsonyabb a föld felett 50 méternél.
- 4.10 A leszállás kiszámítása a repülőgépvezető azon törekvése, hogy a repülőgép a kijelölt területen érjen földet.
- 4.11 Iskola, gyakorló vagy oktató repüléseknél a leszállás kiszámításának helyesbítése céljából a 4. fordulótól legfeljebb +/- 20 fokos irányeltérések engedhetők meg.
- 4.12 Iskola, gyakorló vagy oktató repüléseknél csúsztatást a leszállás helyesbítése céljából 15 m-ig lehet végrehajtani. 200 méter alatt nyitott féklappal csúsztatni tilos.
- 4.13 Iskola, gyakorló vagy oktató repüléseknél a leszálló mezőre való bejövételt a leszálló jellel párhuzamosan kell végrehajtani az alábbiak szerint:
- „T” jel esetén a repülőgép a leszálló jel vonalától egy fesztávra jobbra, vagy az előtte korábban leszállt repülőgép vonalától egy fesztávra-jobbra érjen földet. Ebben az esetben a repülőgépet a leszállómezőből balra kifordulva kell kiszállítani;
 - „IT” jel esetén a repülőgép a leszálló jel vonalától egy fesztávra balra, vagy az előtte korábban leszállt repülőgép vonalától egy fesztávra balra érjen földet. Ebben az esetben a repülőgépet a leszállómezőből jobbra kifordulva kell kiszállítani.
 - ha a jobb irányú iskolakör jel nincsen kifektetve, az iskolakör iránya mindenkor bal.
 - a jel előtt földet érni tilos.
- 4.14 Leszállásnak nevezzük a repülőgépnek azt a mozgását, amelyet 25 m magasságtól a földet érés és kifutás utáni teljes megállásig végez.

Leszállás az alábbi elemekből áll:

- besiklás
- felvétel
- kilebegtetés
- földetérés

– kifutás.

- 4.15 A leszállást rendszerint széllal szemben hajtjuk végre. Kivételes esetekben hát, vagy oldalszélben leszállást a repülőgépvezetők képzettségi fokától függően, az adott repülőgép típus légiüzemeltetési utasításában előírt, sebesség mellett lehet végrehajtani.
- 4.16 A repülőgép felvételének nevezzük a repülőgép siklásból föld feletti kilebegtetési helyzetbe történő sima átvitelének folyamatát. A repülőgép siklási szögétől és a siklási sebességtől függően a felvétel 2-5 m magasságon kezdődik meg és 0,2-0,5m magasságon fejeződik be.
- 4.17 A repülőgép leszállása közben történő kilebegtetésnek nevezzük a repülőgép föld felett, az előírt magasságon történő lassuló mozgását, amelynek folyamán a repülőgép haladási sebessége fokozatosan csökken a leszálló sebességig.
- 4.18 A repülőgép kifutásának nevezzük a repülőgép földetérés utáni egyenes vonalú lassuló mozgását a repülőgép teljes megállásáig.
- 4.19 Fordulónak nevezzük a repülőgépnek valamely 10 foknál nagyobb bedőléssel történő irányváltoztatását. 45 fokig terjedő bedöntéssel végzett fordulót enyhe, 45 foknál nagyobb bedöntéssel végzett fordulót éles fordulónak nevezzük.
- 4.20 Csúsztatásnak nevezzük a repülőgép kitérített oldalkormányval és kompenzált csűrő kormányval végzett közel egyenes vonalú süllyedését, amikor a repülőgép hossz tengelye nem esik egybe a repülés irányával. Csúsztatás esetén a repülőgép meredekebb pályán süllyed, mint siklaskor.
- 4.21 Műrepülés közben a repülőgép - térben - előre meghatározott figurákat hajt végre. A végrehajtás szempontjából a műrepülés lehet egyszerű és összetett, valamint szóló és kötelék műrepülés.
- 4.22 Dugóhúzóknak nevezzük a repülőgép közel függőleges pályán, kis sugáron, kis sebességgel történő autórrotációs mozgását.
- 4.23 Átesésnek nevezzük, amikor a szárny vagy kormányfelület eléri a kritikus állásszöget és az áramlás leválik a szárnyról vagy a kormányfelületről.
- 4.24 Műrepülést csak olyan vitorlázó repülőgéppel lehet végezni, amely repülőgép arra alkalmas. Műrepülést az a repülőgépvezető végezhet, aki rendelkezik vitorlázó műrepülő kiképzéssel.
- 4.25 Műrepülést csak a kijelölt légtérben lehet végrehajtani. A műrepülés alsó határa alap műrepülő (sportman) képzettség esetén 400 m, advanced vagy unlimited műrepülő képzettség esetén 200 m. Ettől eltérni csak a képzésvezető írásos engedélyével lehet. (pl. bemutató)

Műrepülés közben felhőbe repülni tilos.

5 FEJEZET ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

5.1 Repülőgép vezetésre jogosultak:

- Azok a repülőgépvezetők, akik a repülőgépvezetői kiképzést elvégezték, eredményes vizsgát tettek, érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkeznek.
- Azok a repülőgépvezető növendékek, akik 14. életévükbe beléptek, orvosilag alkalmasak, az előírt elméleti anyagból vizsgát tettek és oktatójuk által repülésre elő vannak készítve. Egyedül repülésre

az előzőek betartásával az anövendék bocsátható, aki elmúlt már 18 éves vagy elmúlt 14 éves és rendelkezik írásos szülői nyilatkozattal a repülés végrehajtására vonatkozólag.

5.2 A repülőgépvezető állomány repülésre engedésekor az alábbiakat kell figyelembe venni:

- a repülőgépvezető kiképzési színvonalát és a repülőgép vezetési gyakorlatban beállt szünet időtartamát;
- a repülési feladat jellegét és bonyolultságát;
- az időjárást, a fel- és leszállás körülményeit, valamint a légi helyzetet;
- a személyzet és a repülőgép repüléshez való előkészítésének fokát;
- a repülőgép üzemeltetési utasításának ismeretét;
- az érvényben lévő kiképzési és repülés végrehajtási utasításokat;
- a gépszemélyzet egészségi állapotát;
- szakszolgálati engedély érvényességét;
- időszakos repülés technikai ellenőrzés meglétét;
- gyakorló feladat esetén a feladat végrehajtására való felkészítés megtörténtét

5.3 Növendéket repülésre az alábbiak szerint lehet engedni:

- a repülés előtti felkészítésben részt vett és az indító oktatója engedélyt adott a repülésre;

5.4 Felhőrepülésre azok a repülőgépvezetők engedhetők, akik bejegyzésük alapján erre jogosultak. Minden olyan repülésnél, ahol a repülőgépvezető 3300 méter fölé emelkedik magassági légzőkészülék használata kötelező.

5.5 Ellenőrző repülések fajtái:

- a) Minősítő vagy időszakos ellenőrző repülések Akkor kell végrehajtani, ha a kihagyás:
- 50 repült óráig több mint 1 hónap;
 - 50-200 repült óráig több mint 3 hónap;
 - 200-600 repült óráig több mint 6 hónap;
 - 600 repült óra felett több mint 12 hónap.

Az ellenőrzést növendékeknél és repülőgépvezetőknél oktatók, oktatóknál a képzésvezető vagy a képzésvezető-helyettes vagy az általuk megbízott oktató végezheti.

- b) Első egyedül repülés előtti ellenőrző repülések. Kezdő növendék egyedül repülése előtt és a növendék vontatásos kiképzés egyedül repülése előtt a „HajduFly SPL Képzési kézikönyv”-ben meghatározottak szerint.
- c) Gyakorlati oktatást csak az végezhet, aki rendelkezik érvényes oktatói szakszolgálati engedéllyel és az ehhez szükséges érvényes orvosival, részt vett 24 havonta legalább 1 oktatói ismeret felújító tanfolyamon, valamint részt vett 36 havonta legalább egy az oktatószervezet által szervezett vagy jóváhagyott „upside” trainingen.
- d) Az ellenőrző és vizsgarepülések dokumentálása az DTO kézikönyvben meghatározottak szerint.

5.6 Az első egyedül repülés előtti ellenőrző repülés minden esetben (első vit.rep. csörlés vagy első vont.) csak az ellenőrzés végrehajtási napjára érvényes. Abban az esetben, ha a növendék az ellenőrzés napján nem repül egyedül, úgy az ellenőrző repülést meg kell ismételni. A dugóhúzó végrehajtását ellenőrző repülések 3 hónapig érvényben maradnak.

- 5.7 Oktatók repülés technikai ellenőrzését, csak a képzésvezető, az ő általa kijelölt oktatók vagy vizsgáztatók hajthatják végre.
- 5.8 Saját növendékével az oktató első egyedül repülés előtti ellenőrzőrepülést nem végezhet.
- 5.9 Befüggönyözött kabinban, műszerek szerint történő kétkormányos oktató- és ellenőrző repülést végezhet az az oktató, aki a műszerrepülő kiképzést eredményesen elvégezte, és részt vett a szükséges repülés technikai ellenőrzőn.
- 5.10 Szakszolgálati engedélyek folyamatosság fenntartása, és megújítása tekintetében a PART-SFCL a mérvadó.
- 5.11 Iskolakörön történő ellenőrző repülés közben a következő főbb elemeket ellenőrizzük:
- felszállást;
 - sebességtartást;
 - emelkedést;
 - fordulókat;
 - vízszintes repülést (minimális sebességgel történő repülést);
 - siklást;
 - a kiszámítást;
 - a leszállást;
 - iskolakör felépítését;
 - gépkiszolgálást.
- 5.12 A repülőgépvezetők vontatásban történő repülés technikai ellenőrzésekor a következő főbb elemeket ellenőrizzük:
- felszállást;
 - emelkedést;
 - fordulókat, váltott fordulókat;
 - lehúzást;
 - lekapcsolást.
- 5.13 A 12. pont szerinti vontatásos ellenőrző repülést a növendék esetén az első egyedüli vontatásos felszállása előtt kell végrehajtani.
- 5.14 A repülőgépvezetők légtérben látás mellett történő ellenőrzése során a 12-es pontban meghatározottakon kívül ellenőrizni kell:
- dugóhúzó végrehajtását;
 - kritikus állásszöggel való repülést;
 - sebességtartást különböző bedöntésű fordulók és folyamatos körözés közben;
 - csúszásmentes fordulóváltást;
 - körözésből megadott irányszögre történő kivételt;
 - csúsztatás végrehajtását;
 - iskolakörre való besorolást.
 - jelhez leszállást

5.15 Műszerrepülés közben ellenőrizzük:

- a vízszintes repülést az előírt irányszögön és sebességgel;
- megadott irányszögre való ráállást;
- folyamatos körözést;
- a repülőgép kivételét sikló repülésbe az ellenőrző által készakarva előidézett bonyolult helyzetből;

5.16 A repülőgépvezetők idegen repülőtéren való helyi repülésekor az adott repülőtéren a megbízott vezetőoktató a repülőgépvezető képzettségi fokától, a terep adottságaitól, valamint az időjárási körülményektől függően, kétkormányos ellenőrző repüléseket rendelhet el. Az ellenőrző repülések módját és számát a fenti körülmények határozzák meg.

5.17 Felkészülés a repülésre.

Minden egyes repülést, a repülőgépvezetők, a műszaki felszerelések, a repülésvezetés és biztosítására szolgáló eszközök földön történő gondos felkészülésének, illetve előkészítésének kell megelőznie.

5.18 A repülésre történő felkészülést felosztjuk:

- Előzetes felkészülés, amely a következőket foglalja magába:
 - az előzőleg végrehajtott feladat közben elkövetett hibák elemzése, kiértékelése;
 - a repülési üzemnap rendellenességeinek elemzése;
 - az üzemnapra kitűzött feladatok közlése a repülőgépvezetőkkel;
 - a repülőgépvezetők személyenkénti felkészítése, a kiképzési fok, valamint az előző feladatoknál elkövetett hibák figyelembevételével;
 - a felkészítés elsajátításának ellenőrzése visszakerdezés formájában.
- Repülés előtti felkészülés, amely tartalma:
 - a végrehajtandó feladat pontosítása;
 - az adott géptípuson a végrehajtás technikája;
 - a meteorológiai helyzet és annak változásával kapcsolatos feladatok;
 - -a légi helyzet tisztázása;
 - az előírt okmányok, felszerelések meglétének ellenőrzése.

5.19 Előzetes felkészítésben kell részesíteni minden olyan növendéket, repülőgépvezetőt, aki új feladatra való kiképzése során a Képzési Kézikönyvben meghatározott gyakorlatot, vagy a gyakorlaton belül a soron következő repülést végez. Ha a növendék vagy a repülőgépvezető az

- adott kiképzésben - valamilyen nem repülés technikai okból visszaminősítve
- a soron lévő gyakorlatnál alacsonyabb, korábban már elsajátított gyakorlatot repül előzetes felkészítésben nem kell részesíteni.

5.20 Növendéket és gyakorlító feladatra induló rgv-t. a feladatra indító oktató készíti fel a repülés előtti felkészülés keretében. Nem gyakorlító feladatra induló rgv-k. a repülés előtti felkészülést önállóan végzik.

5.21 A repülési naplót a szakszolgálati engedéllyel nem rendelkezők kötelesek a repülési üzemben maguknál hordani.

5.22 A „Repülési napló”-ba az abban szereplő rovatokon kívül a kiképzés folyamán az alábbiakat kell bejegyezni:

- egyedül repülés előtti repüléstechnikai ellenőrzés eredményét;
- mindennemű repülés technikai ellenőrzések eredményét, a hatósági ellenőrzések kivételével;
- új típusal való repülés esetén a típusvizsga eredményét;
- hatóság által elrendeltek;

5.23 A repülési napló „Repülés módja és célja” rovatot az alábbiak szerint kell kitölteni:

A kiképzés alatt lévő személy esetében a Képzési Kézikönyv alapján repült fejezet és gyakorlat számát. Ha a repülőgépezető a feladat végrehajtására elindult, de azt valamilyen akadályoztatás végett nem hajtott végre, a számok helyett az alábbi rövidítést alkalmazza:

- ha a feladatra oktatóval indult el a bejegyzés minden esetben POGY = pilóta oktatóval gyakorol;
- ha valamilyen gyakorló repülést végzett, a bejegyzés PEGY = pilóta egyedül gyakorol;
- ha valamilyen teljesítményt repült, a bejegyzés telj. = teljesítmény repülés;
- ha valamilyen okból ellenőrző repülést végzett, a bejegyzés ELL=ellenőrző repülés, az ellenőrzést végző oktató: OKT;
- oktatási feladatot repülő oktató: OKT

5.24 Felszállási számok:

Bármilyen kiképzési vagy átképzési feladat repülésekor a napi felszállás számot az oktató határozza meg a növendék /rgv/ teljesítő képességének felmérése alapján.

5.25 Időjárás minimumok:

- Csörlőindítású felszállásnál: minimum 400 m felhőalap, minimum 3 km látás. (ld. 7.1)
- Vontató üzemű kiképzésnél: minimum 500 m felhőalap, minimum 5 km látás.
- Nem kiképzésszerű vontatásnál a PART SERA VFR repülésre vonatkozó szabályok a mérvadóak.
- Műszer kiképzésnél: 800 m felhőalap, 5 km látás.

5.26 Repülőgép parancsnoki megbízatás

Amennyiben két – szakszolgálati engedéllyel vagy vit. oktatói képesítéssel rendelkező – személy repül kétkormányos vitorlázórepülőgépen, a gép parancsnokát ki kell jelölni.

A repülőgép hátsó ülésében is helyet foglalhat a parancsnok pilóta, amennyiben rendelkezik oktatói jogosítással vagy a Hajdufly DTO képzésvezetője által meghatározott képzést elvégezte, amelyet rögzít a pilóta repülési naplójában. A légiüzemeltetési utasításban meghatározottak szerint.

5.27 Ejtőernyő viselése

Minden versenyrepüléshez, műrepüléshez, dugóhúzó gyakorlathoz, távrepüléshez a mentőejtőernyő használata kötelező.

6 FEJEZET REPÜLŐÜZEM MEGSZERVEZÉSE ÉS VEZETÉSE

6.1 A vitorlázórepülés szakmai felügyeletét a képzésvezető látja el.

6.2 Repülőüzem vezető, és helyettes kötelmei:

A repülőüzem vezető és helyettese kötelmeit mindenkor a Hatóság által jóváhagyott jelen utasítás, és a HajduFly DTO szervezete által kiadott intézkedések határozzák meg.

Minden olyan repülőüzemhez, ahol párhuzamosan több mint két vitorlázógéppel folytatnak képzést, repülőüzem vezető kijelölése kötelező.

6.3 Vitorlázó oktatói szakszolgálati jogosítással rendelkező pilóta jogosult több vitorlázó repülőgéppel végrehajtott vitorlázó repülőüzem vezetésére.

6.4 A repülőüzem vezető feladatát az érvényben levő szabályzatok, utasítások szerint köteles ellátni és felel azok végrehajtásáért.

6.5 A repülőüzem vezető szolgálati ideje alatt repülést csak abban az esetben hajthat végre, ha rep. vezetői szolgálatát átadta.

6.6 A repülőüzem vezető helyettes kötelme megegyezik a repülőüzem vezető kötelmeivel, annak távolléte esetén teljes jogkörrel gyakorolja annak jogkörét.

6.7 Startszolgálat és kötelmei:

A repülőüzem vezető repülőüzem kiszolgálásának segítésére az alábbi startszolgálatot jelölheti ki, a szolgálat kijelölése nem kötelező. A szolgálat kijelölését az üzem jellegének megfelelően (pl. csörlés, vontatás) és az üzemben résztvevő gépek számának megfelelően kell kialakítani:

A szolgálat állhat az alábbi szolgálatokból:

- repülésügyeletes
- csörlőkezelő
- csörlőkötél visszahúzó
- időmérő

A startszolgálatot a hajózó állományból kell kijelölni, lehetőleg a növendékek közül.

A repülési üzemre, amennyiben szükséges, indító oktatót/kat kell kijelölni. Az indítóoktató feladata a FELKÉSZÜLÉS A REPÜLÉSRE cím alatti feltételek teljesítése. Ha az indítóoktató gyakorló feladatra készít fel növendéket vagy rgv.-t akkor azok felszállása után bármely repülési feladatot végrehajthat.

6.8 A repülésügyeletes a repülőüzem vezetőnek van alárendelve.

6.9 A repülésügyeletes állandóan a starton, a repülőüzem vezető által kijelölt helyen tartózkodik.

6.10 A repülésügyeletes kötelmei:

- ismerni ezen utasítást, az adott repülőtéren, a repülés végrehajtására vonatkozó utasítást, a szolgálatra vonatkozó utasításokat és az adott repülőtér repülési rendjét szabályozó más okmányokat.
- ügyelni a repülőtér munkaterületére vonatkozó közlekedési szabályok betartására és haladéktalanul intézkedni a szabálysértések kiküszöbölésére.
- megakadályozni, hogy a munkaterületen idegenek tartózkodjanak.
- figyelni a levegőben tartózkodó és a repülőtéren mozgó repülőgépeket.
- szabályozni a repülőgépek startra és várakozási helyre történő mozgását

6.11 Csörlőkezelő kötelmei:

- Személyesen ellenőrzi a csörlő aggregát üzemképességét a repülések megkezdése előtt. (vágó, fék, üzemanyag feltöltöttségét stb.)
- Ellenőrzi a csörlőkötélek állapotát és felelős azért, hogy csomózott kötéllal ne csőröljenek.
- Felelős a csörlő aggregát átadási-átvételi könyvében a csörlőkezelőre vonatkozó adatok pontos és napra kész állapotban való vezetéseért.

6.12 Csörlőkötél visszahúzó kötelmei:

- személyesen ellenőrzi a kötélvisszahúzó berendezés üzemképességét a repülések megkezdése előtt.
- felelős, hogy a kötélvisszahúzó berendezésen menet közben csak az engedélyezett személyek tartózkodjanak.

6.13 Az időmérő kötelmei:

- köteles a képzési repülő üzem alatt történt mindennemű képzés repülés idejét rögzíteni. Üzem után gépenként összesíteni és leadni azokat a gépek ügyeletesének;
- az iskola rendszerű kiképzésnél kijelöli a repülőgépek figyelőit;

6.14 A startszolgálatot kizárólag a repülőüzem vezető engedélyével lehet leváltani.

6.15 Gépek indítása bármilyen üzem esetén csak rádión keresztül történhet.

6.16 Repülő üzem megkezdésének feltételei:

6.17 A csörlő indítású repülőüzem megkezdése addig tilos, amíg a start be nincs rendezve, és a szolgálat helyét el nem foglalja. A repülő üzemmel kapcsolatos bejelentési kötelezettség van.

6.18 Amennyiben a repülőüzem vezető az üzem biztonságát figyelembe véve engedélyezi, úgy a repülőüzem munkaterületének berendezésére egy T jel / 3 ponyva / elegendő. Ez esetben a vontatógép és a vitorlázó repülőgép egy közös jelhez szállnak le, de a leszállásnál a vitorlázó gépnek van előnye.

6.19 Minden más esetben a rep. üzem berendezéséhez annyi és olyan méretű jelponyva szükséges amennyi biztosítja az üzemmódnak megfelelően a munkaterületet, és a munkaterületen belüli akadályok kijelölését.

6.20 Csörlő üzemű vitorlázórepülés során a repülőüzem vezető rendelkezésére kell álljon a starthelyen:

- négy személy ellátására alkalmas mentődoboz,
- csörlő aggregátornál, legalább két személy ellátására alkalmas mentődoboz,
- tűzoltó készülék csörlőüzemnél a csörlő aggregátornál,

6.21 Repülési üzem alatt adható lát jelek:

Kifektethető ponyva jelek:

- leszállás jeltől jobbra
- leszállás jeltől balra
- általános leszállási parancs
- általános leszállási tilalom

6.21 Zászló jelzések veszély esetén:

Csörlő üzemnél:

- Csörlést hagyja abba: meszelés.
- A kötél kihúzásával álljon le: fej feletti lengetés.
- A kötél nem esett le: fej feletti lengetés.

Vontató üzemnél:

- Felszállási, gurulási tilalom: piros zászló függőlegesen feltartva.
- A motor kikapcsolás: két zászló fej felett keresztbe tartva.

6.22 Starthely-aggregátor között, starthely-vontatógép közötti rádiókapcsolat kötelező.

6.23 Csörlés esetén az előírt jelző zászlóknak a starthelyen, illetve az aggregátornál kell lenniük, a rádiót kezelő személy kéz közelében, hogy esetleges üzemzavar esetén a repülési üzem biztonsága és folyamatossága biztosítva legyen.

6.24 Vontató pilóta által kézzel adható jelzések:

- vontató gépen többszöri egymást követő szárnybillentés: kapcsoljon le.
- bal kar lefelé: a vitorlázó gép menjen lejjebb.
- bal kar felfelé: a vitorlázó gép menjen feljebb.
- bal kar vízszintesen kitartva: a követési magasság jó.
- bal kar vízszintesen kitartva, tenyér szétnyitva és a tenyér 90 fokos fordítgatás: féklap nyitva.
- csukott vontatógépen intenzív oldalkormány mozgatus: féklap nyitva.

7 FEJEZET CSÖRLŐINDÍTÁSÚ REPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

7.1 Csörlőindítású felszállás végezhető, ha a felhőalap min. 400 m, a vízszintes látótávolság min. 3km, és a szélesség nem haladja meg a géptípusra előírt maximális, orr, ill. súlypontcsörlésre meghatározott szélességi értéket, és a repülőteret csörlőüzemre berendezték. (2-3 sz. melléklet)

7.2 Tilos csörlőlni, ha a csörlés felső pontján, a felhőalaptól való távolság 50 méternél kevesebb. Tilos csörlőlni villámveszélyes, zivatart közvetlenül megelőző időben, valamint zivatar alatt.

7.3 Iskolarendszerű kiképzésben egyedül repülést végezhet a növendék:

„B” vizsga befejezéséig 6 m / sec. Szélességig.

„C” vizsga befejezéséig 8 m / sec. Szélességig.

„C” vizsga utáni kiképzési fokon álló növendékekre a maximális szélességet az oktató a növendék képzettségének megfelelően szabja meg, figyelembe véve az indítási módot (súlypont, ill. orrcsörlés) és a gép típusára megadott maximális szélességet.

7.4 Kétkormányos iskolarepülésnél a szélesség határát az oktató határozza meg oly képen, hogy a repülés a növendék számára eredményes legyen. (Figyelembe véve a géptípusra meghatározott szélességet.)

7.5 Oldalszélben történő csörlés az adott típus „Légiüzemeltetési utasításában” előírt szélerősségig végrehajtható, ha a lekapcsolási magasságból az iskolakör biztonságosan lerepülhető.

- 7.6 Abban az esetben, ha a kötélszakadás vagy egyéb más körülmény miatt a csőrölt repülőgép nem éri el az iskolakör megrepüléséhez szükséges magasságot, a repülőgép vezető a magasságtól függően helyezkedjen leszálláshoz.
- 7.7 Forduló gyakorlás és termik fogás az iskolakörön a hosszúfalán a 3. fordulóig 150 m magasságig hajtható végre.
- 7.8 Két aggregátorral történő üzem esetén, amennyiben a két csőrlési vonal között leszálló mező nincs, a két aggregátor közötti távolság minimálisan 50 m, amennyiben a két csőrlési vonal között leszálló mező van, a két aggregátor közötti távolság minimálisan 100 m lehet. Ezen pontban meghatározottakat a repülőtér rendje módosíthatja. Két aggregátoros üzem esetén párhuzamosan végrehajtott csőrlés tilos. (Egy időben két gép csőrlése.)
- 7.9 Teendők kötélszakadás esetén:

Kötélszakadás esetén a repülőgépet siklóhelyzetbe visszük át, a kioldót háromszor, erőteljesen ütközésig meghúzzuk, közben rendezzük a gép sebességét utazó +15-20 km / óra értékre.

Amennyiben a földön a kötélfennakadását jelzik, az utazó + 15-20 km / óra sebességet tovább tartva a kioldót állandóan húzva-tartva folytatjuk a repülést úgy, hogy a leszálláshoz való helyezkedést, kiszámítást a repülőtér területe, vagy akadálymentes sík terület felett hajtsuk végre.

Kötélszakadás / alacsony oldás / esetén 50 m alatt egyenes siklóval, féklap használattal kell a leszállást végrehajtani.

Kötélszakadás /alacsony oldás / esetén visszafordulni, elsősorban abban az esetben szabad, ha két 180 fokos fordulóval, a felszállás irányú / jel irányú / leszállás biztosítható úgy, hogy a második 180 fokos / a leszállási irányra / forduló 50 méter magasságban végrehajtható. A repülőgép vezető ebben az esetben ne a leszálló jel melletti, hanem a munkaterületen belüli leszállásra törekedjen.

Kivételes esetekben, amikor a két 180 fokos fordulóval magasság hiány miatt nem hajtható végre a felszállás irányú leszállás, a repülőgép vezetője felszállás irányú kirepülést végezhet olyan távolságra, hogy 50 m felett végrehajtott egy 180 fokos fordulóval a felszállás irányával szemben, hajtsa végre a leszállást, úgy kiszámítva a forduló helyét, hogy a repülőgép a repülőtér területén földet érjen, ill. kiguruljon.

- 7.10 A csőrőlkötelet szakadás esetén csomózni tilos.
- 7.11 Üzem közben a csőrőlaggregátor 15 m-es körzetén belül a csőrléshez beosztottakon kívül senki sem tartózkodhat. Amennyiben ezen távolságon belül oda be nem osztott személy tartózkodik, annak eltávolításáig a csőrlést nem szabad végrehajtani.
- 7.12 A csőrőlközelő felelős, hogy a biztonsági eszközök, zászlók, mentődoboz, tűzoltó készülék a rep. üzem alatt üzemképesen rendelkezésre álljanak. Felelős az üzemképes aggregátorral való csőrlésért, az időben végrehajtott kötélvágásért. A kijelölt csőrőlközelő köteles a mellé beosztott csőrőlközelőgyakornokot csőrlésre oktatni. Oktatás esetén, ha az az aggregátor mellett állva történik, a működő dob ellenkező oldalán tartózkodjon, hogy szükség esetén a gyakornok tevékenységébe közbe tudjon avatkozni.

8 FEJEZET VONTATÁSOS REPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

8.1 Vontatásos repülés időjárási minimumai: vontatásos rendszerű kezdő kiképzés esetén:

Egyes, kettes, hármas vontathatói kiképzés esetén a felhő alap 500 méternél, a vízszintes látás 5km-nél kevesebb nem lehet.

8.2 Repülőgép vontatás vontatókötél méretei:

Egy gépes vontatás esetén, ha az adott vitorlázó típus „Légiüzemeltetési utasítása” másképp nem rendelkezik: 40-100 méter, de az elfogadott standard méret a 60m.

8.3 Kényszeroldás veszély esetén alkalmazható úgy a vontatott, mint a vontató gép részéről.

a)vontató pilóta részéről végrehajtható kényszeroldás az alábbi esetekben:

- A vontató gép üzemében olyan meghibásodás következik be, mely mellett a legrövidebb idejű vontatás is veszélyesebb helyzetet idézhet elő, mint a leoldás végrehajtása.
- A vitorlázórepülőgép vezetője vagy vezetői olyan durva vezetési hibát követett el, amelyből az egész vontatmányra nagyobb veszély származhat a leoldás elmulasztásából, mint annak végrehajtásából.
- A vitorlázó gép vezetője / vezetői /, a vontatópilótától kapott leoldási utasításra nem hajtja végre a leoldást.
- A vontatópilóta egészségi állapotában hirtelen bekövetkező oly mérvű romlás, mely a vontatás folytatását veszélyezteti.

b)Vitorlázó repülőgép vezető részéről végrehajtható kényszeroldás az alábbi esetekben:

- A gép vezetésében olyan helyrehozhatatlan hibát követ el a repülőgép vezető, hogy a vontatás folytatását veszélyesnek minősíti.
- A gép biztonságos vezetésében, valamilyen oknál fogva akadályoztatva van.
- A gép vezetésében, a gép üzemképességében valami rendkívüli rendellenességet tapasztal.
- Olyan repülési helyzetbe került, hogy leoldás nélkül a vontatógépet veszélyezteti.
- A repülőgép vezető, vagy utasának hirtelen bekövetkező és olyan mérvű egészségi romlása, mely a repülés folytatását veszélyezteti.

8.4 Kényszeroldás utáni teendők:

- a) Kényszeroldás a felszállás azon szakaszán, amikor még felszállási irányba, a repülőtéren végrehajtható a leszállás. A vitorlázó repülőgép vezetője a felszállás irányához viszonyított 15-20 fokos bedöntésű elfordulással hajtja végre a leszállást.
- b) Amennyiben a kényszeroldás a repülőtéren kívül, de még 50 méter alatt következik be, a repülőgépvezetők az a.) pontban meghatározottak szerint kötelesek eljárni azzal a kiegészítéssel, hogy a kiszemelt leszállóterep megközelítésére, a leszállás végrehajtására a vontatás irányához képest 45-90 fokos irányeltérésű az a.) pontban meghatározott irányokba történő fordulót hajtják végre. A leszállást az adott gép vezetője, az előtte lévő gép/gépek figyelemmel kísérésével a legnagyobb körültekintéssel hajtja végre.

- 8.5 Leoldás végrehajtása, leoldás utáni tevékenység, besorolások. Szabályos leoldást végez a vitorlázó repülőgép vezetője, amikor eligazításnak megfelelő helyen és magasságban hajtja végre a leoldást.
- A vitorlázó repülőgép a vontató repülőgépről való leoldás, a megtörténtének meggyőződése után, csak jobbra fordulhat ki. Balra kifordulásra a repülőüzem vezető adhat engedélyt.
 - **Leoldás után kifordulást emelkedő (húzott) fordulóval végrehajtani TILOS!**
- A vontatópilóta minden esetben a leoldás után balra fordulhat ki, jobbra való kifordulást csak a repülőüzem vezető külön utasítására hajthat végre. Amennyiben a vontatás termikre történik és a leoldásra köröző repülés közben kerül sor, a vitorlázó gép köteles megtartani a korábbi körözési irányt, mindaddig, míg a vontató gép el nem távolodik.
- Amennyiben az emelőáramlatban más vitorlázógép (gépek) tartózkodik, a vontatmány 100 m szintkülönbséggel, azonos körön köteles besorolni. A vontatmány az ott tartózkodó vitorlázógépeket 100 m-nél jobban nem közelítheti meg. A vontatópilóta a vitorlázógép lekapcsolása után vízszintes szárnyú süllyedő repülésbe viszi át a gépet.
- Ha a vontatás iskolakörön, jel fölé történik, a leoldás után a vitorlázógép teljes iskolakört repülhet, vagy az iskolakör harmadik fordulójára sorolhat be.
- 8.6 Minden kiképzés céljából végrehajtott vontatás esetén, az egyedül repülő növendékek, vagy azok oktatói kötelesek a vontatópilótától az esetlegesen elkövetett hibákra vonatkozóan tájékoztatását kikérni.
- 8.7 A vontatópilóta képzési vontatási feladataira vonatkozó eligazításért, tájékoztatásáért mindenesetben az indító oktató a felelős.
- 8.8 A vontatásos felszállások megkezdésétől a leoldásig, vontatás esetén, a vontatmány parancsnoka a vontató pilóta.

9 FEJEZET TELJESÍTMÉNYREPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

- 9.1 Teljesítményrepülésnek nevezzük mindazon repüléseket, amelyek magassági, távolsági, vagy időtartam repülések végrehajtására irányulnak.
- 9.2 Helyi és távrepülések meghatározása:
- a) Helyi repülés:
- Történhet a repülőtérről meghatározott körzeten belül, az alábbi meghatározott céllal:
- Iskolakör repülés. Kiszámítás és helyezkedés minden esetben úgy történhet, hogy a repülőgép a repülőtéren a leszállójelnél érjen földet.
 - Gyakorló légtérrepülés. A repülések a repülőtérről meghatározott gyakorló légtérben folyhatnak, dugóhúzó oktatás, műszer kiképzés, ellenőrző repülés stb. céljából. A gyakorló légtérben végrehajtott gyakorlatokat olyan magasságban kell befejezni, hogy az iskolakörre való besorolással a leszállás a repülőtéren a leszállójelnél legyen végrehajtható.
 - Helyi gyakorló termik, illetve teljesítményrepülések. Ezen a repülések gyakorlására, helyi repülés keretén belül igénybe vehető a repülőtérről meghatározott körzet.
 - A helyi repülést végző repülőgépvezetők, növendékek repüléseiket úgy tartoznak végezni, hogy a repülőtérről részükre adható látjeleket mindenkor észrevegyék. Körzeten belül a repülőtérről

való nagyobb mérvű eltávolodás csak kétoldali (repülésvezető. és a gép közötti) biztos rádiókapcsolat esetén megengedhető.

b) Távrepülés:

- Távrepülésnek nevezzünk minden olyan repülést, mely a repülőtér körzetének végleges vagy időszakos (hurok, háromszög) elhagyásával kerül végrehajtásra.

9.3 Távrepülés végrehajtására indítható, aki:

- mint növendék oktatóval,
- érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezik
- feladat lappal rendelkezik,
- hajózó térképpel rendelkezik.

9.4 Távrepülés végrehajtására olyan gyakorló és teljesítményvitorlázó repülőgép használható, amely a következő felszereléssel van ellátva:

- szokásos repülést ellenőrző műszereken kívül üzemképes iránytűvel,
- rádióval
- az adott típushoz szükséges szerszámkészlettel, gépnaplóval és alkalmassági bizonyítvánnyal
- elsősegélynyújtó dobozzal.

9.5 Távrepülések végrehajtása alkalmával a repülőgépvezetőnek figyelembe kell venni, és be kell tartani a távrepülések során érintett légterekben történő repülések végrehajtásának szabályait.

9.6 Ha a távrepülés végrehajtása közben a repülőgépvezető eltéved, köteles az ország területének közepe felé irányuló irányszögön repülni, míg a leszálláshoz szükséges magasságig le nem süllyed, utána a kiszemelt területen a leszállást végrehajtani.

9.7 A távrepülések végrehajtása közben, a repülőgépvezető állandóan köteles a leszállásra alkalmas területeket figyelemmel kísérni.

9.8 Első távrepülésnél lehetőleg síkvidék felé irányuló célt kell megadni.

9.9 Repülőtéren kívüli leszállásnál a leszállóhely kiválasztásáért és a leszállás végrehajtásáért a repülőgépvezető felel.

9.10 A távrepülések végrehajtására (útvonalra), igénylésre a mindenkor érvényes külön szabályok a mérvadók.

9.11 Terepen való leszállást a mindenkori szélirányt és szélereősséget figyelembe véve az alábbiak szerint kell végrehajtani:

- szántásra, a leszállást és kilebegtetést a legnagyobb figyelemmel kell végrehajtani, lehetőleg a barázda irányába. Behúzható futóművű gépekkel
- magas növényzetre való leszálláskor a repülőgépvezető a növényzet tetejére hajtsa végre a lebegtetést, különösen vigyázva a szárnyak vízszintesen való tartására
- erdőre vagy cserjésre történő kényszerleszállás esetén a repülőgépvezető olyan részt válasszon ki, ahol a fák a legalacsonyabbak, és koronájuk a legsűrűbb, a leszállást úgy kell végrehajtani, hogy fák tetejét vegye a föld felületének.

- átszeldelt terepen, hegyekben és horhosokban történő leszállást a legsíkabb területen kell végrehajtani, úgy, hogy a földetérés az emelkedő irányába történjen.

9.12 A repülőgépvezető ténykedése leszállás után:

a) Nem a cél repülőtéren:

- amennyiben a repülőtéren repülő üzem folyik a repülőüzem vezetőnél vagy szervezőnél, ha nincs a repülőtér vezetőjénél köteles jelentkezni.

b) Terepen:

Az indító oktatónak/klubnak vagy a FIC-nek kell jelenteni:

A jelentés tartalmazza:

- a repülőgépvezető nevét
- a repülőgép típusát és lajstromjelét és a leszállás időpontját
- repülőgép leszállási, illetve tárolásának pontos helyét.
- esetleges gép, vagy személyi sérülés esetén az esemény lefolyását és a sérülés mérvét.

A távrepülést csak érvényes SPL szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy hajthat végre.

9.13 Távrepülési feladat tervezésekor be kell tartani a fokozatosságot.

9.14 Idegen klubtagok repültetése esetében:

- ellenőrizni az egyéni repülési okmányok alapján az rgv. képesítését, a tervezett feladatra való rátermettségét, eddigi gyakorlati tevékenységét, gyakorlottságát, különösen az adott típus esetében,
- szükség esetében gyakorlati ellenőrző repülés végrehajtása,
- repülési szabályok, repülőtér körzet ismeretének ellenőrzése.

9.15 Minden olyan repülésnél, ahol a repülőgép-vezető 3300 méter fölé emelkedik, magassági légzőkészülék használata kötelező.

10 FEJEZET KÖZLEKEDÉSI SZABÁLYOK

Az általános közlekedési szabályok magukba foglalják azokat a tudnivalókat, melyet minden repülőgépvezetőnek ismerni kell a biztonságos légiközlekedés érdekében. Érvényesek az ICAO Annex 2 (Rules of the Air) illetve a 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet VFR repülésekre vonatkozó szabályai, továbbá:

10.1 Iskolakörön azonos típusú vitorlázógépnek egymást előzni tilos!

10.2 Iskolakörön előzni csak az iskolakör külső oldala irányában lehet.

10.3 Körözés (termikelés) esetén egy emelőáramlatban repülő gépek körözési iránya csak azonos lehet. A később odaérkező (besorolni kívánó) repülőgépek az ott köröző vitorlázó repülőgépek körözési irányát kötelesek felvenni. Ez alól csak a köröző gépek két- vagy többoldalú meglévő rádiókapcsolat esetén lehet eltérni.

A biztonságos megközelítési távolság betartásáért az alacsonyabban tartózkodó gép vezetője, ill. az azonos magasságban történő repülés esetén annak a gépnek vezetője felelős, amelyik a másik gépet maga előtt látja.

- 10.4 Felhőrepülést csak előzetes releváns légiforgalmi tájékoztató vagy irányító szolgálat engedélyével lehet végrehajtani. FLP, AFIL
- 10.5 Lejtőrepülésnél mindig annak a gépének van előnye, amelyik a lejtőt jobbról látja, tehát jobbfordulóval az a gép köteles kitérni, amelyik lejtőt balról látja.
- 10.6 A lejtő nivótól 200 méter magasságig lejtő ingavonalon kettő vagy több gép repülése esetén körözni TILOS!
- 10.7 Ingavonalra való besorolás az ingavonal két végpontjára érintőileg történhet.
- 10.8 Lejtőre besorolásnál az ingavonalon tartózkodó gépeknek van előnyük.
- 10.9 Az ingavonalon féklapot nyitni TILOS!
- 10.10 Az ingavonal külső száráról a jobb forduló előtt csak akkor lehet keresztezni, ha az előtte lévő jobb fordulót végző gép a lejtőtől 90°-nál kisebb szögben van elfordulva.
- 10.11 A lejtőn repülő gépek maximális számát, a leszállások és besorolások módját, valamint az ingavonal alsó és felső magassági határát az adott repülőterek Repülőter rend-je határozza meg.
- 10.12 Lejtőrepülés közben felhőbe repülni szigorúan tilos!

11 FEJEZET TEENDŐK A REPÜLÉS KÜLÖNLEGES ESETEIBEN

- 11.1 A repülés különleges eseteihez tartoznak mindazok az esetek és körülmények, amelyeknél, vagy amelyek következtében a repülés biztonságának veszélye lép fel.

A repülés biztonságát veszélyeztető okok az alábbiak lehetnek:

- a repülőgép üzemképtelenné válása, vagy törése, amelyek akadályozzák a repülés folytatását
- a repülőgépvezető elvesztette a tájékozódást
- a repülőgépvezető sérülése, vagy egészségügyi állapotának hirtelen rosszabbodása.

- 11.2 Minden olyan esetben, amikor felszállás és leszállás közben veszély fenyegeti a repülőgépet, repülőgépvezetőt vagy a repülőtéren tartózkodó embereket, a repülőgépvezető köteles mindent elkövetni a baleset elhárítása érdekében.

- 11.3 Abban az esetben, ha a repülőgép életfontosságú részei megsérülnek vagy eltörnek, amely mellett azonban lehetőség van a repülés folytatására, a repülőgépvezető elkerülve a hirtelen mozdulatot és a nagy repülési sebességet, a repülőtéren, vagy a kiválasztott leszállóhelyen szálljon le. Az azonnali leszállást akkor is végre kell hajtani, ha a repülőgép levegőben, valamivel (repülőgéppel, madárral stb.) összeütközött és a gép vezetője gépén sérülést, törést nem észlel.

- 11.4 A repülőgépvezető köteles a repülőgépet ejtőernyővel elhagyni, ha:

- a gép kormányozhatatlanná válik,
- ha egészségi okok miatt képtelen a gépet vezetni
- ha olyan meteorológiai körülmények közé kerül, ami a biztonságos repülést
- lehetetlenné teszi
- kétüléssel gépből való ugrás esetén a repülőgép parancsnok köteles az utast, vagy növendéket felszólítani a gép elhagyására. Amennyiben a növendék, illetve az utas 600m-ig nem hagyja el a gépet, köteles a repülőgép parancsnoka azt elhagyni.

11.5 Repülőbalesetek esetén az ide vonatkozó, érvényben lévő intézkedések szerint kell eljárni. A repülőgép őrzését meg kell szervezni és a bizottsági vizsgálatig a repülőgépet eredeti helyzetéből elmozdítani tilos (kivételt képez a vagyon és életmentés).

Mindennemű sérülés vagy esemény alkalmával a repülőüzem folytatására a repülőüzem vezető adhat engedélyt.

Amennyiben a sérült repülőgép a le- és felszállást akadályozza, az üzem folytatására az engedélyt a balesetvizsgáló bizottság vezetője adhatja meg.

11.6 A rendkívüli események esetén a helyi vezető főoktató vagy megbízottja köteles gondoskodni arról, hogy az érintett személyek és a szemtanúk a kivizsgáló bizottság rendelkezésére álljanak, illetve ismerje azok pontos lakcímét.

12 FEJEZET A VITORLÁZÓ VERSENYREPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

ÁLTALÁNOS HATÁROZATOK

12.1 Közlekedési szabályok:

A versenyrepülések során megkülönböztetünk elsőbbséggel rendelkező (előnyös helyzetben lévő) és elsőbbségadásra kötelezett (hátrányos helyzetben) lévő repülőgépeket, illetve versenyzőket. Az ICAO Annex 2 (Rules of the Air) illetve a 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet VFR repülésekre vonatkozó szabályain túl elsőbbsége van:

- A köröző repülőgépnek a később érkezőkkel (besorolókkal) szemben.
- Termikben emelkedve, a magasabban lévő gépnek az alacsonyabbal szemben.
- Célvonal-átrepülésnél a célvonalhoz korábban érkező gépnek.

Elsőbbségadásra kötelezett: - aki tudatosan a másik repülőgép látási holtterében repül.

12.2 Repülőgépek megközelítésekor az összeütközések elkerüléséért az elsőbbségadásra kötelezett repülőgép vezetője (versenyzője) felelős és minden helyzetben úgy kell repülnie, hogy az elsőbbséggel rendelkező repülőgépet pályamódosításra ne kényszerítse.

12.3 Kettős holtter helyzetet szándékosan létrehozni tilos!

12.4 Felhőbe beropülni, keresztülrepülni tilos!

12.5 Felhőalapon való várakozás szabálya:

Felhőalapon várakozni lehet, de csak folyamatos vizuális kapcsolat fenntartásával a többi felhőalapon várakozó géppel.

12.6 Versenyrepülés végrehajtása során előírt okmányok:

- repülőüzem vezetői napló,
- időmérő lapok, naplók,
- az egyéb jogszabályban meghatározott gép és személyi okmányok
- feladat lap, meteor lap.
- hajózó térkép

12.7 A versenyfeladatra a repülőgép vezetők elindíthatók, ha:

- a repülési üzem kezdete a releváns irányító/tájékoztató/légtérigazgató stb.
- szolgálatnak be van jelentve és az a kezdésre az engedélyt megadta amennyiben engedély köteles;
- a versenyzők az aznapi feladatra vonatkozóan el lettek igazítva,
- a verseny sportbizottsága a felszállások megkezdését engedélyezi.

12.8 A versenyekre vonatkozó egyéb szakmai feltételeket és utasításokat az MVSz által kiadott „Versenyrendszer” és „Versenyszabályzat” és „MVK Szabályzat” c utasítások tartalmazzák.