

MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG

UTASÍTÁS

a vitorlázórepülések végrehajtására

Készült:.....: 1992. szeptember 10.
Készítette:....: Vitorlázórepülő munkabizottság

Matuz István
főpilóta

Jóváhagyta: L.1/610/1993 sz. alatt.
Budapest, 1993. 01. 27.

Dr. Németh Márton
igazgató

TARTALOMJEGYZÉK

	Fejezet sz.	Oldal sz.
Általános rész	I.	
Repülések osztályozása	II.	
Repülőterek	III.	
Repülőgép vezetés technikája	IV.	
Általános szabályok	V.	
Repülőüzem megszervezése és vezetése	VI.	
Csörlőindítású repülésekre vonatkozó szabályok	VII.	
Vontatásos repülésekre vonatkozó szabályok	VIII.	
Vitorlázó műszerrepülésekre vonatkozó szabályok	IX.	
Teljesítmény repülésekre vonatkozó szabályok	X.	
Közlekedési szabályok	XI.	
Teendők a repülés különleges eseteiben	XII.	
Vitorlázó versenyekre vonatkozó szabályok	XIII.	
Vitorlázógépek gumiköteles indítása	XIV.	
Mellékletek		
Ponyvajelzések	1. sz.	
Csörlőüzemű munkaterület berendezése jobb leszáll.	2. sz.	
Csörlőüzemű munkaterület berendezése bal leszáll.	3. sz.	
Vontatásos üzem berendezése	4. sz.	
Munkaterület berendezése verseny esetén	5. sz.	
Munkaterület berendezése verseny esetén	6. sz.	

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RÉSZ

- 1./ Az „Utasítás a vitorlázórepülések végrehajtására” c. szabályzat a vitorlázó repülőgépeken történő repülések megszervezésének, előkészítésének és végrehajtásának főbb alapelveit határozza meg.
- 2./ A repülést lépésről lépésre oktassuk, fokozatosan térjünk át az egyszerű gyakorlatok végrehajtásáról a magasabb fokú repülési feladatok végrehajtására.
- 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.
- 4./ A repülőgépvezetők repülés előtt mindig mérlegeljék képzettségüket és egészségi állapotukat és csak ezután kezdjék el repülésüket.
- 5./ Jelen szabályzatban nem szabályozott kérdésekben külön üzemeltetői utasítások az érvényesek.

II. FEJEZET

REPÜLÉSEK OSZTÁLYOZÁSA

- 1./ Repülések feloszlanak:
 - 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./ Nappali repülésnek nevezzük a nap világos szakában, napkelte és napnyugta közötti időben végzett repüléseket.
- 3./ Helyi repülésnek nevezzük az adott repülőtér körzetén belül és annak légtereiben végrehajtott repüléseket.
- 4./ Távrepülésnek nevezzük a repülőtér körzetén kívüli repüléseket
- 5./ Oktatórepülésnek nevezzük a repülőgépvezető oktatása és repülő technikájának tökéletesítése céljából végrehajtott repüléseket.
- 6./ Az oktató repülésekhez tartoznak:
 - a repülőgépvezetési technika oktatása céljából, oktatóval végrehajtott bemutató repülések; oktatás céljából végrehajtott kétkormányos repülések;
 - az oktatót személy ellenőrzése céljából ellenőrzővel vagy oktatóval végrehajtott ellenőrző repülések.
- 7./ Iskola repülésnek nevezzük azokat a repüléseket, melyeket a növendék a repülőgépvetői szakszolgálati engedély megszerzéséig végez. A szakszolgálati engedéllyel nem rendelkező, kiképzés alatt álló személyeket növendéknek nevezzük. Ugyancsak növendéknek minősül a valamilyen új képesítés elnyerése céljából folytatott kiképző repülés ideje alatt a szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy is.
- 8./ Gyakorló repülésnek nevezzük a repülőgépvető által a repülőgépvetői technika gyakorlása és további tökéletesítése céljából végrehajtott önálló repüléseket.
- 9./ Teljesítmény repülésnek nevezzük mindazon repülést, amely magassági, távolsági vagy időtartam repülés végrehajtására irányul.
- 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 versenyezés céljából, minden esetben ellenőrzött körülmények között.

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

Különleges feladatú repülésekhez tartoznak:

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

KÜLÖNLEGES FELADATÚ REPÜLÉSEK ENGEDÉLY KÖTELESEK.

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.
- műszerrepülésnek nevezzük az olyan viszonyok között végzett repüléseket, amikor a repülőgép térbeli helyzetét és annak földhöz viszonyított mozgását műszerek alapján határozzuk meg.

III. FEJEZET

REPÜLŐTEREK

1./ Repülőtér (állandó)

A repülőtér szárazföldön vagy vízben kijelölt terület (ideértve valamennyi, a területhez tartozó épületet, felszerelést és berendezést), amely egészében vagy részben a légijárművek indulására és érkezésére, valamint felszíni mozgására szolgál. (1995.évi XCVII. Törvény)

2./ Polgári célú repülőtér lehet:

- nyilvános repülőtér, amelyet - az AIP-ben közzé tett - azonos feltételekkel bárki igénybe vehet, (1995.évi XCVII. Törvény)
- nem nyilvános repülőtér, amely kizárólag a tulajdonos, illetve az üzemeltető engedélye alapján vehető igénybe. (1995.évi. XCVII. Törvény)

3./ Nem nyilvános fel- és leszállóhely (ideiglenes repülőtér)

Nem nyilvános fel- és leszállóhely létesítéséhez a terület tulajdonosának (kezelőjének) és az illetékes környezetvédelmi hatóságnak a hozzájárulása szükséges. A hozzájárulások és a fizikai paraméterek megléte esetén az engedélyt a Polgári Légiközlekedési Hatóság adja ki. (141/1995.Korm.rendelet 22. §).

4./ Munkaterület.

A repülőtér munkaterülete a légijárművek fel- és leszállására, gurulására kialakított terület, az előterek kivételével. (1995.évi XCVII. Törvény)

5./ Repülési sáv:

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

6./ Fel- és leszállópálya (futópálya)

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

7./ Végbiztonsági sáv.

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

8./ Oldalbiztonsági sáv.

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

9./ 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.

10./ Terep.

Olyan földterület amelyen légi járművel leszállás történik, repülőtéren illetve nem nyilvános fel- és leszállóhelyen kívül. Ilyen leszállás csak akkor megengedett, amikor a légi jármű tulajdonságai miatt a leszállás helye nem határozható meg előzetesen, vagy ha a leszállásra a biztonság (veszélyhelyzet), vagy baleseti segélynyújtás érdekében van szükség. Az ilyen leszállással a területen okozott kárt meg kell téríteni. (141/1995.Korm.rendelet 22. §)

11./ A repülőtér használata.

a.) A repülőtér biztonságos használata.

A nem nyilvános repülőtér biztonságos használata érdekében felelős repülőüzem vezetőt kell kijelölni. (1995.évi XCVII törvény)

A repülőtér rendeltetésszerűen üzemeltethető, ha:

- a repülőtér rendelkezik a légiközlekedési hatóság által kiadott érvényes üzemeltetési engedéllyel.
- a repülőtér felülete biztosítja a repülőgépek veszélytelen fel- és leszállását.
- a növényzet magassága nem éri el a 25 cm-t.
- a munkaterület szegélyjelzői olyan állapotban vannak, hogy azok 400 m magasságból jól felismerhetők.
- rendelkezésre áll a leszállójel, leszállási irányjel, kialakításához szükséges mennyiségű megfelelő méretű és alakú, a háttértől elütő színű ponyva jel. A leszállási irányjel, elő- és utójel, valamint az oldaljel kifejtetése elhagyható, ha az állandó repülőtér használatos repülési sávjainak középvonalai, vagy küszöbjelei jól láthatóan állandó jelzéssel ki vannak jelölve, és a repülőtér rendelkezik rádióösszeköttetéssel a légi járművek és a repülőtér között.
- rendelkezik széljelzővel (szélzsák) a repülési sáv határain kívül, de jól látható helyen helyezve.
- rendelkezik vezetékes vagy vezeték nélküli távközlő berendezéssel.

b.) Nem nyilvános fel- és leszállóhely használata.

Leszállóhely rendeltetésszerűen üzemeltethető, ha:

- a leszállóhely üzemeltetéséhez az illetékes környezetvédelmi hatóság hozzájárult, és a hozzájárulást nem vonta vissza.
- a leszállóhely üzemeltetéséhez a terület tulajdonosa vagy kezelője hozzájárult, és a hozzájárulást nem vonta vissza,

- a Polgári Légiközlekedési Hatóság által kiadott üzemeltetési engedély érvényes és az abban meghatározott feltételek és paraméterek változatlanok,
- a leszállóhely méretei kielégítik a légiüzemeltetési utasításban előírtakat és legalább az alábbi táblázatban meghatározott méreteket.

Légijármű	Repülési sáv			Akadálymentesség			
	Hossza	Szélessége	Lejtése	Megközelítés		Felszállás	
				Lejtés	Hossz	Lejtés	Hossz
UL, A1 és A2	200 m	20 m	2 %	1:10	200 m	1:10	300 m
Vitorlázó	600 m	50 m	2%	1:20	300 m	1:20	300 m
Motoros	500 m	50 m	2%	1:10	300 m	1:20	500 m

IV. FEJEZET

REPÜLŐGÉPVEZETÉS TECHNIKÁJA

1./ 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.

2./ Repülés közben az alábbi repülési sebességeket kell megkülönböztetni:

Sebesség		Megjegyzések
V_{NA}	Megengedett legnagyobb sebesség	Ezt a sebességet semmilyen körülmények között nem szabad túllépni, és csak 1/3 kormánykitérítés használható
V_{RA}	Lökéses időben megengedett legnagyobb sebesség	Ezt a sebességet csak nyugodt időben és óvatos gépvetéssel szabad túllépni. Lökéses a levegő pl. hullám rotorokban, viharfelhőben, stb.
V_A	Manőverezési sebesség	Ezen határsebesség felett a kormányokat nem szabad teljesen, vagy hirtelen kitéríteni, mert a teljes kitéréssel bizonyos körülmények között a gép túlterhelhető.
V_{FE}	Legnagyobb sebesség ívelőlappal. (Ha szükséges különböző állásokra)	Nem léphető túl az adott ívelőlappal.
V_W	Legnagyobb csörlési sebesség	Nem léphető túl csörlésben és autó vontatásban.
V_T	Legnagyobb vontatási sebesség	Nem léphető túl repülőgép vontatásban.
V_{LO}	Legnagyobb futómű kiengedési sebesség	E sebesség határ feletti sebesség tartományban futóművet kiengedni vagy behúzni nem szabad.
V_{POmax}	Legnagyobb hajtómű kiengedési és bevonási sebesség	A bevonható/ behúzható hajtóművű vitorlázógép hajtóművét e sebesség tartományon kívül bevonni és kiengedni nem szabad.
V_{POmin}	Legkisebb hajtómű kiengedési és bevonási sebesség.	

3./ Az adott típusra megállapított maximális sebességi értéket túllépni szigorúan tilos.

4./ Vitorlázó repülőgép siklásának nevezzük a repülőgép egyenes vonalon, egyenletes sebességgel való repülését.

5./ Felszállásnak nevezzük a repülőgép gyorsuló mozgását, amelyet a fölgyorsulás kezdetének pillanatától az emelkedés megkezdéséig végez.

A felszállás magában foglalja:

- a felgyorsulást;
- a földtől való felemelkedést;
- a sebesség gyűjtést az emelkedés megkezdéséig.

6./ Csörlésben az emelkedés 30 m-ig 20 foknál nagyobb nem lehet.

7./ A felszállást általában széllel szemben hajtják végre. A szélesebségtől, a repülőgép típusától és a repülőgépvezető képzettségétől függően a felszállást indokolt esetben oldalszélben is végre lehet hajtani a légiüzemeltetési utasításban rögzített szélerősségig.

8./ Leoldásnak nevezzük a repülőgépnek az indító eszközzel levő kapcsolatának tudatos megszüntetését.

9./ 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 repülőtérről felett előírt útvonalon hajt végre a repülőgépvezető.

10./ Az iskolakör repülést úgy kell felépíteni, hogy a 4. forduló magassága 50 m-nél alacsonyabb nem lehet.

11./ A leszállás kiszámítása a repülőgépvezető azon törekvése, hogy a repülőgép a kijelölt területen érjen földet.

12./ A leszállás kiszámításának helyesbítése céljából a 4. fordulóig legfeljebb +/- 20 fokos irányeltérések engedhetők meg.

13./ Csúsztatást a leszállás helyesbítése céljából 15 m-ig lehet végrehajtani. Nyitott féklappal csúsztatni tilos.

14./ A leszálló mezőre való bejövételt a leszálló jellel párhuzamosan kell végrehajtani az alábbiak szerint:

- „T” jel esetén a repülőgép a leszálló jel vonalától egy feszávra jobbra, vagy az előtte korábban leszállt repülőgép vonalától egy feszávra jobbra érjen földet. Ebben az esetben a repülőgépet a leszállómezőből balra kifordulva kell kiszállítani;

- „IT” jel esetén a repülőgép a leszálló jel vonalától egy feszávra balra, vagy az előtte korábban leszállt repülőgép vonalától egy feszávra 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.

15./ Leszállásnak nevezzük a repülőgépnek azt a mozgását, amelyet 25 m magasságból a kifutás utáni teljes megállásig végez.

Leszállás az alábbi elemekből áll:

- siklás
- felvétel
- kilebegtetés
- földetérés
- kifutás.

16./ 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.

17./ 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 0,2-0,5 m magasságon fejeződik be.

18./ 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.

19./ A repülőgép **kifutásának** nevezzük a repülőgép földetérés utáni egyenes vonalú lassuló mozgását a repülőgép teljes megállásáig.

20./ **Fordulónak** nevezzük a repülőgépnek állandó bedőléssel és sebességgel történő irányváltoztatását. 45 fokig terjedő bedöntéssel végzett fordulót enyhe, 45 foknál nagyobb bedöntéssel végzett fordulót éles fordulónak nevezzük.

21./ **Csúsztatásnak** nevezzük a repülőgép bedöntéssel végzett egyenes vonalú süllyedését, amikor a repülőgép hossz tengelye nem esik egybe a repülés irányával. Csúsztatás esetén a repülőgép meredekebb pályán süllyed mint sikláskor.

22./ **Zuhanásnak** nevezzük a repülőgép 30-90 fokig terjedő szög alatti siklását.

23./ **Műrepülés** közben a repülőgép - térben - előre meghatározott figurákat hajt végre. A végrehajtás szempontjából a műrepülés lehet egyszerű és összetett, valamint szóló és kötelék műrepülés.

24./ Egyszerű műrepülés figurái: dugóhúzó, bukfenc, legyezőforduló, átesés.

25./ **Dugóhúzónak** nevezzük a repülőgép közel függőleges pályán, kis sugáron, kis sebességgel történő autóróációs mozgását.

26./ **Bukfencnek** nevezzük a repülőgépnek körpályán v. ahhoz közeli íven történő mozgását.

27./ **Legyező fordulónak** nevezzük a repülőgépnek a felvétel felső pontjában biztonságos sebességgel, bedöntés nélkül a függőleges tengely körüli elfordulását és utána a figura megkezdési irányával ellentétes irányban végzett zuhanást. A felvétel 80-90 fok alatt hajtjuk végre.

28./ **Átesésnek** nevezzük azt a repülési helyzetet amikor a repülőgépet kissé felgyorsítva meredek emelkedésbe vesszük, majd sebesség veszteség következtében a gép orr irányba átesve meredek zuhanásba megy át.

29./ Műrepülést csak olyan vitorlázó repülőgéppel lehet végezni, amely repülőgép erre alkalmas. Műrepülést az a repülőgépvezető végezhet (dugóhúzó kivételével) aki rendelkezik vitorlázó műrepülő kiképzéssel.

30./ Műrepülést csak a kijelölt légtérben lehet végrehajtani. A műrepülés alsó határa alpműrepülő képzettség esetén 400 m, teljes műrepülő képzettség esetén 200 m.

31./ Műrepülés közben felhőbe repülni tilos.

V. FEJEZET

ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

REPÜLŐGÉPVEZETŐK REPÜLÉSRE ENGEDÉSE

1./ Repülőgép vezetésre jogosultak:

a./ Azok a repülőgépvezetők, akik a repülőgépvezetői kiképzést elvégezték, eredményes vizsgát tettek, érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkeznek.

b./ Azok a repülőgépvezető növendékek, akik 15. életévükbe beléptek, orvosilag alkalmasak, az előírt elméleti anyagból vizsgát tettek és oktatójuk által repülésre elő vannak készítve. Egyedül repülésre az előzőek betartásával az a növendék bocsátható, aki rendelkezik érvényes „Növendék pilóta szakszolgálati engedéllyel.”

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

3./ Növendéket repülésre az alábbiak szerint lehet engedni:

- ha rendelkezik érvényes „Növendék pilóta szakszolgálati engedéllyel”.
- a repülés előtti felkészítésben részt vett és az indító oktatója engedélyt adott a repülésre;

4./ Felhő- és hullámrepülésre azok a repülőgépvezetők engedhetők akik bejegyzésük alapján erre jogosultak. Minden olyan repülésnél, ahol a repülőgépvezető 4000 méter fölé emelkedik magassági légzőkészülék használata kötelező.

A 4000 méter magasság fölé tervezett repüléseket, csak érvényes magassági repülő orvosi alkalmassággal lehet végrehajtani.

ELLENŐRZŐ REPÜLÉSEK

5./ 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 fölött több mint 12 hónap.

Az ellenőrzést növendékeknél és repülőgépvezetőknél oktatók, oktatóknál a szakmai vezető vagy az általa megbízott vizsgabizottsági tag végezheti.

b./ Első egyedülrepülés előtti ellenőrző repülések. Kezdő növendék egyedülrepülése előtt és a növendék vontatásos kiképzés egyedülrepülése előtt a „Tematika a vitorlázórepülő kiképzés végrehajtására” c. szabályzat szerint.

c./ Műszer repülést csak az végezhet aki rendelkezik éves műszer ellenőrző repüléssel.

d./ Technikai ellenőrző repülések a kiképzés során:

- dugóhúzó gyakorlat (I/11. Gyak)
- termikelési gyakorlat (II/5. Gyak.)
- lejtő ellenőrző gyakorlat (II/5. Gyak.)

Végrehajtása a „Tematika a vitorlázórepülő kiképzés végrehajtására” c. szabályzat szerint.

e./ Repüléstechnikai ellenőrzés légtérben:

- vit.rgv. szakszolgálati engedély megszerzéséhez a hatósági vizsgára történő felterjesztés előtt a szakmai vezető vagy a Hatóság által jóváhagyott vizsgabizottsági taggal kell végrehajtani.

Az ellenőrző repülés érvényessége 3 hónap.

- vit.rgv. szakszolgálati engedély megújításhoz végrehajtja a Hatóság által jóváhagyott vizsgabizottsági tag. A szakszolgálati engedély szakmai érvényesség lejártá előtti 6 hónapon belül kell végrehajtani.
- a műrepülő kiképzést elvégzettek és műrepülési engedéllyel rendelkezők ellenőrzése évenként egyszer. Ellenőrzést végezhetnek azok, akiket az üzembentartó főpilótája, szakmai jogosultsága alapján erre kijelölt. Az ellenőrzés érvényessége 12 hónap, az ellenőrzés napjától számított 12 hónapig végezhet önálló műrepülést.
- oktatói szakszolgálati jogosítás megszerzéséhez szükséges ellenőrző repülés a hatósági vizsgára felterjesztés előtt. Végrehajtja: szakmai vezető, vagy megbízottja. Az ellenőrző repülés érvényessége 3 hónap.

Az a./ és c./ pontban végrehajtott ellenőrzéseket az ellenőrzöttek „Repülés Napló” repülés célja rovatba írják be: „Minősítő ellenőrző repülés” ill. „Műszerellenőrzés” bejegyzéssel. Az oktató rovatban az ellenőrzést végző oktató aláírásával igazolja. A műszerkiképzés X/6. Vizsgarepülést a hivatalos megjegyzések rovatba is be kell jegyezni:

„Műszerrepülő kiképzést befejezte, műszeres vit.repülést egyedül végezhet. Kelt.” Aláírja a vizsgáztató oktató.

6./ Az első egyedül repülés előtti ellenőrző repülés minden esetben (első vit.rep., első vont.) csak az ellenőrzés végrehajtási napjára érvényes. Abban az esetben ha a növendék azon a napon nem megy el egyedül, úgy az ellenőrző repülést meg kell ismételni. A dugóhúzó végrehajtását ellenőrző repülések nem csak az ellenőrzés végrehajtásának napjára érvényesek.

7./ Oktatók olyan rep.technikai ellenőrzését, amelynek a célja nem a szakszolgálati engedélyek meghosszabbítása, - a jóváhagyott vizsgabizottsági tagok, vagy szakmai vezető és az általa kijelölt oktatók végezhetik.

8./ Saját növendékével az oktató első egyedül repülés előtti ellenőrzőrepülést nem végezhet.

9./ Befüggönyözött kabinban, műszerek szerint történő kétkormányos oktató- és ellenőrző repülést végezhet azaz oktató, aki a műszerrepülő kiképzést eredményesen elvégezte.

10./ Veszélyes repülés, géptörés vagy baleset után a növendéket és rgv-t ellenőrző repülésre kell vinni, illetve rendelni.

11./ Szakszolgálati engedélyek szakmai meghosszabbításához előírt ellenőrző repülésekre vonatkozó rendeletekben meghatározottak a mérvadóak.

12./ 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.

13./ A repülőgépvezetők vontatásban történő rep.technikai ellenőrzésekor a következő főbb elemeket ellenőrizzük:

- felszállást;
- emelkedést;
- fordulókat, váltott fordulókat;
- lehúzást;
- lekapcsolást.

14./ A 13. pont szerinti vontatásos ellenőrző repülést a növendék esetén az első egyedüli vontatásos felszállása előtt kell végrehajtani.

15./ A repülőgépvezetők légtérben látás mellett történő ellenőrzése során a 13-as 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.

16./ 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;

17./ A repülőgépvezetők idegen repülőtéren való helyi repülésekor a szakmai vezető vagy az általa megbízott oktató 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.

FELKÉSZÜLÉS A REPÜLÉSRE.

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

19./ A repülésre történő felkészülést felosztjuk:

- a./ előzetes felkészülésre;
- b./ repülés előtti felkészülésre.

a./ Előzetes felkészülés a következőket foglalja magába:

- az előzőleg végrehajtott feladat közben elkövetett hibák elemzése, kiértékelése;
- a rep. 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.

b./ Repülés előtti felkészülés 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.

20./ Előzetes felkészítésben kell részesíteni minden olyan növendéket, repülőgépvezetőt, aki új feladatra való kiképzése során az „Tematika a vitorlázórepülő kiképzés végrehajtására” c. szabályzatban meghatározott gyakorlatot, vagy a gyakorlaton belül a soron következő repülést végez. Ha a növendék vagy a repülőgépvezető az adott kiképzésben - valamilyen nem rep. technikai okból visszaminősítve - a soron lévő gyakorlatnál alacsonyabb, korábban már elsajátított gyakorlatot repül előzetes felkészítésben nem kell részesíteni.

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

Az oktatói munkafüzetbe (tervezési) csak azon növendékek, repülőgépvezetők tervezett és végrehajtott repüléseit kell betervezni, akik előzetes felkészülésben való részvételre kötelezettek.

OKMÁNYOK:

22./ Előzetes felkészüléshez szükséges okmány:

- oktatói munkafüzet.

23./ Repülés előtti felkészüléshez szükséges okmányok a következők:

- repülési napló;
- szakszolgálati engedély; (növendék pilóta szaksz. eng.)
- oktatói munkafüzet;
- rep.vezetői napló;
- időmérő lap, ill. napló;
- gépnapló, alkalmassági bizonyítvány;
- repülési lap, teljesítménylap;
- térkép (500.000 hajózó)

24./ „Növendék feladatlapot” tervtáblát kell vezetni minden kiképzésről. A tervtáblán csak azokat a felszállásokat kell bejegyezni, melyek az oktatói munkafüzetben szerepelnek.

25./ A repülési okmányokat csak tintával vagy golyóstollal lehet vezetni.

10 évig megőrzendő okmány - vitorlázó időmérőkönyv;

5 évig megőrzendő okmányok - elméleti vizsgajegyzőkönyvek;
 - kiképzési tervtáblák;
 - repülőüzem vezető napló;
 - típusvizsga jkv.

2 évig megőrzendő - oktatói munkafüzet;

1 évig megőrzendő rep.parancsok) - a fent fel nem soroltak (pl. időmérő lapok,

26./ A repülési naplót a szakszolgálati engedéllyel nem rendelkezők kötelesek a rep.üzemen maguknál hordani. (Kivételt képez azaz eset, amikor ezen okmány hivatalos szervnél van bejegyzés végett. Ez esetben a növendék helyi repülést végezhet, ha az orvosi alkalmasságát hivatalos okmányon igazolni tudja.) Ugyanez a pont vonatkozik a szakszolgálati engedéllyel rendelkezőkre is, csak „Repülési napló” helyett „Szakszolgálati engedély” értendő.

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

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

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

- kiképzés alatt lévő személy esetében az „Utasítás a vitorlázórepülő kiképzés végrehajtására” c. szabályzat alapján repült fejezet és gyakorlat számát. pl.: VIII/1. Stb. Ha a repülőgépvezető a feladat végrehajtására elindult, de azt valamilyen akadályoztatás végett nem hajtotta 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.rep.= ellenőrző repülés;
- oktatási feladatot repülő oktató: ONGY = oktató növendékkel gyakorol, vagy OPGY = pilótával gyakorol.

FELSZÁLLÁSI SZÁMOK:

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

IDŐJÁRÁSI MINIMUMOK:

30./ Csörlőindítású felszállásnál : minimum 400 m felhőalap, minimum 3 km látás.

31./ Vontató üzemű kiképzésnél : minimum 500 m felhőalap, minimum 5 km látás.

Nem kiképzésszerű vontatásnál a vontatópilóta személyi, időjárási minimuma határozza meg a vontatás időjárási minimumát.

32./ Műszer kiképzésnél : 800 m felhőalap, 4 km látás.

TIPUSREPÜLÉSEK.

33./ Új típusú repülőgépekkel való repülésre repülőgépvezetőknek, és oktatójuk javaslatára a növendékeknek a szakmai vezető adhat engedélyt.

34./ Új típusal való repülésre azok a növendékek vagy repülőgépvezetők engedhetők, akik az adott típus műszaki ismereteiből és légiüzemeltetési utasításából - bizottság előtt - eredményes vizsgát tettek.

Típusvizsgát bizottságilag kell végrehajtani. A bizottság elnöke a szakmai vezető, ill. az általa megbízott személy.

Tagja: egy fő műszaki. A vizsgáztatásról jegyzőkönyvet kell felvenni, amelyet a bizottsági tagok aláírnak. A típusvizsgát a vizsgázott repülési naplójába is be kell vezetni. A vizsgáztatást szóbelileg kell végrehajtani.

Azon repülőgépvezetők, akiknek a szakszolgálati engedélyének szakmai érvényessége lejárt több mint egy éve, az ismételt érvényesítéshez szükséges gyakorlatba hozó repüléseket helyi légtérben mindazon repülőgéptípusokkal végezhetik, amelyekkel korábban repültek és repülési naplójukban igazolva van.

Egyedül repülésre e típusokkal akkor bocsáthatók, ha:

- orvosi alkalmasságuk a „Repülési Naplóba” is be van jegyezve.
- kellő gyakorlatot szereztek kétkormányos repülőgépen oktatóval.

Azon repülőgépvezetők, akiknek a szakszolgálati engedélyének szakmai érvényessége lejárt, de egy évet nem haladta meg, azok a 12 hónapon belül érvényes orvosi bejegyzéssel, a repült típusokon megfelelő számú gyakorlatba hozó repülések és ellenőrzés után helyi légtérben gyakorló repülést folytathatnak.

35./ Az önálló repülésre engedélyt adó személy teljes egészében felelős azért, hogy a repülőgépvezető valóban olyan képzettséggel rendelkezik, hogy az adott repülőgép típuson repülésre engedhető.

36./ Új típusú repülőgépre azon repülőgépvezetők képezhetők át, akik az „Utasítás a vitorlázórepülő kiképzés végrehajtására „ c. szabályzat „ Típus átképzések” fejezetében meghatározott feltételeknek megfeleltek.

REPÜLŐGÉP PARANCSNOKI MEGBÍZATÁS:

37./ Amennyiben két - szakszolgálati engedéllyel vagy vit. oktatói képesítéssel rendelkező - személy repül kétkormányos vitorlázórepülőgépen - a gép parancsnokát a repülőüzem vezető jelöli ki. Amennyiben nem oktatóról van szó, a parancsnok csak az első ülésben foglalhat helyet. Alacsonyabb képesítéssel rendelkező személy repülőgép parancsnokául nem jelölhető ki.

EJTŐERNYŐ VISELÉSE:

38./ Minden, a talajtól számított 400 méter feletti repüléshez, vontatáshoz, műrepüléshez mindenesetben az ejtőernyő szabályszerű használata kötelező.

ELMÉLETI KIKÉPZÉS ÉS OSZTÁLYOZÁSOK:

39./ Minden növendéknek, repülőgépvezetőnek elméleti vizsgával kell rendelkeznie. A kiképzési szinthez szükséges elméleti színvonalat az üzemeltető által kiadott elméleti képzés tematika, valamint a Hatóság által kiadott ismeretanyagok határozzák meg. Elméleti és gyakorlati vizsgák során az alábbi osztályzatok adhatók:

Jól megfelelt = J /piros/

Megfelelt = M / kék

Nem megfelelő = N / fekete /

Megfelelő, minősítéssel az elméleti és gyakorlati vizsga sikeresnek tekinthető, és a gyakorlati repülések végrehajtására jogosít. A nem megfelelő minősítésű vizsgákat, feladatokat meg kell ismételni.

40./ Felelősségre vonást a klub működési szabályzatában meghatározott módon lehet alkalmazni.

VI . FEJEZET

REPÜLŐÜZEM MEGSZERVEZÉSE ÉS VEZETÉSE

1./ A vitorlázórepülés szakmai felügyeletét a szakmai vezető látja el, akit az üzemeltető főpilótája nevez ki a klub felterjesztése alapján.

REPÜLŐÜZEM VEZETŐ ÉS HELYETTES KÖTELMEI:

2./ A repülőüzem vezető és helyettese kötelmeit mindenkor a Hatóság által jóváhagyott jelen utasítás, és az üzembentartó által kiadott intézkedések határozzák meg.

3./ Vitorlázó oktatói szakszolgálati jogosítással rendelkező repülőüzem vezető jogosult több vontató repülőgéppel végrehajtott vitorlázó repülőüzem vezetésére.

4./ A repülőüzem vezető szolgálati tevékenységet a szakmai vezető és a szakhatóság ellenőrizheti. Felsoroltaknak a rep. üzemidőtartamára, a rep . üzem . jellegére, az igénybevehető technikára, a szabályzatok, a biztonság betartására vonatkozó utasításait köteles végrehajtani. A repülőüzem vezető feladatát az érvényben levő szabályzatok, utasítások szerint köteles ellátni és felel azok végrehajtásáért.

5./ A repülőüzem vezető szolgálati ideje alatt repülést csak abban az esetben hajthat végre, ha rep. vezetői szolgálatát a repülőüzem vezető naplóba történő bejegyzéssel átadta.

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

STARTSZOLGÁLAT ÉS KÖTELMEI.

7./ A repülőüzem vezető repülőüzem kiszolgálásának segítésére az alábbi startszolgálatot jelölheti ki :

repülésügyeletes

csörlőkezelő

csörlőkötél visszahúzó

időmérő

indító / csörlés-vontatás /

telefon ügyeletes

A startszolgálatot a hajózó állományból kell kijelölni, lehetőleg a vizsgás 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.

8./ A repülésügyeletes a repülőüzem vezetőnek van alárendelve.

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

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 szállítását.

Megjegyzés: A repülésügyeletesre vonatkozó valamennyi utasítást az adott repülőtér viszonylatától és sajátosságaitól függően ki lehet egészíteni.

11./ Csörlőkezelő kötelmei:

- személyesen ellenőrzi a csörlő aggregát üzemképességét a repülések megkezdése előtt: /vágó, fék, stb. /

- ellenőrzi a csörlőkötélek állapotát és felelős azért, hogy csomózott kötéllal ne csöröljenek.

- felelős a csörlő aggregát átadási-átvételi könyvében a csörlőkezelőre vonatkozó adatok pontos és napra kész állapotban való vezetéséért.

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.

13./ Az indító kötelmei:

Részt vesz az indítási hely berendezésében. Az indító indíthat akkor, ha az alábbiak együttesen teljesülnek:

- a repülőgép az indítási vonalra beállt;
- a repülőgépvezető kezének felemelésével indulásra engedélyt kért;
- a repülőüzem vezető engedélyezte az indulást;
- a felszálló gép előtt a felszállási vonalban nincs semmi akadály;
- a levegőben a negyedik fordulóban, vagy az után leszállásra helyezkedő gép nincs;
- az előzőleg iskolakörre induló gép az első fordulót már befejezte.

Csörlő üzemnél a zászló felemelésével jelzi, hogy a gép már startra készen áll, majd az oktató utasítása szerint a megfelelő jelzést leadja. Újra jól láthatóan a feje fölé emeli a zászlót és a gép megindulásakor az a lába elé engedi. Csörlés befejeztével hangosan bemondja a kötéel leoldását.

Vontató üzemnél a kézben tartott fehér zászlót függőlegesen felfelé emeli, utána leengedi a felszállás irányába. A másik kezében tartott piros zászlóval rámutat a vontatógépre. Ha az indító piros zászlót függőlegesen felfelé emeli, tilos a gépnek elindulni. A vontatógép kötéldobása esetén a fehér zászló lecsapásával jelzi a vontatókötél leesését. A repülőüzem vezetőn és az indító oktaton kívül senki sem adhat utasítást az indítónak. Rádió használat esetén, a 22. Pont szerint jár el.

Megjegyzés: Az indítóra vonatkozó utasítást az adott repülőtér viszonyainak és sajátosságainak figyelembevételével ki lehet egészíteni.

14./ Az időmérő kötelmei:

- növendékektől és repülőgépvezetőktől tartozik megkövetelni a felszállás előtt és leszállás után való jelentkezést;
- köteles a rep. üzem alatt történt mindennemű repülés idejét rögzíteni. Üzem után gépenként összesíteni és leadni azokat a gépek ügyeletesének;
- az iskola rendszerű kiképzésnél kijelöli a repülőgépek figyelőit;

15./ A startszolgálatot kizárólag a repülőüzem vezető engedélyével lehet leváltani.

Rep. üzem megkezdésének feltételei:

16./ A repülőüzem megkezdése addig tilos, amíg a start be nincs rendezve, és a szolgálat helyét el nem foglalja. Amíg a repülőüzem kezdete az irányítószolgálatnak nincs bejelentve. / A repülőüzem befejezését szintén be kell jelenteni az irányítószolgálatnak. /

17./ 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.

18./ Minden más esetben a rep. üzem berendezéséhez annyi és olyan méretű jelponyva, annyi vörös zászló szükséges, amennyi biztosítja az üzemmódnak megfelelően a melléklet szerinti elrendezésben a munkaterületet, és a munkaterületen belüli akadályok kijelölését.

Minden esetben, mindenfajta és jellegű, létszámtól független vitorlázórepülés során a repülőüzem vezető rendelkezésére kell álljon a starthelyen:

- négy személy ellátására alkalmas mentődoboz,
- csörlő agregátumnál, legalább két személy ellátására alkalmas mentődoboz,
- starthelyen üzemképes szélmérő,
- tűzoltó készülék / vontatásnál a starton, csörlőüzemnél a csörlő agregátumnál,
- csörlő üzemnél fehér és vörös zászló a starton és az agregátumnál,
- vontatóüzemnél 1-1 db. fehér és vörös indító zászló,
- repülés vezetéséhez, repülés végrehajtásához előírt okmányok.

Repülési üzem alatt adható látjelek : / 1. sz melléklet /

- 19./ Kifektethető ponyva jelek:
 leszállás jeltől jobbra
 leszállás jeltől balra
 általános leszállási parancs
 általános leszállási tilalom
 bal iskolakör
 jobb iskolakör
 jobb futója sérült
 farok futója sérült
 futói sérültek
 határoló jel
 egyes gépeknek szóló klf. alaku jelek

- 20./ Zászló jelzések:

Csörlő üzemnél:

- a gép felszállásra kész : zászló fej felett.
 Orr-csörlés: három kör.
 Súlypont csörlés: öt kör.
 A gép elindult: a zászló lábhoz leengedése.
 Kötélszakadási gyakorlat: egy kör.
 Csörlést hagyja abba: meszelés.
 A kötél kihúzásával álljon le: fej feletti lengetés.
 A kötél nem esett le : fej feletti lengetés.
 A kötelet üresen csörlje be : folyamatos körözés.

Vontató üzemnél:

- kötélfeszítés: a feltartott piros zászló függőlegesen le-és felfelé való mozgatása
 felszállási engedély: piros zászlóval a motoros gépre, a fehér zászlóval az indulási irányba
 int.
 Felszállási, gurulási tilalom: piros zászló függőlegesen feltartva.
 A motor kikapcsolás: két zászló fej felett keresztbe tartva.
 Elém álljon be.: zászlókkal a kézben, karok vízszintesen, középtartásban.

21./Starhely-aggregátor között, starhely-vontatógép közötti rádiókapcsolat esetén a zászlójelzések elhagyhatók, helyettük szövegesen kell közölni az egyes utasításokat. A rádión kapott közléseket a közlést kapó személy ismétléssel nyugtázza.

Rádió összeköttetéses csörlés esetén is, az előírt jelzőzászlóknak a starhelyen, illetve az aggregátornál kell lenniük, a rádiót kezelő személy kéz közelében, hogy esetleges üzemzavar esetén a rep. üzem biztonsága és folyamatossága biztosítva legyen.

22./ 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 mozgatas: féklap nyitva.

VII. FEJEZET

CSÖRLŐINDÍTÁSÚ REPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

1./ Csörlőindítású felszállás végezhető, ha a felhőalap min. 400 m, a vízszintes látótávolság min. 3 km, 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 /

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

Iskolarendszerű kiképzésben egyedülrepülést végezhet a növendék:

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

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

„C” vizsga síkvidéken 8 m / sec., hegyi repülőtéren 12 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. orrcörlés / és a gép típusára megadott maximális szélességet.

2./ 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. /

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

4./ Abban az esetben, ha a kötélszakadás vagy egyéb más körülmény miatt a csörlött repülőgép nem éri el az iskolakör megrepüléséhez szükséges magasságot, a repülőgép vezető a magasságtól függően helyezkedjen leszálláshoz, ez esetben a repülése kényszerleszállásnak minősül.

5./ Forduló gyakorlás és termik fogás az iskolakörön a hosszúfalon a 3. Fordulói 150 m magasságig hajtható végre.

6./ Két aggregátorral történő üzem esetén, amennyiben a két csörlési vonal között leszálló mező nincs, a két aggregátor közötti távolság minimálisan 50 m, amennyiben a két csörlési vonal között leszálló mező van, a két aggregátor közötti távolság minimálisan 100 m lehet. Ezen pontban meghatározottakat az adott repülőter rendje módosíthatja.

Két aggregátoros üzem esetén párhuzamosan végrehajtott csörlés tilos. / Egyidőben két gép csörlése. /

7./ 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, féklaphasználattal 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.

8./ A csörlőkötelet szakadás esetén csomózni tilos.

9./ Csörlés és kötélhúzás közben a zászlójelző a csörlőaggregátortól 15 m-nél kisebb távolságban nem lehet. A zászlójelző mindig egyvonalban áll a csörlőaggregátorral.

10./ Üzem közben a csörlőaggregátor 15 m-es körzetén belül a csörléshez beosztottakon kívül senki sem tartózkodhat.

Amennyiben ezen távolságon belül oda be nem osztott személy tartózkodik, annak eltávolításáig a csörlést nem szabad végrehajtani.

11./ A kijelölt csörlőkezelő a csörlőaggregátort a műszaki szolgálattól üzem előtt átvenni, üzem után átadni köteles.

12./ A csörlőkezelő felelős, hogy a biztonsági eszközök, rakétapisztoly, rakéta töltények, zászlók, mentődoboz, tűz oltó készülék a rep. üzem alatt üzemképesen rendelkezésre álljanak. Felelős az üzemképes aggregátorral való csörlésért, az időben végrehajtott kötélvágásért. A kijelölt csörlőkezelő köteles a mellé beosztott csörlőkezelő-gyakornokot csörlésre oktatni. Oktatás esetén a működő dob ellenkező oldalán tartózkodjon, hogy szükség esetén a gyakornok tevékenységébe közbe tudjon avatkozni.

VIII. FEJEZET

VONTATÁSOS REPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

1./ Vontatásos repülés időjárási minimumai: vontatásos rendszerű kezdő kiképzés esetén: Egyes, kettes, hármas vontathatói kiképzés esetén a felhő alap 500 méternél, a vízszintes látás 5 km-nél kevesebb nem lehet.

Nem kiképzésszerű vontatásnál a vontató pilóta személyi, időjárási minimuma határozza meg a vontatás időjárási minimumát- Vontatásos üzemi munkaterület berendezése a 4. Sz. melléklet szerint.

2./ Vontathatói kiképzés megkezdésének feltételei:

egy gépes vontathatói kiképzésre bevonható az a csörlőrendszerű kiképzésben levő növendék, aki az „Utasítás a vitorlázórepülő kiképzés végrehajtására „ c. szabályzat szerint arra jogosult.

Páros vontathatói kiképzésre bevonható az a repülőgép vezető, aki szakszolgálati engedéllyel, 150 óra össz. Repült idővel rendelkezik és a kiképzés megkezdését a szakmai vezető engedélyezi.

Hármas vontathatói kiképzésre bevonható az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező repülőgép vezető, aki a páros vontathatói kiképzést befejezte, és a hármas vontathatói kiképzés megkezdését a szakmai vezető engedélyezte.

3./ Repülőgép vontatás vontatókötél méretei:

Egy gépe vontatás esetén, ha az adott vitorlázó típus „Légiüzemeltetési utasítása” másképp nem rendelkezik: 40-100 méter.

Két gépes vontatás esetén a vontatókötelek hossza: a vontatógép kioldójára kapcsolt / Y szára / betét 2-3 méter

Az első vontatmány kötelének hossza: 20 méter.

Második vontatmány kötelének hossza: 40 méter.

Háromgépes vontatás esetén a vontatókötelek hossza:

vontatógép kioldójára kapcsolt / Y szára / betét 2-3 méter

első vontatmány kötelének hossza: 20 méter

második vontatmány kötelének hossza: 40 méter

harmadik vontatmány kötelének hossza: 60 méter

Megjegyzés: A 2-3 méteres betét egyik végét vontatószemmel a vontatógép kioldójához kell csatlakoztatni, a betét másik feléhez kell kengyellel kapcsolni az első, a második, és a harmadik vontatókötelet.

Két gépes vontatás esetén a második, három gépes vontatás esetén a harmadik kötélen hossza 100 méterig növelhető. A kötelek hossza között legalább 20 m különbségnek kell lenni.

4./ Egyes, kettes, hármas vontatás - a vontatható összsúly figyelembevételével - végrehejtható egy és kétkormányos vitorlázórepülőgéppel egyaránt.

5./ Páros, vagy hármas vontatásnál nem azonos típusok egyidejű vontatása esetén, a legkisebb felszálló sebességű gépet a legrövidebb, a legnagyobb felszálló sebességű gépet a leghosszabb kötélre kell kapcsolni.

6./ Hármas vontatás csak repülőtérről, páros és egyes vontatás repülőtérről és terepről is végrehajtható.

7./ Kettes vagy hármas vontatásnál a legrövidebb kötélén lehetőleg a legnagyobb gyakorlattal, a leghosszabb kötélén lehetőleg a legkevesebb gyakorlattal rendelkező repülőgép vezető vontasson.

8./ Vontatások pályaigénye:

Repülőtéri felszállásnál:

Egygépes vontatásnál a repülőtér rendben meghatározott pályahossz szükséges.

Két - és három gépes vontatásnál a pályaelemekre vonatkozó előírások betartásán túlmenően az indulási vonalat úgy kell berendezni, hogy felszállás céljára mindenkor a leghosszabban kialakítható felszállómező álljon rendelkezésre.

Terep felszállásnál:

Egygépes vontatáshoz 500 méter hosszú 50 méter széles felszállópálya, 1:10 arányú 300 méter hosszú besiklási, 1:20 arányú 500 méter hosszú felszállási megközelítési sáv szükséges.

Kétegéses vontatáshoz 600 méter hosszú, 80 méter széles felszállópálya, 1:10 arányú 300 méter hosszú besiklási, 1:30 arányú, 500 méter hosszú felszállási megközelítési sáv szükséges.

A vontatópályát - a paraméterek megléte esetén is - alkalmatlannak kell minősíteni abban az esetben, ha a felszállás folyamán lakott terület felett kell elrepülni, oly magasságban, hogy motorleállítás esetén a vontató repülőgép a lakott területről nem tud kisiklani.

A fogadást adó vitorlázó repülőgép vezető a felszálló pálya méretét lelépéssel, a megközelítési sávok meghatározott arányú akadálymentességét és hosszát becsléssel állapítsa meg.

9./ Vontató repülőgépet olyan talajállapot mellett lehet terepre kérni, melyen a talajegyenetlenségek / enyhe kiemelkedések, bemélyedések, / nem haladja meg a + 10 cm-t. A növényzet magassága szálas növény esetén a 25 cm-t, sűrű lucernás esetén a 20 cm-t nem haladja meg, valamint a talaj keménysége biztosítja. Hogy a vontatógép nem süllyed meg. A talajállapot alkalmasságát a vitorlázórepülőgép vezető ugyancsak szemrevételezéssel állapítsa meg.

10./ Vontató repülőgépet terepre az a vitorlázó repülőgépvezetői szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy fogadhat, aki eleget tett a 8-9 pontban előírtaknak, valamint:
a vitorlázórepülőgépet a kijelölt leszállómezőben úgy helyezte el, hogy a leszállójelet /T/ helyettesítse.

A leszállómező akadálymentességét biztosítani tudja.

A start végrehajtásában segédkező személyek biztosíthatók és időben kioktathatók.

11./ Vitorlázó növendék terepről nem vontatható. Repülőtérről mindazok a növendékek távrepülés után visszavontathatók, akik az egygépes vontathatói kiképzésüket befejezték.

12./ Repülőtéren páros vagy hármas vontatás végrehajtására a repülőüzem vezető adhat engedélyt. Terepről történő vontatásnál, a vontató repülőgép vezető dönt, hogy a gépeket egyenként vagy párban vontathatja el. A vontató repülőgépvezető köteles meggyőződni arról, hogy a páros vontatásra kerülő vitorlázó repülőgép vezetők jogosultak a páros vontatás végrehajtására.

13./ Kettes /páros / vontathatói, valamint a hármas vontathatói kiképzést páros vagy hármas vontathatói engedéllyel, hármas vontathatói kiképzést a hármas vontathatói engedéllyel rendelkező vit. oktató végezhet.

14./ A páros vontathatói, valamint a hármas vontathatói kiképzés megtörténtét külön-külön a kiképzett vitorlázó repülési naplójába / hivatalos bejegyzés rovatba / be kell jegyezni. A kiképzett vitorlázó repülési naplóját szolgálati tevékenysége során köteles magánál tartani.

15./ Vontatásos felszállás előkészítése, felszállás végrehajtása.

Két-és három gép vontatása esetén a vitorlázó gépeket enyhe lépcsőzéssel max. 2-2 méter eltolással kell beállítani a vontatógép mögé. A lépcső irányát minden esetben az esetleges oldalszél iránya határozza meg, vagyis jobb oldalszél esetén bal, bal oldalszél esetén jobb lépcsőben kell felállni. Amennyiben a terep adottságai lehetővé teszik, a felszállást mindig szembeszélbe hajtsuk végre. Szembeszél, vagy szélcsend esetén a felszállási lépcső irányát az indító oktató, a repülésvezető, terepen a vontatópilóta határozza meg.

Felszállás előtt a kötelet mindig úgy kell kifeszíteni, hogy amikor az összes kötél kifeszült, 5-6 méteres földi gurulással a vontatógép húzza előre az összes vitorlázógépet, hogy azok a kötélirányokat felvegyék.

Két és háromgépes vontatmány felszállása:

az első gép: jobb lépcsős felszállás esetén, a gép kormányzásához szükséges sebesség elérése után a vontatógép bal szárnyközepére, bal lépcsős felszállás esetén a vontatógép jobb szárnyközepére kövessen. Emelkedés után a vontatógépet „kissé magasan” a vontatógép szárnyával egy magasságban, az előzőekben meghatározott helyen kövesse.

A második gép:

Jobb lépcsős felszállás esetén:

két gép vontatása esetén a gép kormányzásához szükséges sebesség elérése után a vontatógép jobb szárny közepére kövessen,

három gép vontatása esetén a vontatógép hossz tengely irányában kövessen.

Bal lépcsős felszállás esetén:

két gép vontatása esetén: a gép kormányzásához szükséges sebesség elérése után a vontatógép bal szárnyközepére kövessen.

Három gép vontatása esetén a vontatógép hossz tengely irányába kövessen.

A második gép a vontatógép követését annak elemelkedése után, az előzőekben meghatározott helyen, az első vontatmány alatt minimum 2 méterrel köteles végezni 40-60 m magasság eléréséig.

40-60 m magasság elérése után, két gép vontatása esetén, a gépek magassági lépcsőzéssel a vontatógép hossz tengelyének két oldalán helyezkedjenek el oly módon, hogy a vitorlázógép hossz tengelye a vontatógép hossz tengelyét ne lépje át, vagyis:

jobb lépcsős felszállás esetén az első gép törzse balról, a második gép hossz tengelyét.

A harmadik gép:

jobb lépcsős felszállás esetén a vontatógép jobb szárny közepére, bal lépcsős felszállás esetén a vontatógép bal szárny közepére kövesse a vontatógépet, mihelyt elérte a gép a kormányzáshoz szükséges sebességet. Elemelkedés után engedje úgy emelkedni a vontatógépet, az első és második vitorlázógépet, hogy az előírt minimális magassági elkülönítés létrejöjjön.

50 méter elérése után, az első és harmadik gép a vontatógép hossz tengelyének két oldalán, a második gép a vontatógép hossz tengelyében, a magassági lépcsőzés betartásával helyezkedjenek el.

16./ A felszállás során alkalmazott lépcső / továbbiakban: leoldási lépcső / alakzatot fel kell venni a leoldás végrehajtása előtt, annak érdekében, hogy a repülőgépvezetők oldalirányból láthassák a mögöttük levő gép, gépek leoldását a kötélen belazulásán keresztül. A leoldási lépcső felvételére az első vitorlázógép vezetője adja meg a jelt azzal, hogy elsőnek felveszi a lépcsőben részére meghatározott helyet.

17./ Páros, hármas vontatás esetén a másik gép magasságának szintjére egyik gép sem emelkedhet vagy süllyedhet.

18./ Teendők abban az esetben, ha valamely vontatott gép huzamosabb időre elhagyja a részére meghatározott függőleges irányú, páros és hármas vontatásnál a magassági elkülönítést biztosító követési helyét.

Egygépes vontatás esetén, ha a gép pilótája olyan magasságban követi a vontatógépet, hogy az a további repülés folytatását veszélyezteti, és a vitorlázó pilóta a vontató pilóta jelzéseit nem veszi tudomásul, vagy nem hajtja végre az utasítást, a vontatópilóta a lekapcsolásra adhat utasítást. Veszélyes helyzetben a vontatópilóta előzetes leoldás jelzés nélkül végrehajthatja a leoldást.

Két és háromgépes vontatás esetén, ha a vitorlázógépek egy szintbe kerültek, akár az első, akár a második, akár a harmadik gép vezetőjének hibájából, és a magassági elkülönítést rövid időn belül nem állítják vissza, és ezt a vontatópilóta észre veszi, oldalkormány lépegetéssel utasítja a gépeket a magassági elkülönítés visszaállítására.

19./ A vontatott gépek kivezetése felszálláskor, minden esetben a szél felőli, vagyis a lépcsőzés irányával ellentétes szárnyvégeknél történhet.

Kényszeroldás:

20./ Kényszeroldás veszély esetében alkalmazható úgy a vontatott, mint a vontató gép részéről.

a./ 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 vitorlázó repülőgép 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./ Vitorlázórepülőgép vezető részéről végrehajtható kényszer oldás 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, vagy több gépes vontatás esetén a többi gépet veszélyezteti.

A repülőgép vezető, vagy utasának hirtelen bekövetkező és olyan mérvű egészségi romlása, mely a repülés folytatását veszélyezteti.

21./ Kényszer oldás fogalma alá tartozik a 20. Pontban felsorolt esetekben végrehajtott leoldás, valamint minden olyan leoldás, mely akár a vontatópilóta, akár a vitorlázó pilóták akaratától függetlenül következik be.

22./ Kényszer oldás utáni teendők:

a./ Kényszeroldás a felszállás azon szakaszán, amikor még felszállási irányba, a repülőtéren végrehajtható a leszállás.

Egy gépes vontatás esetén a vitorlázó repülőgép vezetője a felszállás irányához viszonyított 15-20 fokos bedöntésű elfordulással hajtja végre a leszállást.

Több gép egyidejű kényszer oldása, leoldása

Két gépes vontatás esetén, mikor mindkét gép leold vagy leoldódik, az első gép vezetője a felszállási lépcső irányával ellentétes, a második gép vezetője a felszállási lépcső irányának megfelelő, a felszállási irányhoz viszonyított 15-20 fokos irányeltérésű, maximum 15-20 fokos bedőlésű elfordulással hajtja végre a leszállást.

Háromgépes vontatás esetén, amikor mindhárom gép leold vagy leoldódik, az első gép vezetője a felszállási lépcső irányával ellentétes , a felszállás irányához képest minimum 20 fokos irányeltérésű, maximum 15-20 fokos bedöntésű elhajlással hajtja végre a leszállást. A második gép vezetője a felszállás irányába, amennyiben a vontatógép nem szállt fel és a második gép előtt akadályt képez , a felszállási lépcső irányával megegyező irányú elhajlással, a vontatógéptől egy fesztávnyira hajtja végre a leszállást. A harmadik gép vezetője a felszállási lépcső irányával megegyező irányú, a felszállás irányához képest minimum 20 fokos irányeltérésű , maximum 15-20 fokos bedöntésű elhajlással, a második vitorlázó géptől egy fesztávra hajtja végre a leszállást.

Több gép egyenkénti kényszer oldása, leoldódása:

Kétegéses vontatás esetén, amikor:

Az első gép old le vagy oldódik le, a gép vezetője a vontató kötélen elválásának pillanatában az előzőekben meghatározott „kétegéses vontatás” első gépre vonatkozó előírás szerint forduljon ki és szálljon le. A második gép vezetője maga döntse el , hogy az előtte lévő gép eloldás következtében, a leoldást követően azonnal leold-e ő is , vagy a kötélen maradáshoz, a vontatás folytatását tartja biztonságosabbnak és nem old le. Amennyiben a leoldást választotta , a repülőgép vezető az előzőekben meghatározott „kétegéses vontatás” második gépre vonatkozó előírás szerint forduljon ki és szálljon le.

Ha a második gép old le, vagy oldódik le , a lépcső irányával megegyező irányba forduljon ki és szálljon le. Az első gép csak biztonságos magasságban oldhat le, és szállhat le ismét.

Háromgéses vontatás esetén:

a./ Ha az első gép old le, vagy oldódik le, a gép vezetője a vontatókötél elválásának pillanatában a felszállási lépcső irányával ellentétes irányba, a felszállási irányhoz képest 10-15 fokos irányeltérésű, max. 15-20 fokos bedöntésű kifordulást hajtson végre és szálljon le. A második gép vezetője maga döntse el , hogy az előtte lévő gép leoldása következtében, a leoldást követően azonnal leold-e ő is, vagy a kötélen maradáshoz, a vontatás folytatását tartja biztonságosabbnak és nem old le. Amennyiben a második gép vezetője az azonnali leoldás mellett dönt, a kötélen elválásának pillanatában a felszállási lépcső irányával ellentétes irányba a felszállási irányhoz képest 20-25 fokos irányeltérésű, max. 15-20 fokos bedöntésű kifordulást hajtson végre és jobb lépcsős felszállás esetén az első géptől balra, ballépcsős felszállás esetén az első géptől jobbra szálljon le. Amennyiben a második gép nem oldott le, a harmadik géppel együtt a vontatópilóta jelzésére a leszállás kiszámításához elegendő biztonságos magasságban oldhatnak le. Ha a második gép is leoldott , a harmadik gép vezetője a leoldást csak indokolt esetben hajtja végre. Ha a leoldást végrehajtotta, a felszállási lépcső irányába, a felszállási irányhoz képest 15-20 fokos irányeltérésű, max. 15-20 fokos bedöntésű kifordulással szálljon le. Ha a vontatást folytatja, csak biztonságos magasságban oldhat le és szállhat le ismét.

Ha a második gép old le, vagy oldódik le, az első gép nem oldhat le, vontatását folytatni köteles. A leoldott második gép vezetője a kötélen elválásának pillanatában a felszállási lépcső irányával ellentétes irányba, a felszállási irányhoz képest 10-15 fokos irányeltérésű, max. 15-20 fokos bedöntésű kifordulást hajtson végre és szálljon le. A harmadik gép vezetője maga döntse el , hogy az előtte lévő gép leoldása következtében a leoldást követően azonnal leold-e ő is, vagy a kötélen maradáshoz, a vontatás folytatását tartja e biztonságosabbnak és nem old le. Amennyiben a harmadik gép vezetője az azonnali leoldás mellett dönt, a kötélen elválásának pillanatában a felszállási lépcső irányával megegyező irányba, a felszállási irányhoz képest 15-20 fokos irányeltérésű, max. 15-20 fokos bedöntésű kifordulást hajtson végre, és hajtja végre a leszállást. Amennyiben nem oldott le, és a vontatást folytatta, a leoldást az első géppel együtt , a vontatópilóta jelzésére hajtják végre.

Ha a harmadik gép old le vagy oldódik le, a gép vezetője a felszállási irányába hajtja végre a leszállást. Az első és második gép a vontatást folytatva, a vontatópilóta jelzésére oldhatnak le.

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 hajtanak végre. A leszállást az adott gép vezetője, az előtte lévő gép / gépek / figyelemmel kísérésével a legnagyobb körültekintéssel hajtsa végre.

23./ Leoldás végrehajtása, leoldás utáni tevékenység, besorolások. Szabályos leoldást végez a vitorlázó repülőgép vezetője, amikor eligazításnak megfelelő helyen és magasságban hajtsa végre a leoldást.

- Egy gép vontatása esetén 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.

Két gép vontatása esetén, a leoldás a vontatópilóta jelzése szerint kétféleképp történhet:

a./ Mindkét gép leold a vontatópilóta első jelzésére, az alábbiak szerint:

A vontatópilóta jelzésére (szárnybillegtetés) először leold, a második gép vezetője, majd a vontatógép billegtetését követő 3-5 mp. elteltével, amennyiben meggyőződött a másik gép leoldásáról, az első vitorlázógép vezetője.

A leoldást minden esetben, amikor a repülőüzem vezető a vontatópilótának és a vitorlázógép vezetőinek, terepen a vontatópilóta a vitorlázó repülőgépvezetőknek nem ad külön eligazítást, a fentiek szerint kell végrehajtani. Leoldás után, iskolakör repülése esetén, az elsőnek leoldó gép a hosszúfal közepére vagy a harmadik fordulóra a másodiknak leoldó gép az első vagy a második fordulóra sorolhat be. Légtérben történő leoldásnál, a gépek vezetőire minden tekintetben az érvényes közlekedési szabályok a mérvadók azzal, hogy az első leoldó gépet (hosszú kötélén lévő) kell az egy helyre utóbb érkező gépnek tekinteni, tehát a második gép vezetője az utóbb leoldó, rövid kötélén lévő géphez tartozik igazodni.

b./ Abban az esetben, ha helyi repülés során a repülő üzemvezető eligazítja a vitorlázó repülőgép vezetőket és a vontatópilótákat, idegen reptérről, vagy terepről történő hazavontatásnál a vontatópilóta eligazítja a vitorlázó repülőgépvezetőket, a vitorlázógépek leoldhatnak kétszeri jelzésre is, az alábbiak szerint:

A vontatógép szárnybillegtetésére csak a második (hosszú kötélén lévő) gép old le. Leoldás után, az alkalmazott lépcső irányába köteles kifordulni és feladatát végrehajtani. A második gép leoldása után a vontatógépet és a kötélén maradó vitorlázógépet egygépes vontatmánynak kell tekinteni, és részükre az ide vonatkozó előírások a mérvadók. A vitorlázó gép a vontatógép jelzésére (második szárnybillegtetés) tartozik leoldani és feladatát megkezdeni. - Három gép vontatása esetén a leoldást az alábbiak szerint kell végrehajtani:

A vontatópilóta jelzésére (szárnybillegtetés):

- elsőnek leold a hosszú kötélén lévő harmadik gép,
- másodikkal a vontató gép jelzését követő 3-5. másodpercben, amikor a gép vezetője meggyőződött arról, hogy a mögötte lévő gép leoldott, leold a középső kötélén lévő második gép vezetője,
- harmadikkal, a vontatógép jelzését követő 6-10. másodpercben, amikor a gép vezetője meggyőződött arról, hogy a mögötte lévő gépek leoldottak, leold a rövid kötélén lévő gép vezetője.
- Iskolakör magasságban, jel feletti leoldáskor a vitorlázógépek besorolási rendje:
- elsőnek leoldó gép a harmadik fordulóra,
- a másodikkal leoldó gép a hosszúfal közepére,
- a harmadikkal leoldó gép a második fordulóra sorolhat be

Ha a leoldás meghatározott céllal (pl. kötelék, követés, stb.) iskolakör magasság felett történik, a leoldó gépeknek egymást figyelve, a földön kapott utasítások szerint végezzék feladatukat.

24./ A vontatógép pilótája egyes, kettes, hármas vontatások során, miután meggyőződött a vontatott gép, gépek lekapcsolásáról és sebességét egyenesvonalú siklásban utazósebességre megnövelte, soroljon be a részére meghatározott irányú iskolakörre, vagy annak harmadik fordulójára, a vitorlázógépeket, a repülőtéri forgalmat figyelemmel kísérve, a legnagyobb körültekintéssel hajtsa végre a leszállást.

25./ Távvontatás esetén a vontatmányt csak az előre meghatározott célrepülőtér felett lehet leoldani:

- egy, és kétgépes vontatás esetén minimum 200 m magasságban,
- háromgépes vontatás esetén minimum 300 m magasságban.

Távvontatás (vontatmány átrepülése) ugyancsak az előzőekben meghatározott, vagy fenti magasságon hajtható végre.

26./ Egygépes vontatás esetén, nagy gyakorlatú teljesítményrepülők részére a repülőüzem vezető, vagy hazavontatás esetén a vontató pilóta adhat engedélyt, a repülőtér megközelítése közben, a repülőtér fölé érkezés előtti leoldásra. Ebben az esetben a leoldást olyan magasságban kell végrehajtani, hogy a leoldott repülőgép a cél fölé minimálisan 200 méter magasságban megérkezzen.

27./ Helyi repülés során, egy és kétgépes vontatás esetén 200 méternél, háromgépes vontatásnál 300 méternél alacsonyabb iskolakör nem repülhető.

28./ Két- és háromgépes vontatás esetén a leoldást vitorlázópilóták nem kezdeményezhetik (kivétel a kényszeroldás), a leoldás csak a vontatópilóta jelzésével adott utasításra kezdődhet meg.

29./ Vontatások alkalmazási területei

Egygépes vontatás a vitorlázórepülés minden vonatkozású kiszolgálására alkalmazható, repülőtéri és terepről történő felszállással.

Kétegéses vontatás a hullámfeladatra húzás kivételével a vitorlázórepülés minden vonatkozású kiszolgálására alkalmazható azzal, hogy a leoldás csak egyenes repülésben hajtható végre, valamint termikfogási gyakorlatra, légtérfeladatra történő vontatásnál a leoldást a 23 pont b/ alpontja szerint vagyis külön-külön két jelzésre kell végrehajtani.

- Háromgépes vontatás alkalmazható kiképzés, repülőtérrel történő gépszállítás, kiképzettek gyakorlatban tartása, bemutatókra való felkészülés és bemutatók céljából.

30./ Páros, hármasmvontatás végrehajtása során a leoldás helyét a leoldás utáni tevékenységet, a besorolási rendet a vitorlázógépek, a vontatógépek számára egyaránt, versenyen, edzőtáborban, bemutatóra történő felkészülésnél, bemutatón az adott rendezvény vezetője, a célfeladatnak megfelelően külön szabályozhatja.

31./ Vontatókötéllel való leszállást csak a repülőüzem vezető engedélyezheti. Az engedély megadását a repülőüzem vezetői naplóban rögzíteni kell. Ha a repülőüzem vezető a kötéllal való leszállásra vonatkozóan nem intézkedik, vagy a vontatópilótának olyan intézkedésről nincs tudomása, a kötéllal ledobása minden esetben kötelező.

A kötéllal ledobás módjáról a repülőüzem vezetője intézkedik. Ledobás során a motoros gép **50 m** alá nem süllyedhet.

32./ Minden kiképzés céljából végrehajtott vontatás esetén, az egyedül repülő növendékek, vagy azok oktatói kötelesek a vontatópilótától az esetlegesen elkövetett hibákra vonatkozóan tájékoztatását kikérni.

33./ A vontatópilóta vontatási feladatára vonatkozó eligazításért, tájékoztatásáért mindenesetben a repülőüzem vezető a felelős.

34./ A vontatásos felszállások megkezdésétől a leoldásig, egy és többgépes vontatás esetén, a vontatmány parancsnoka a vontató pilóta.

IX. FEJEZET**VITROLÁZÓ MŰSZERREPÜLÉSRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK**

1./ A vitorlázó műszerrepülés célja az, hogy a vitorlázó repülőgépvezető a repülőgép mozgását és annak térbeli helyzetét műszerek alapján meghatározza, és a vitorlázó teljesítményrepülések alkalmával a tudását a felhőrepüléseken keresztül hasznosíthassa.

2./ Felhőrepülésre való kiindulás előtt a repülőgépvezetőnek vitorlázógépen műszerrepülő kiképzést kell eredményesen elvégezni az rgv. kiképzési feladatai szerint.

3./ A műszerrepülő kiképzésnél a műhorizont használata ajánlatos az "Utasítás a vitorlázórepülő kiképzés végrehajtására" X. fejezet / 4. feladata során.

4./ Műszerkiképzésbe bevonhatók mindazok a vitorlázó szakszolgálati engedéllyel rendelkező repülőgépvezetők, akik minimum **80 óra** vitorlázórepülő idővel rendelkeznek és a "Teljesítményrepülők elméleti tematikájá"-ból eredményes vizsgát tettek.

5./ Műszerrepülő kiképzés bejegyzését a kiképzett repülési naplójába a szakmai vezető, vagy az általa megbízott vizsgáztató személy jegyzi be.

6./ A repülőgépvezetők műszerrepülési ellenőrzéseit azok az oktatók végezhetik, akik legalább olyan, illetve magasabb képzettséggel rendelkeznek.

7./ Műszerrepülő kiképzést olyan kétkormányos vitorlázó repülőgéppel lehet végrehajtani, amely hátsó ülését tökéletesen be lehet függönyözni, valamint mindkét (első, hátsó) műszerfala a látva repüléshez előírt műszereken kívül üzemképes elfordulásjelzővel, hossz dőlésmérővel és folyadékos iránytűvel van ellátva. Kiképzés során az oktató kizárólag látás mellett repülhet.

8./ Műszerrepülésre (felhőrepülésre) engedhető:

a./ Az a vitorlázó repülőgépvezető, aki műszerkiképzéssel rendelkezik, valamint műszerrepülési ellenőrző repülésen (befüggönyözött kabinban) megfelelt és az ellenőrzés eredményét a repülési naplójában az ellenőrzést végrehajtó személy bejegyezte.

b./ Az a vitorlázó repülőgép, amely felhőrepülésre alkalmas valamint az előírt műszerekkel fel van szerelve. (műszerkiképzést végre lehet hajtani felhőrepülésre nem alkalmas kétkormányos repülőgéppel is.

- sebességmérő
- magasságmérő
- varióméter
- elfordulásjelző vagy műhorizont
- iránytű

9./ Ha a műszerrepülés termikes időben történik, egy felszállás keretén belül végrehajtható két feladat, ebben az esetben a két feladat között minimum 20 perc időtartamra a növendék kifüggönyöz és látás után repül. A szünetben az oktató vezesse a repülőgépet.

10./ Ha a műszerrepülés termikes időben történik, egy felszállás keretén belül végrehajtható két feladat abban az esetben, ha a két feladat között minimum 20 perc időtartamra a növendék kifüggönyöz és látás után repül. A szünetben az oktató vezesse a repülőgépet.

X. FEJEZET

TELJESÍTMÉNYREPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

1./ Teljesítményrepülésnek nevezzük mindazon repüléseket, amelyek magassági, távolsági, vagy időtartam repülések végrehajtására irányulnak.

2./ Helyi és távrepülések meghatározása:

a./ Helyi repülés:

Történhet a repülőtérrendben 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 repülőtérrendben 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 repülőtérrendben meghatározott körzet, a gyakorló légtér kivételével. Gyakorló légtérrel a feladatra igénybe venni csak abban az esetben lehetséges, ha a repülőüzem vezető az adott üzemnapon a gyakorló légtérrel más célra nem szándékozik igénybe venni, és ezt eligazításon a repülőgépvezetőkkel közli, illetve a termikrepülést ott engedélyezi.

A gyakorló légtérben való termikelés engedélyezését a repülőüzem vezetői naplóban rögzíteni köteles, hogy az esetleges repülőüzem vezetői szolgálat átadása során, az új szolgálatnak erről tudomása legyen. A helyi termikrepülések során a repülőgépvezetők mindenkor vegyék számításba az aznapi meteorológiai helyzetet, gépük silóteljesítményét, és ezek figyelembevételével csak úgy és annyira távolodjanak el az indulási repülőterüktől, hogy bármilyen okból, a napszak bármely időpontjában képesek legyenek az iskolakörre besorolni és a repülőtéren a leszállójelnél leszállni.

- A helyi repülést végző repülőgépvezetők, növendékek repüléseiket úgy tartoznak végezni, hogy a repülőtérrel részükre adható látjeleket mindenkor észrevegység. Körzeten belül a repülőtértől való nagyobb mérvű eltávolodás csak kétoldali (rep.vez. és a gép közötti) biztos rádiókapcsolat esetén megengedhető.

- Az a repülőgépvezető, aki helyi repülés során a repülőtértől úgy eltávolodott (körzeten belül), hogy a repülőtérre való visszasiklást biztonságosan nem tudja végrehajtani, a X. fejezet 9. pontban foglaltak szerint kell eljárjon.

b./ Távrepülés:

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

3./ Távrepülés végrehajtására indítható, aki:

- mint növendék az "Utasítás a vitorlázórepülő kiképzés végrehajtására" c. szabályzat szerint távrepülésre következik
- érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezik
- feladat lappal rendelkezik,
- hajózó térképpel rendelkezik.

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

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

5./ Távrepülések végrehajtása alkalmával a repülőgépvezetőnek figyelembe kell venni, és be kell tartani az MK légterében történő repülések végrehajtásának szabályait.

6./ Amennyiben a távrepülés a szomszédos országok területe fölé irányul a repülőgépvezetőnek az útvonalra vonatkozóan ismernie kell az adott ország tiltott, korlátozott és veszélyes légtereit.

7./ 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.

8./ A távrepülések végrehajtása közben, a repülőgépvezető állandóan köteles a leszállásra alkalmas területeket figyelemmel kísérni, siklását 400 m magasságig folytathatja a kijelölt terület irányába. A 400 m-es magasság elérése után köteles a kiszemelt területre iskolakör megkezdésével a leszállást végrehajtani. Az iskolakör 3. fordulója után, illetve 150 m alatt körözni TILOS!

9./ Lakott terület feletti repülést csak úgy lehet végrehajtani, hogy a lakott terület mellett kiszemelt leszállóhely 400 m magasságban elérhető legyen.

10./ Első távrepülésnél lehetőleg síkvidék felé irányuló célt kell megadni.

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

12./ A távrepülések végrehajtására (útvonalra), igénylésre a mindenkor érvényes külön intézkedések a mérvadók.

13./ Terepen való leszállást a mindenkori szélirányt és szélerősséget figyelembe véve az alábbiak szerint kell végrehajtani:

- szántásra, a leszállást és kilebegtetést a legnagyobb figyelemmel kell végrehajtani, lehetőleg a barázda irányába. Behúzható futóművű gépekkel - behúzott futóművel kell leszállni
- 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 legsíkab területen kell végrehajtani, úgy hogy a földetérés az emelkedő irányába történjen.

14./ A repülőgépvezető ténykedése leszállás után:

a./ Repülőtéren:

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

b/ Terepen:

- amennyiben nem az első távja, ellenőrizni a terepet, hogy vontatógép fogadására alkalmas-e, ha igen, akkor a széliránynak és a terep adottságoknak megfelelően a vitorlázógépet leszállójelként köteles elhelyezni, - gondoskodjon a gép megfelelő őrzéséről és tegyen jelentést rádión vagy távbeszélőn az indító repülőtéren, vagy a központi irányító szolgáltatnak.

A jelentés tartalmazza:

- a repülőgépvezető nevét
- a repülőgép típusát és lajstromjelét és a leszállás időpontját
- repülőgép leszállási, illetve tárolásának pontos helyét. Abban az esetben, ha a terep alkalmas vontatógép fogadására, úgy a legközelebbi lakott terület központjához viszonyítva, fokokban és a távolság pontos megjelölésével jelentse a gép helyzetét.
- amennyiben a leszállóhely közvetlen közelében akadályok vannak, úgy ezt is jelentse
- esetleges gép, vagy személyi sérülés esetén az esemény lefolyását és a sérülés mérvét az üzembentartó baleset ügyeletesének is,
- amennyiben szállító gépkocsit kér, jelentse a gép tárolási helyét és a saját pontos tartózkodási helyét.

15./ A távrepülést végrehajtó vitorlázó repülőgépvezető a fordulópontok légifotózását a mindenkorai légifotózási szabályok értelmében hajthatja végre. Ettől eltérő légifényképezést csak a BM Légirendészeti Parancsnokság külön engedélyével lehet végrehajtani.

16./ A távrepülés végrehajtható:

a./ növendék esetében - a „D” vizsga távrepülési feladatának teljesítése érdekében - bármely olyan típusal, amelyre típusátképzést kapott és azzal legalább 5 óra repült idővel és min. 10 felszállással rendelkezik és bizonyította, hogy a leszállásokat képes jel mellé végrehajtani,

b./ szakszolgálati engedéllyel rendelkező, minden olyan típusal végezhet távrepülést, mely típusra a "Tematika a vitorlázórepülő kiképzés végrehajtására" c. szabályzatban előírtak szerint átképzést nyert, és a megfelelő repülési gyakorlatot megszerezte.

17./ Távrepülési feladat tervezésekor be kell tartani a fokozatosságot. Kezdő távrepülő esetében javasolt legalább 3 db. 100 km-es feladat után, 2 db. 200 km-es feladatot repültetni és csak ezek eredményes teljesítése után tervezni a nagyobb feladatokat.

18./ Idegen klubtagok repültetése esetében:

- ellenőrizni az egyéni rep.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,
- okmányolni a repülés végrehajtásának anyagi feltételeit, megállapodásban rögzíteni a repülőgép bérlés feltételeit.

19./ Minden olyan repülésnél, ahol a repülőgépvezető 4000 méter fölé emelkedik, magassági légzőkészülék használata kötelező. A 4000 méter magasság fölé tervezett repüléseket, csak érvényes magassági rep.orvosi alkalmassággal lehet végrehajtani.

XI. FEJEZET**KÖZLEKEDÉSI SZABÁLYOK**

- 1./ Az általános közlekedési szabályok magukba foglalják azokat a tudnivalókat, melyet minden repülőgépvezetőnek ismerni kell a biztonságos légiközlekedés érdekében.
- 2./ Szembetalálkozás esetén a két gép jobbra köteles egymásnak kitérni.
- 3./ Kereszteződés esetén mindenkor a jobbról érkező gépnek van előnye.
- 4./ Forduló közben az előzés mindig csak a külső körön történik.
- 5./ Iskolakörön azonos típusú vitorlázógépnek egymást előzni tilos!
- 6./ Iskolakörön előzni csak az iskolakör külső oldala irányában lehet.
- 7./ A vitorlázó gépek egymáshoz viszonyított távolsága:
A repülőgépek egymást 50 m-nél jobban nem közelíthetik meg.
- 8./ Alányomással, vagy fölérepüléssel egymásnak kitérni vagy előzni tilos!
- 9./ A közlekedési szabályok betartása minden rgv. számára egyaránt kötelező. Alacsonyabb lajstromjel nem biztosít senki számára semminemű előnyt.
- 10./ 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.

A repülőgépek termikelés közben sem közelíthetik meg **50** m-nél jobban egymást, ezért úgy alakítsák repülési pályájukat, hogy a korábban ott lévő gépeket nem zavarva a távolságok betartásával emelkedjenek túl a másikon, vagy valósítsák meg együtt repülésüket.

A 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.
- 11./ Felhőalapon tilos várakozni akkor, ha ugyanabban a termikben egy, vagy több gép emelkedik. Ilyekor a felső gép:
 - amennyiben nincs felhőrepülési szándéka - köteles a felhőalapot elhagyni és a többi gépnek utat engedni;
 - ha már egy repülőgép beemelkedett a felhőbe, a többi gép amikor **100** méterre megközelítette a felhőalapot, köteles azt azonnal elhagyni;
 - a felhőt dugóhúzóval elhagyni **TILOS!**
- Felhőrepülést fentiek betartása mellett csak a Repülés Irányító Szolgálat előzetes engedélyével lehet végrehajtani.
- 12./ Lejtőrepülésnél mindig annak a gépének van előnye, amelyik a lejtőt jobbról látja, tehát jobbfordulóval az a gép köteles kitérni, amelyik lejtőt balról látja.
- 13./ Lejtőn repülőgéppel éles (**45°**) fordulót végrehajtani **tilos!**
- 14./ A lejtő nivótól **200** méter magasságig lejtő ingavonalon kettő vagy több gép repülése esetén körözni **TILOS!**
- 15./ Ingavonalra való besorolás az ingavonal két végpontjára érintőleg történhet.

16./ Lejtőre besorolásnál az ingavonalon tartózkodó gépeknek van előnyük.

17./ Az ingavonalon féklapot nyitni **TILÓS!**

18./ 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.

19./ A lejtőn repülő gépek maximális számát, a leszállások és besorolások módját, valamint az ingavonal alsó és felső magassági határát az adott repülőterek ("Repülőtér rend"-je) határozza meg.

20./ Lejtőrepülés közben felhőbe repülni szigorúan tilos!

21./ Lejtő, légtér és útvonalrepülésre csak azokat a növendékeket lehet indítani, akik a közlekedési szabályokból eredményes vizsgát tettek és az eredmény a tervezési füzetbe rögzítve van.

22./ Hangárhoz való leszállásra a repülőüzem vezető adhat engedélyt. Végrehajtása a 23. pont szerint.

23./ Akadállyal szemben történő leszállásnál a helyezkedést úgy kell végrehajtani, hogy kigurulás után a repülőgép az akadálytól minimum **200** méterre legyen. Amennyiben távrepülés során terepen való leszállásnál a fenti rendelkezés nem tartható, az rgv. a helyezkedést úgy hajtsa végre, hogy a kilebegtetett földet érés az akadálytól minimum 150 méterre megtörténjen.

XII. FEJEZET**TEENDŐK A REPÜLÉS KÜLÖNLEGES ESETÉBEN**

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.

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.

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.

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 600 m-ig nem hagyja el a gépet, köteles a repülőgép parancsnoka azt elhagyni.

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.

6./ A rendkívüli események esetén a szakmai vezető és a repülőüzem vezető köteles gondoskodni arról, hogy az érdekelt személyek és a szemtanúk a kivizsgáló bizottság rendelkezésére álljanak, illetve ismerje azok pontos lakcímét.

XIII. FEJEZET**A VITORLÁZÓ VERSENYREPÜLÉSEKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK
ÁLTALÁNOS HATÁROZMÁNYOK**

1./ Ezen fejezet pontjai alapján végezhető az MK területe felett minden versenyrepülés.

2./ Versenyrepülés alatt kell érteni:

- összevont versenyen, a verseny állományába tartozó versenyzőknek a versenyfeladat teljesítése közben végrehajtott repüléseit,
- a vitorlázórepülő válogatott keret állományába tartozó sportolóknak, a szakmai vezető által meghatározott edzési feladat teljesítése közben végrehajtott repüléseit. Nem esik a versenyrepülés fogalma alá semminemű kiképzés jellegű repülés (pl. műszer kik).

3./ A 2. pont alatt tárgyalt esetekben végrehajtott repülésekre az "Utastás a vitorlázórepülések végrehajtására" c. szabályzat alábbi pontjai az ott nyert megfogalmazásban hatálytalanok

IV. Fejezet: 12. 14. pontjai

V. Fejezet: 10. 17. 23. pontjai

VI. Fejezet: 7. 8. 9. 10. 11. 12. 14. 15. pontjai

X. Fejezet: 3. 8. 9. pontjai

Versenyrepülések szervezése, végrehajtása.

4./ A versenyfeladatokat a verseny sportági vezetője (sportbizottság vezetője) vagy edzések során a válogatott keret edzője állapítja meg. Versenyfeladatok megállapításánál figyelembe kell venni az időjárást, versenyzők szakmai képzettségét, valamint a repülések biztonságát.

5./ A versenyzőkkel a feladat ismertetése, valamint a feladat végrehajtása közben betartandó utasítások közlése, a repülést megelőző eligazításon történik, amelyen a csapatvezetők, edzők és versenyzők kötelesek részt venni (indokolt esetben a távollétet a verseny vezetője igazolhatja), aznapi repülések végrehajtására vonatkozó utasításokat röviden a rep.vez naplóban rögzíteni kell.

6./ A versenyzők a feladatra vonatkozó utasításokat, valamint az eligazításon meghatározott, levegőben észlelt jeleket, jelzéseket, időpontokat írásban rögzítsék, repüléseiket a kapott utasításaik alapján kötelesek végrehajtani. A rep.lap - teljesítménylapot - versenyrepülésben a jelentkezési lap helyettesítheti.

7./ Versenyrepülést érvényes szakszolgálati engedély birtokában lehet végrehajtani. Ezt a versenyző a repülései során köteles magánál tartani.

8./ A versenyzők kötelesek repülőgépeket mindenkor legjobb tudásuk szerint úgy vezetni, hogy saját magukat, vagy más személyeket ne veszélyeztessenek, illetve gépükben vagy más tárgyakban kárt ne tegyenek. Amennyiben valamilyen oknál fogva a fentieket biztosítani nem tudják, kötelesek feladatukat megszakítani és biztonságosan leszállni. Az a versenyző, aki egészségi állapotát nem érzi kielégítőnek, köteles a versenyvezetőnek jelenteni és az aznapi feladat végrehajtásáról lemondani.

9./ Az adott repülőgép légialkalmassági bizonyítványában meghatározott sebességi és terhelési értéket túllépni tilos.

10./ Távrepülések során a versenyző köteles figyelemmel kísérni a leszállásra alkalmas területeket. Siklását 150 m-ig folytathatja a kiszemelt terület fölé 150 méter magasságban a további siklást be kell fejezni és amennyiben 100 m-ig a kiszemelt terület felett emelő áramlatot nem talál, köteles a korábban elhatározott helyezkedési terv szerint a leszállást végrehajtani.

11./ Lakott terület feletti repülést úgy kell végrehajtani, hogy a leszállásra alkalmas, előre kiszemelt hely 150 m magasságban elérhető legyen.

12./ Célvonal átrepülés, azt követő besorolások leszállásra, munkaterület berendezése a mezőny érkezése idejére.

A repülőtér munkaterületét a repülésvezető rendezteti be a helyi sajátosságok és a repülésbiztonság maximális figyelembevételével.

Ajánlott formák:

a/ Ha a célvonal átrepülésével megegyező a leszállási irány, repülőtér munkaterületét négy mezőre kell beosztani, melyek: 5. sz. melléklet

- célvonal mező, célvonal-jellel,
- semleges mező,
- leszálló mező leszálló jellel,
- kényszerleszálló mező.

Az egyes mezőket levegőből jól látható határoló ponyvával kell elválasztani.

Azok a repülőgépvezetők, akik biztonságos magasságú, kellő sebességű 180°-os fordulóval nem tudnak a kijelölt kényszerleszálló mezőbe, vagy kis iskolakörrel a leszállómezőbe jelirányba leszállni, a célvonal mezőben kötelesek leszállni a célvonal átrepülésével megegyező irányból.

Azok a repülőgépvezetők akik a célvonal átrepülését a felvételt követően csak olyan biztonságos magassággal és sebességgel rendelkeznek, hogy kis iskolakört repülni már nem tudnak, nagysugarú 180° -os fordulóval kötelesek a kényszerleszálló mezőbe leszállni.

Azok a repülőgépvezetők, akik a célvonal átrepülése és felvétel után rendelkeznek olyan biztonságos magassággal és sebességgel, hogy kis iskolakört tudnak repülni, vagy annak 3. fordulójára tudnak besorolni, a leszállómezőbe, jelirányba kötelesek leszállni.

Az iskolakört úgy kell felépíteni, hogy az a bejelentkező gépek vonalát ne keresztezze.

b/ Ha a célvonal átrepülésével 180°-kal ellentétes irányú a leszállási irány, a repülőtér munkaterületét három mezőre kell osztani: (6. sz. melléklet).

Amelyek:

- célvonal mező a célvonal jellel,
- semleges mező,
- leszálló mező,

Az egyes mezőket egymástól levegőből jól látható határoló ponyvával kell elválasztani.

Azok a repülőgépvezetők, akik biztonságos magasságban, kellő sebességű 180°-os fordulóval nem tudnak a kijelölt leszállómezőbe. jelirányba leszállni, a célvonal-mezőben kötelesek leszállni, a célvonal átrepülésével megegyező irányból.

Azok a repülőgépvezetők, akik a célvonal átrepülése, felvétel után rendelkeznek biztonságos magassággal és sebességgel, 180°-os fordulóval kötelesek a leszállómezőre ráfordulni és a leszállójel irányába leszállni.

Célvonal-mezőbe csak a cél átrepülésének irányából lehet leszállni.

Semleges mezőt fel lehet használni a célmezőből és a leszálló mezőből kiszállított vitorlázógépek összegyűjtésére.

Leszállómezőbe csak a leszállójellel megszabott irányba lehet leszállni.

A célvonal megközelítése, átrepülése és azt követő felvétel során a versenyzők a repülőgép alkalmassági bizonyítványában meghatározott sebességi és terhelési értékeket nem léphetik túl. Felvétel során különösen nagy figyelmet kell arra fordítani, hogy a felvétel felső pontján a repülőgép biztonságos sebességgel rendelkezzen.

Célvonal átrepülését követő felvétel során, csak egyenes repülésű felvételt lehet végrehajtani.

13./ Verseny mezőny érkezésére berendezett repülőtéren az erre az időszakra eső vontatógép fel- és leszállásokat a leszállómezőben kell végrehajtani a legnagyobb körültekintéssel, indító szolgálat, vagy rádióan adott engedély alapján. Ezen időszak alatt a repülőtér egész munkaterületén egy leszállójel kell kifektetve legyen, ehhez a jelhez szállnak le a vitorlázó és motoros gépek egyaránt. A fel- vagy leszálló vontatógéppel szemben, a leszállásra helyezkedő, leszállásban lévő vitorlázógép elsőbbségi joggal rendelkezik.

14./ Több gép egyidejű leszállása esetén a gépek a jeltől jobbra történő leszálláskor a tőlük balra lévő, jeltől balra történő leszállásnál a tőlük jobbra lévő gépekhez tartoznak igazodni.

Közlekedési szabályok:

15./ A versenyrepülések során megkülönböztetünk elsőbbséggel rendelkező (előnyös helyzetben lévő) és elsőbbségadásra kötelezett (hátrányos helyzetben) lévő repülőgépeket, illetve versenyzőket.

Elsőbbsége van:

- a./ Keresztezéskor vagy párhuzamos repüléskor annak a versenyzőnek, aki a másik gépet balra látja (jobb kéz szabály).
- b./ A köröző repülőgépnek a később érkezőkkel (besorolókkal) szemben.
- c./ Termikben emelkedve, a magasabban lévő gépnek az alacsonyabbal szemben (a körözési irányt meghatározza).

- d./ Leszálláskor az alacsonyabban lévő gépnek a magasabban lévővel szemben.
 e./ A felhőbe beemelkedő repülőgépnek a később érkező géppel szemben.
 f./ Célvonal-átrepülésnél a célvonalhoz korábban érkező gépnek.

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

16./ 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.

17./ Szembetalálkozásakor a repülőgépeknek jobbra kell egymást kikerülniük.

18./ Kettős holtter helyzetet szándékosan létrehozni tilos!

19./ Felhőbe a versenyzők egymás után 2 percnél rövidebb időközben nem emelkedhetnek.

20./ Felhőbe oldalról berepülni, keresztül repülni, vagy azt dugóhúzóval elhagyni tilos!

21./ Felhőben körözési irányt váltani tilos!

22./ Felhőalapon való várakozás szabálya:

- ha a versenyfeladat végrehajtása során a felhőrepülés engedélyezve van, felhőalapon várakozni tilos, ellenkező esetben a várakozás engedélyezett.

23./ A repülőtér légterében, valamint a fordulópont (-ok) 5 km-es körzetében a BAL körözési irány kötelező.

A repülőüzem megszervezése versenyrepülés esetén:

24./ A repülőüzem levezetéséhez előírt szolgálat:

- repülőüzem vezető,
- indító,
- időmérő,
- telefonügyeletes.

A szolgálat kötelmei az időmérő szolgálat kivételével azonosak ezen utasítás VI. Fejezetében meghatározottakkal. Az időmérőnek versenyrepülés során feladata a rep. üzem alatt végrehajtott mindennemű repülés idejének időmérő naplóba való rögzítése, külön megbízatás esetén azoknak vitorlázó és motoros könyvekbe való átvezetése.

25./ Versenyrepülés végrehajtása során előírt okmányok: - repülőüzem vezetői napló,

- időmérő lapok, naplók,
- gépnapló, alkalmassági bizonyítvány a gépben,
- repülőgépkönyv a műszaki szolgálatnál,
- szakszolgálati engedély a repülőgépvezetőnél,
- feladat lap, meteor lap.
- hajózó térkép

26./ A versenyfeladatra a repülőgépvezetők elindíthatók ha:

- a start be van rendezve,
- a rep. üzem kezdete az irányító szolgálatnak be van jelentve és az a kezdésre az engedélyt megadta;
- a versenyzők az aznapi feladatra vonatkozóan el lettek igazítva,
- a verseny sportbizottsága a felszállások megkezdését engedélyezi.

27./ Repülőgépvezetői teendőket magyar lajstromba vett, repülőgépen, a magyar Hatóság által kiállított szakszolgálati engedély alapján a Magyar Köztársaság határára belül és kívül lehet ellátni.

28./ Repülőgépvezetői teendő más állam lajstromába vett repülőgépen bel- és külföldön abban az esetben látható el:

a/ ha ezt a lajstromozó állam hatósága, vagy felhatalmazás alapján a repülőgép üzemeltetője, valamint a csapatvezető vagy edző azt engedélyezte,

b/ ha a repülőgépvezető rendelkezik az adott repülőgépre érvényesített balesetbiztosítással,

c/ a légi jármű légi üzemeltetési utasításából vizsgát tett.

29./ Repülőgépvezetői teendőket bel- és külföldön más állam hatósága által kiállított szakszolgálati engedély alapján a hatósági előírások alapján lehet ellátni.

30./ A versenyre nevezhetőség szakmai feltételei:

a.) vitorlázó teljesítmény repülés esetében egy éven belül teljesített 4 db. 100 km feletti távrepülés igazolása. A nevezés feltételének igazolása az indító klub és a pilóta felelőssége.

b.) vitorlázó műrepülés esetén a szakmai folyamatosság fenn tartása mellett a verseny előtt végrehajtott min. 5 db. műrepülő légtér igazolása. A folyamatosság feltételeit a „TEMATIKA a vitorlázó műrepülő kiképzés végrehajtására” c. szabályzat tartalmazza. A teljesítés feltételének az igazolása a vit.műrepülő szekció vezetőjének vagy egy a műrepülés oktatására a szekció által kijelölt személynek a felelőssége.

Fegyelmi ügyek:

31./ Versenyeken, versenyrepülés során, ha a versenyző repülés közben a repülési szabályok, a légi üzemeltetési utasítás, vagy a versenyszabályzat valamelyik pontját megszegi, nem tartja be, vele szemben az érvényes versenyszabályzatban leírtak alapján kell eljárni.

32./ Repülőesemény bekövetkezésekor a verseny vezetője, vagy az általa kijelölt versenyvezető tag - a Kivizsgáló Bizottság elnökének hozzájárulásával - betekintést nyerhet a kivizsgálás menetébe annak érdekében, hogy a versenyvezető az adott személy további versenyztetéséhez vagy a versenyből való kizárásához megfelelő álláspontot tudjon kialakítani.

XIV. FEJEZET.

VITORLÁZÓGÉPEK GUMIKÖTELES INDÍTÁSA.

A gumikötél indítású felszállások időjárási minimumai:

- 50 másodpercet nem meghaladó siklások esetén 100 m felhőalap, 1 km-es vízszintes látás;
- 50 másodpercet meghaladó repüléseknél 400 m felhőalap, 3 km-es vízszintes látás.

Gumiköteles indítás végrehajtható:

1. Repülőtéren, a repülőtérre vonatkozó repülőtérrend betartásának figyelembevételével.
2. Terepen abban az esetben ha az adott terület „Nem nyilvános fel- és leszállóhelyé” való kinevezése megtörtént.

A területtel szembeni követelmény:

- az indításhoz használatos lejtő, akadálymentes terület kell, hogy legyen, ahonnan a kijelölt leszállóhely biztonságos elérése lehetséges;
- a starthely legalább két fesztáv szélességű sima terület legyen;
- a kötél kihúzását végző személyzet mozgását biztosító sáv egyenletes lejtésű gödör mentes;
- a leszálló mező minimális méretei 50x100 m, amelyet zászlókkal, vagy szegély jelekkel láthatóvá kell tenni.
- a területre vonatkozó rendet meg kell határozni, amelynek tartalmaznia kell az alapvetően szükséges repülésbiztonsági és egészségügyi rendelkezéseket.

Személyzet:

Gumiköteles indítási módhoz szükséges személyzet: 1 indító, 1 startkészülék kezelő, és 2x5 vagy 6 kihúzó személy.

Az indítás végrehajtása:

A gépet a felszállóhelyen széllel szembe állítjuk, majd a földbe vert vascsövekre ráakasztjuk az indítókészüléket, és a gépre szerelt fémkarikát az indítókészülékbe akasztjuk, és a készülék üzembiztos működéséről próba kioldással megbizonyosodunk.

A repülőgépvezető elhelyezkedése és bekötése után a gumikötél karikáját a gép orrán erre a célra szolgáló kampóba akasztjuk.

A gumikötelet „V” alakban kifektetjük úgy, hogy a gumikötél két végének távolsága a fesztávval megegyező legyen. A kihúzó személyzet létszámát a szél erősségének, a kötél minőségének, a terep minőségének és gép súlyának figyelembevételével kell meghatározni.

A kihúzó személyzet a gumikötelet a kihúzás irányában fogja meg úgy, hogy a gépfelé eső kézzel alsó fogással, a másik kézzel felső fogással fogja azt.

Módosítás jóváhagyva 53793/05 PLH sz.

Az indítás az indító vezényszavára történik az alábbiak szerint:

Indító, hangosan : **Figyelem!**

1-2 másodperc múlva: **Kész?**

Kihúzó személyzet: egyszerre hangosan válaszol: **Kész!**

Indító hangosan: **Kihúzó!**

Kihúzó személyzet: a „Kihúzó” vezényszóra határozott lépésekkel megindul a kötélzárak meghosszabbított irányába.

A kötélen lévők a kötélvég meghosszabbított irányában egy iránypontot néznek ki, és abban az irányban haladnak, közben figyelnek az újabb vezényszóra, amely 3-4 lépés után várható.

A kötélen mindkét végén a gépfelől lévő utolsó személy húzás közben visszafelé figyel, hogy a gépnél nincs-e valamilyen rendellenesség. Ha azt látja, hogy a gép idő előtt kioldott, vagy nem emelkedett el, „Feküdj” vezényszóval figyelmezteti társait az esetleges baleset elkerülésére. Ezzel egyidőben az indító is kiadja a „Feküdj!” vezényszót.

Indító, hangosan: **Futni!** Vezényszót ad a kihúzás 3.-4- lépése után.

Kihúzó személyzet: teljes erejükből futni kezdenek és futnak mindaddig amíg a kötélen a gépről meglazulva le nem esik.

A futás ideje alatt az első emberek itt is az iránytartással foglalkoznak, ahátó emberek hátrafelé figyelnek az összes többi pedig igyekszik a kötélen két szárát azonos erővel húzni.

Az indító: **El!** Vezényszavára:

A kioldó készülék kezelője: határozott, erős mozdulattal rántsa meg a készülék működtetésére szolgáló kötelet, aminek hatására a kioldó készülék zárása feloldódik és a repülőgép megkezdheti mozgását.