



OldtimerAero Club
2800 Tatabánya
Bem József utca 1.

OLDTIMER AERO CLUB DTO

Képzési Szervezet

Működési kézikönyv

revision 0.0

Változtatások jegyzéke:

Módosítás száma	Tartalmi leírás	Érintett oldalak	Érvénybe lépés napja	Kiadta:

Az érvényes oldalak jegyzéke:

Oldalszám:	Kiadás napja	Oldalszám:	Kiadás napja
1	2018.09.15	9	2018.09.15
2	2018.09.15	10	2018.09.15
3	2018.09.15	11	2018.09.15
4	2018.09.15	12	2018.09.15
5	2018.09.15	13	2018.09.15
6	2018.09.15	14	2018.09.15
7	2018.09.15	15	2018.09.15
8	2018.09.15	16	2018.09.15

Rövidítések jegyzéke:

FCL FlightCrewLicensing =RepülőSzemélyzet Képzési Szabályok

DTO DeckaredTrainingOrganisation = Bejelentett Képzési Szervezet

LAPL LightAircraft Pilot Licecnce = Könnyített Repülőgépvezetői Engedély

MEL (Minimum Equipment List) = Minimális Felszereltség Lista

PPL (A), Privat Pilot License (Aeroplane) = Motoros Magánpilóta Engedély (Motoros repülőgépek)

SPL, Soaring Pilot License = Vitorlázó Pilóta Engedély

Tartalomjegyzék:

OLDTIMER AERO CLUB Képzési SzervezetFedlap

1

Változtatások jegyzéke:	2
Az érvényes oldalak jegyzéke:	2
Rövidítések jegyzéke:	2
Tartalomjegyzék:	3
1. rész általános útmutató a kézikönyvhöz	4
1.1 Bevezetés.....	4
1.2 Módosítás és felülvizsgálat.....	4
1.3 A módosítások hatósági benyújtása	5
2. A Képzési Szervezet felépítése, felelősségi körök:.....	5
2.1 Felelősségi körök	5
2.1.1 Felelős vezető:	5
2.1.3 A képzés vezetője (Head of Training).....	6
2.1.4 Oktatók	6
3. A kiképzés végrehajtása.....	7
3.1. Repülő program készítése	7
3.2. Növendékfegyelem és fegyelmi eljárás	7
3.3 Lassú képzési előrehaladás:	7
3.4 Repülési szolgálati idő és repülési idő korlátozások	7
3.4.1 A repülési oktatók munkaidő-korlátai:	8
3.5 Időjárási minimumok	8
3.5.1. Időjárási minimumok a repülő oktatók számára.....	8
3.5.2. Időjárási minimumok a növendékek számára egyedüli repülés során.....	8
4. A légi jármű üzemeltetés.....	9
4.1 Parancsnok pilóta	9
4.2 Személyszállítás	9
4.3 Repülőgép dokumentáció a fedélzeten	9
4.4 Repüléstervezés	9
4.4.1 Útvonal	10
4.4.2 Minimális repülési magasságok	10
4.4.3 Szükséges üzemanyag számítás	10
4.4.4 Navigációs berendezések.....	11
4.4.5 Terhelési lap:.....	11
4.5 Felkészülést segítő rendszer	11
4.6 Biztonság.....	11
4.6.1 Biztonsági előírások ismertetése	12
4.6.2 Veszélyek, balesetek és események kezelése / jelentése	12

5. A képzési nyilvántartás.....	12
5.1 Dokumentumok megőrzése növendékek esetén	13
5.2 A hajószemélyzet minősítési nyilvántartása:	13
6. A személyzet képzése	13
6.1 Kezdeti képzés	13
6.2 Ismétlő képzés:	13
6.3 Jártassági ellenőrzések	14
1. Függelék: Vezető beosztású személyek és oktatók.....	14
2. Függelék: Irodai/oktató helyiségek	15
3. Függelék: Képzésben használt repülőgépek.....	15
4. Függelék: Oktatási útvonalak és légterek.....	16

1. rész általános útmutató a kézikönyvhöz

1.1 Bevezetés

Az Oldtimer Aero Club DTO szervezete SPL, LAPL (A), PPL (A), moduláris tanfolyamokat kínál. A képzési szervezet az egyesület tagjainak kiképzését vállalja saját oktatókkal, mellyel az alapszabályban meghatározott céloknak kíván eleget tenni.

Az alapképzéseken felül a klubtagság folyamatos elméleti és gyakorlati fejlesztése és a repülésbiztonság növelése is célunk.

Ez a Működési Kézikönyv az ORA DTO.230 részével összhangban lett kiadva.

1.2 Módosítás és felülvizsgálat

A képzés vezetője felelős a kézikönyvek módosításáért (Működési Kézikönyv, Képzési Kézikönyv, Biztonsági Rendszer).

A felülvizsgált oldalakon meg kell jelölni a kiadás dátumát, a hatálybalépés dátumát(ha eltérő) és a revízió számát.

A kézikönyvet nyomtatott forma mellett elektronikusan "Oldtimeraero.extra.hu" is közzé kell tenni, ezzel biztosítva, hogy minden érintett személy és a növendékek megkapja a kézikönyvek legújabb példányát.

Az oktatói alap és a felfrissítő képzések során felül kell vizsgálni a képzési tapasztalatokat és az oktatók és a szervezet tagjai megkapják a Működési Kézikönyv, Képzési Kézikönyv, Biztonsági Rendszer legújabb verzióit.

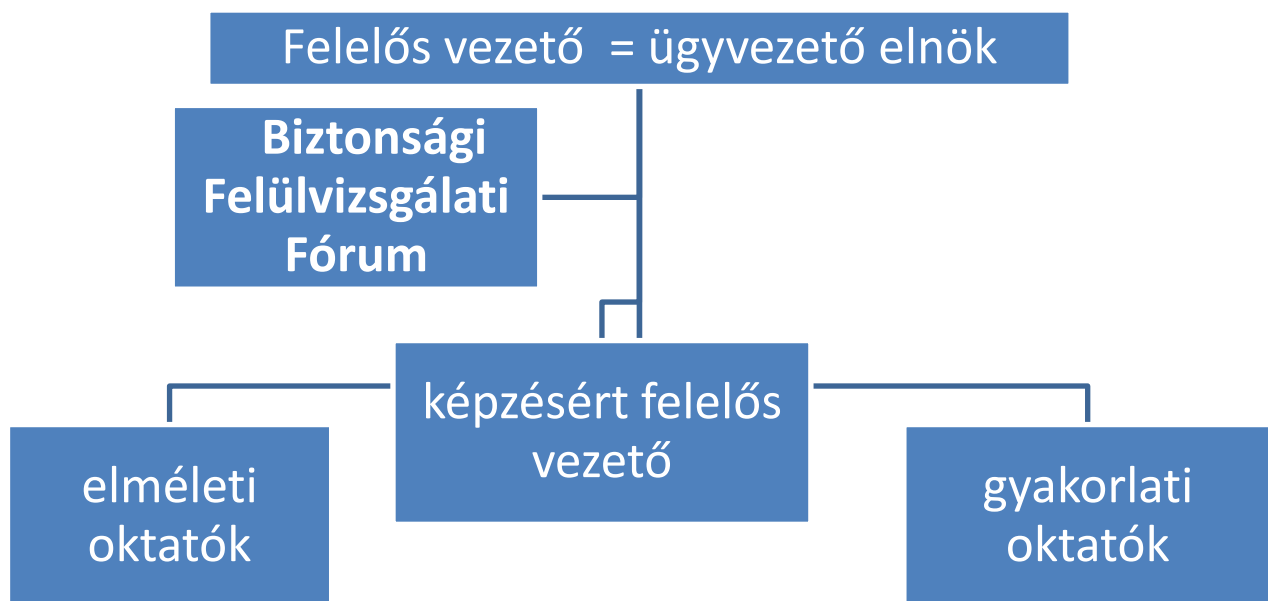
A növendékek tájékoztatást kapnak az oktatóktól a képzés kapcsán felmerülő felülvizsgálatról. A módosításokata klubtagok számára bejelentkezéssel elérhető felületre kell feltölteni.Minden módosítás nyomtatott, cserelapos formájában történik,Kéziratos

módosítások nem engedélyezettek, kivéve azokat a helyzeteket, amelyek azonnali módosítást igényelnek a repülés biztonsága érdekében.

1.3 Amódosítások hatósági benyújtása

Minden tervezett módosítást és felülvizsgálatot a Hatóság felé be kell benyújtani a hatálybalépés napja előtt. Ha a módosítás / felülvizsgálat, amely a kézikönyv bármely részét érinti előzetes jóváhagyást igényel, azt meg kell szerezni a módosítás hatálybalépése előtt. Amikor azonnali módosítás vagy felülvizsgálat szükséges a biztonság érdekében, ezek közzétehetőek és azonnal alkalmazhatók, feltéve, hogy jóváhagyásra irányuló kérelmet nyújtottak be.

2.A Képzési Szervezet felépítése, felelősségi körök:



Az aktuális szervezeti felépítés adatait az 1. számú melléklet tartalmazza.

2.1 Felelősségi körök

2.1.1 Felelős vezető:

A mindenkori klubügyvezető elnökököteles biztosítani, hogy a képzési tevékenység feltételeit az alkalmazandó követelményeknek megfelelően. Felelősegy hatékony szervezeti rendszer létrehozásáért és fenntartásáért.

Az ügyvezető elnök felelősséggel tartozik a Képzési szervezet és a Biztonsági Rendszer fenntartásáért és annak rendszeres értékeléséért (menedzsmentértékelés), beleértve a gyakorlatot, formátumot

és szerkezetet, amelynél a belső leltár és az eredmények értékelését a klub vezetőségének kell elvégeznie.

2.1.2 Biztonsági Felülvizsgálati Fórum

A Biztonsági Felülvizsgálati Fórum egy olyan autonóm bizottság, amely a stratégiai biztonság kérdéseit vizsgálja az ügyvezető elnök támogatásával.

A testület elnöke az ügyvezető elnök, tagjai a képzés vezetője és egy választott repülési oktató.

A Biztonsági Felülvizsgálati Fórum figyeli a biztonsági előírásokat a biztonsági politika és célkitűzések szellemében. Ellenőrzi, hogy minden biztonsági intézkedés időben megtörténik, és hogy a biztonsági rendszer hatékony.

A Biztonsági Felülvizsgálati Fórum biztosítja, hogy megfelelő erőforrások rendelkezésre álljanak a biztonsági szint fenntartása érdekében.

A képzésvezető szükség szerint információt szolgáltat a biztonsági adatokon alapuló döntéshozatalra. Minden releváns személy részt vehet a Biztonsági Felülvizsgálati Fórum ülésén

2.1.3 A képzés vezetője (Head of Training)

A képzésvezető széleskörű tapasztalattal rendelkezik a képzésben érintett területeken oktatóként és rendelkezik megbízható vezetői képességgel. A kinevezett vezető általános felelőssége annak biztosítása, hogy a képzés megfeleljen a követelményeknek.

A képzésvezető felelősségi körébe tartozik:

Biztosítani, hogy a képzés megfeleljen az FCL-ben leírtaknak.

A képzési anyagok elkészítése és folyamatos ellenőrzése.

Az oktatók alap és ismétlődő képzése, folyamatos felügyelete.

A növendékek fejlődésének felügyelete.

Az oktatáshoz használt eszközök ellenőrzése, a feltárt hibák alapján intézkedés.

A képzés integrációjának biztosítása repülőgépen, vagy szimulációs oktatóeszköz (FSTD)-on végzett gyakorlati és elméleti ismeretek oktatása között.

A képzésvezetőnek az első kinevezést megelőző 3 év során rendelkeznie kell az oktatásnak megfelelő FCL pilóta-engedéllyel és kapcsolódó jogosításokkal legalább az egyik képzési területen.

2.1.4 Oktatók

Az elméleti ismeretek oktatóinak rendelkezni kell:

Gyakorlati repülési ismeretekkel a képzésben érintett területeken és a megfelelő oktatási technikákkal foglalkozó képzéssel, vagy elméleti oktatási gyakorlattal és megfelelő elméleti háttérrel az oktatandó anyag tekintetében

Az elméleti ismeretek oktatói a kinevezés előtt bizonyítaniuk kell kompetenciájukat azáltal, hogy előadást tartanak az általuk kifejlesztett anyag alapján.

A repülés gyakorlati oktatóknak és a repülésszimulációs oktatóknak rendelkezniük kell: az FCL részek által megkövetelt képesítésekkel az általuk képzett jogosítás típusok tekintetében. Megfelelő oktatási tapasztalattal, melynek hiányában oktatást felügyelet alatt végezhetnek.

A DTO oktatói rendszeresen találkoznak, hogy megvitassák tapasztalataikat a kiképzőrepülés során és minősítsék az új eljárásokat, fejlesztéseket.

3. A kiképzés végrehajtása

3.1. Repülő program készítése

A növendék számára a képességeknek megfelelően kell terveket készíteni.

A Repülő oktatók felelősek az óráik / repülő programjuk elkészítéséért, alapul véve a képzési kézikönyvet, hogy a növendék megkapja a lehető leghatékonyabb képzést.

Az oktató felelős a Képzési napló használatáért, hogy ellenőrizze mi az, ahol a növendék nehézségekbe ütközik.

A növendékek száma a repülés oktatók számára, kivéve a képzésvezetőt, nem haladhatja meg a hat főt

Az elméleti oktatás és vizsgáztatás létszáma ne haladja meg a 18 főt.

Ha a növendék egy másik képző szervezettől érkezik a képzési szervezethez, a növendéket alá kell vetni ellenőrző repülési és / vagy elméleti tesztnek a korábbi tapasztalatoktól függően.

A növendék korábbi képzési nyilvántartása, hajónaplója és eredményei szerint személyre szóló képzési tervet kell készíteni.

A gyakorlati oktatási időknél meg kell felelniük a képzési tervnek + - 15%-nak.

3.2. Növendékfigyelem és fegyelmi eljárás

Amennyiben a képzési személyzet véleménye szerint a növendék a képzési programhoz, személyzethez, vagy szervezethez, úgy viszonyul, hogy nem segíti elő a képzés hatékony és biztonságos végzését, a képzésvezető értesítést kap. A képzésvezetőinformális találkozót hív össze a személyzet és az érintett tag (ok) között, hogy az ügyet kivizsgálják.

Ha a növendék hozzáállását nem tartják megfelelőnek, akkor a meg kell tagadni a további képzést.

3.3 Lassú képzési előrehaladás:

Mind az elméleti, mind a gyakorlati oktatók felelősek a folyamatos nyomon követésért és a jelentéskészítésért a növendékek előre haladásában.

A növendéket tájékoztatni kell az érintett oktatóknak, ha az előrehaladás ütemét nem tartja megfelelőnek.

Ha a növendék továbbra sem megfelelő előrelépést folytat, akkor a képzésvezetőt értesíteni kell és további javító intézkedéseket hozhatnak. Ezek az intézkedések tartalmazhatnak további képzési időt és konkrétabb célok megállapítását, vagy az oktató váltása mérlegelhető.

3.4 Repülési szolgálati idő és repülési idő korlátozások

Elengedhetetlen, hogy mind a növendék, mind az oktató mentes legyen a fáradtságtól a

képzés során. Mind az oktatók, mind a növendékek számára meghatározott a maximális szolgálati idő.

3.4.1 A repülési oktatók munkaidőkorlátjai:

Minimum 12 órás pihenőidőt kell biztosítani a szolgálati idők között. Maximális repülési idő: napi 6 óra (tényleges vagy szintetikus), heti 30 óra és 80 óra havonta

3.4.2 .1. Elméleti ismeretek oktatása

Az elméleti ismeretek képzésének maximális időtartama napi 9 óra. Az elméleti órák időtartama maximum 45 perc. Alkalmanként az elméleti tudás képzésének ideje lehet több, azonban a következő előadás előtt megfelelő pihenőidőt kell biztosítani. Legalább 12 órás pihenésnek kell lennie az egyes elméleti ismeretek képzésén belül.

3.4.2.2 Gyakorlati képzés

A kezdeti oktatók repülések időtartama nem lehet több mint 1 óra, vitorlázó tanfolyam esetén 10 felszállás a teljesítmény romlása miatt. Az alapképzés után a repülések hosszabbak lehetnek. (általában maximum 3 óra a navigációs repüléshez).

A különböző képzési feladatok maximális száma napi 3 minden növendék számára. Figyelembe véve a növendék teherbíró képességét a maximális repülési idő és felszállásszám korlátozható.

DTO előírás, hogy az első egyedüli repüléshez csak kettő iskolakör és leszállás engedélyezett, a starthelyre való visszagurulással. Ezt legalább 30 perces pihenő és kiértékelés kövesse. Később a növendék legfeljebb 10 leszállást és átstartolást végezhet egyedüli repülés során.

3.5 Időjárási minimumok

3.5.1. Időjárási minimumok az oktatók repülésben

Az alábbi időjárási minimumok előírtak a repülő oktatók számára:

Vizuális meteorológiai feltételek (VMC). Látástávolság > 5 km

Felhőalap 1000ft a legmagasabb akadály felett (az éjszakai VFR esetén 1500ft).

Szélerősség és turbulencia hatásait az oktató a növendék tudása alapján vegye figyelembe a repülőgép korlátozásainak megfelelően.

3.5.2. Időjárási minimumok a növendékek számára egyedüli repülés során.

Oldalszél komponens maximuma a képzésben begyakorolt legnagyobb oldalszél erősség alatt.

Egyedül repülés iskolakörön és légtérben: Látástávolság> 10km, felhőalap> 1000 láb a tervezett feladat, vagy a forgalmi körmagassága felett.

Egyedüli útvonal: Látástávolság> 10 km, felhőalap> 2000ft azútvonal legmagasabb pontja felett.

Nem lehet veszélyes időjárási elem előrejelzés(TS, + SHRA, FZRA) az útvonal tervezett ideje + - 1 óra alatt.

4. A légi jármű üzemeltetés

4.1 Parancsnok pilóta

"Pilot-in-command" (PIC): az a pilóta, akit az üzemeltető megbízott a feladattal. Felelős a repülés biztonságos lebonyolításáért.

Képzés és vizsgáztatás alatt az oktató/vizsgáztató a parancsnok. Egyedül repülés során a növendék pilóta a parancsnok az oktató felügyelete alatt.

Minden időben világosnak kell lennie, hogy egy adott időpontban ténylegesen ki vezeti a repülőgépet. A kormányok átadása a **Te vezetsz** kijelentéssel kell megtörténnjen, amire a másik pilóta az **Én vezetek** választ adja. Ezt a repülési képzés megkezdése előtt tisztázni kell.

(ICAO Rules of the Air – Annex 2)"A légi jármű parancsnoka felelős a légi járműlégi közlekedés szabályai szerinti működtetéséért függetlenül attól, hogy a repülőgépet vezeti vagy sem. A parancsnok a körülmények függvényében eltérhet e szabályoktól a biztonság érdekében. "

4.2 Személyszállítás

A képzési szervezet nem engedélyezi az utasok szállítását kiképzés közben. Csak más növendékek szállíthatók a repülési képzés során.

4.3 Repülőgép dokumentáció a fedélzeten

A következő repülőgép-dokumentumokat mindenkor a fedélzeten kell tartani, vitorlázó üzemben a starton:

A repülőgép repülési kézikönyve AFM

Lajstromozási bizonyítvány

Légi alkalmassági bizonyítvány, ARC

Zaj bizonyítvány (amennyiben alkalmazható)

Biztosítás

Utolsó CRS, mely a repülőgép üzemképességét bizonyítja.

Rádió engedély

Megfelelő légiforgalmi és navigációs térképek.

Ezenkívül a kiképzés során a fedélzeten tartandó:

A növendék képzési naplója, a képzési tematikával.

A személyzet megbízása, szakszolgálati és orvosi engedélyei, valamint egy fényképes igazolvány/fő.

Repülési terv a repülési teljesítményszámításokkal

4.4 Repüléstervezés

A feladatokat a vizuális repülési szabályok szerint kell tervezni. Az ICAO szabályai szerint a repülésre való előkészület során: "A légi jármű parancsnokának ismernie kell az összes, a tervezett üzemeltetéshez szükséges, rendelkezésre álló információt. A repülőter elhagyása esetén gondosan tanulmányozni kell a napi légtérhasználatot, az aktuális időjárást és előrejelzéseket, figyelembe véve az üzemanyag szükségletet. Alternatív útvonalat kell kijelölni arra az esetre, ha repülés nem hajtható végre a terveknek megfelelően. "

4.4.1 Útvonal

Mielőtt egy repülőteret vagy útvonalat először használna, az oktatónak jóváhagyást kell kérnie a képzésvezetőtől.

Általános szabályként csak olyan repülőter, vagy onnan induló művelet megengedett, ahol normál üzemi eljárások alkalmazhatók.

A repülőter jóváhagyásakor a képzésben a következő szempontokat kell figyelembe venni:
a repülőteri méretek a teljesítményre vonatkozó követelmények tekintetében
az akadályok a megközelítés, a megszakított megközelítés és az indulás szektoraiban
megközelítési lehetőségek (elektronikus és vizuális segédeszközök)
helyi viszonyok, például különleges időjárási körülmények vagy éjszakai repülési korlátozások
földi kiszolgáló létesítmények, üzembentartói engedélyek.

4.4.2 Minimális repülési magasságok

VFR útvonalrepülés, éjszakai repülés: A VFR térképeken jelölt MORA fölött kell a repüléseket megtervezni és végrehajtani.

MORA: Minimális akadálymentes Magasság: A legalacsonyabb közzétett magasság a rádió navigációs pontok, a légi útvonalak, vagy az akadályoktól eltérő útvonalszakaszok között a teljes útvonal számára.

Minimálisan tervezhető repülési magasság: Az útvonal tervezhető minimális magassága GND + 1000 láb, Az útvonalon megengedett minimális magasság GND + 500láb.

A felszállás vagy a leszállás esetét, vagy a megfelelő hatóság által kiadott speciális engedélyt kivéve a légi járművekkel nem szabad a városok, települések lakott területei, vagy szabadban álló személyek felett átrepülni, kivéve olyan magasságban, hogy vészhelyzet esetén lehetőség legyen kényszerleszállásra, a személyek, vagy vagyon indokolatlan veszélyeztetése nélkül.

4.4.3 Útvonalrepülés szabályai:

A képzéshez repülési terveket (FLP) kell készíteni és benyújtani.

A repülőgép helyzetét pontosan meg kell határozni, melyhez a feladat szerinti helymeghatározási eszközök használhatóak. (VFR térkép, előkészítési napló, rádió navigáció, GPS, logger.)

A repülőgép felszerelése feleljen meg a tervezett repülés minimális követelményeinek (például Éjszakai VFR stb.)

Időjárás és NOTAM tájékoztató:

Időjárás és légtérinformációk beszerzése szükséges minden útvonal repüléshez. METAR, TAF, SIGMET, csapadék és szél előrejelző térképek NOTAM-ok stb. Elérhetők az eligazító rendszerben.

4.4.4 Szükséges üzemanyag számítás

Minden motoros repülést az EASA-OPS üzemanyag-számítás szerint kell tervezni.

Üzemanyagguruláshoz: Motorindítás, melegítés és rendszerpróba elvégzéséhez szükséges és a gurulásra tervezett üzemanyag fogyasztás a felszállás megkezdéséig, figyelembe véve a helyi

körülményeket és repülőgép paramétereit. A gyártó által megadott értékeket lehet használni. (Az emelkedéshez szükséges óránkénti üzemanyag-fogyasztás 10 %-a)

Útvonalhoz szükséges üzemanyag: Az indulási repülőtérrel a rendeltetési repülőtérre történő repülésre szükséges üzemanyaga működési feltételek alapján. A következőket kell tartalmaznia:

Felszállási és emelkedési üzemanyag: A felszállásra és a repülőtér szintjétől való emelkedésre.

Utazó repülésre fordított tüzelőanyag az útvonal kezdő és végpontjáig, beleértve a tervezett szintváltásokat.

Besüllyedés üzemanyag szükséglete: Üzemanyag az útvonal végponttól addig a pontig, ahonnan a végső megközelítést tervezik

Megközelítési és leszállási üzemanyag: A megközelítésre és a leszállásra a célrepülőtéren.

Tartalék tüzelőanyag: Ennek a következőket kell tartalmaznia:

- Készenléti üzemanyag a váratlan eltérések fedezésére a tervezett működési feltételektől (pl.eltérések az előrejelzett meteorológiai viszonyoktól, a tervezett útvonalaktól, az utazómagasságtól). Általában ez az útvonal lerepülésére tervezett tüzelőanyag 5%-a VFR repülés esetén. A Készenléti üzemanyag lehet nulla.

Alternatív üzemanyag: A rendeltetési repülőtérrel az alternatív repülőtérre, figyelembe véve hogy ebben az esetben átstartolás van a felszállás helyett és a kitérő útvonalra üzemanyagot kell tartalékolni.

Minimális tartalék üzemanyag: VFR repüléshez 45 perc repülési időnek megfelelő üzemanyag körözési paraméterekkel 1500 lábon az alternatív repülőtér felett standard körülmények között.

Tervezett összes üzemanyag a gurulási, az utazási, készenléti, alternatív és minimális tartalék üzemanyag összege.

Megjegyzés: Az üzemanyag mennyiségének meglétét ellenőrizni kell az AFM szerint.

4.4.5 Navigációs berendezések

Lásd az adott AFM megfelelő fejezeteit.

4.4.6 Terhelési lap:

A PIC felelőssége, hogy a légi jármű megfeleljen az AFM-ben szereplő korlátozásoknak. Egyedüli repülés esetén a repülés előkészítését az indító oktató ellenőrzi a megfelelő tömeg- és súlypontadatok tekintetében.

4.5 Felkészülést segítő rendszer

A pilóták minden szükséges információt megkaphatnak az eligazító tábláról és a számítógépes rendszerből. A felkészülési rendszer repülési tervek készítésére, notam-ok és az időjárás ellenőrzésére szolgál.

4.6 Biztonság

A személyzet biztonsági képzése kiemelten fontos. A biztonsági és tudatossági képzés a repülési képzésen túl magában foglalja a képzés valamennyi aspektusát. Mindenki felelőssége annak biztosítása, hogy a képzés a lehető legbiztonságosabb környezetben történjen. A

biztonsági jogszabályok minden megsértése, a biztonságra vonatkozó gondolatok és a biztonság fokozására irányuló ötletek az DTO vezetése számára ismertek legyenek. A képzésvezető biztosítja, hogy minden az oktatási rendszer részét képező eszköz állapota megfelelő legyen és a biztonsági berendezéseket működtető személyzet megfelelően képzett legyen.

4.6.1 Biztonsági előírások ismertetése

A repülési képzés megkezdése előtt biztonsági tájékoztatót kapnak a növendékek.

A következő témák különösen fontosak:

A dohányzás és nyílt lángtilalma az előtéren, a hangárban és a repülőgépek közelében.

Üzemanyag tankolás, kezelés szabályai.

Óvatosság a repülőgépek, légsavarak közelében

Figyelem a guruló légi járművek közelében

A vészhelyzeti felszerelés helyének ismertetése a repülőgépen, a hangárban, az előtéren és a starton.

A repülőgép vészelhagyásának, a vészeldobók és mentőrendszerek mechanizmusának ismertetése.

A PPL (SEP) repülési vészhelyzeti képzés során a motorokat nem állítják le a repülőgépen.

A motor meghibásodás szimulációja a biztonságos magasság alatt nem megengedett.

Szükséges pilótafülke vész eljárások képzése a földön, kikapcsolt motorokkal és elektronikával történjen.

4.6.2 Veszélyek, balesetek és események kezelése / jelentése

A veszélyes helyzetek, balesetek jelentése mindenki számára kötelező. Az eljárásról ismertető az SMS Biztonsági Rendszer kézikönyvben található.

5. A képzési nyilvántartás

A szervezet tagjairól a tapasztalatokat, képesítési és képzési adatokat tartalmazó nyilvántartást vezet. A képzésvezető felelősséggel tartozik a nyilvántartások biztonságos tárolásáért, pontosságáért és tartalmáért

A növendékek alap nyilvántartása a képzési napló, amely az összes, a képzéssel kapcsolatos adatot tartalmazza. A képzési napló vezetésért az oktató és a növendék együttesen felelős.

Minden oktató / növendék felelőssége, hogy szakmai és orvosi engedélye érvényes legyen.

Pilóta naplók: Az összes repülés adatainak személyes rögzítéséhez Az FCL.050 szerinti Pilot Logbook-ot kell használni a növendékeknek és az oktatóknak képzési területüknek megfelelően.

5.1 Dokumentumok megőrzése kiképzés esetén

A következő nyilvántartásokat a kiképzés elvégzése után legalább három évig meg kell őrizni:

- az egyes tanulóknak adott elméleti, gyakorlati repülési és szimulált repülési képzés részletei
- az oktatók részletes és rendszeres haladásjelentései, beleértve az értékeléseket, és rendszeres repülésvizsgákat és földi vizsgákat
- információk az oktatók és növendékek engedélyeiről és a hozzájuk kapcsolódó minősítésekről, ideértve az orvosi igazolások és minősítések lejárat dátumát is.

Ezeket a nyilvántartásokat külön mappákban és biztonságos módon kell tárolni a DTO irodában. A normál hozzáférés a képzésvezetőre, az oktatást végző személyzetre és az érintett növendékre korlátozódik. Az adatok papír formában, elektronikus formában vagy mindkettő kombinációjában tárolhatók. A megőrzési idő akkor kezdődik, amikor a növendék, vagy oktató a képzésbe bekapcsolódik.

5.2 A hajózószemélyzet minősítési nyilvántartása:

Az oktatók jogosításait, képzettségének és felkészültségének, végzett munkájának dokumentumait személyi gyűjtőben kell tárolni.

A hajózószemélyzet minősítési nyilvántartásait biztonságosan tárolják az irodában. Minden oktató felelőssége, hogy naprakészen tartsa nyilvántartásait az orvosi, a szakszolgálati engedélyeknek és ajogosításoknak (oktató, vizsgáztatói engedélyek és minősítések) a DTO-hozeljuttatott másolatával:

6. A személyzet képzése

Minden oktató, vizsgáztató folyamatos képzésben részesül, így a növendékek magas szintű oktatást kapnak.

A képzésvezetőfeladata a szabályozó hatóságok által bevezetett összes új követelmény kapcsán, hogy minden oktató / vizsgáztató számára megfelelő képzést nyújtsanak.

6.1 Kezdeti képzés

Minden oktató / vizsgáztató alapképzésben részesül. Az oktatáson a következő elemeket kell ismertetni:

Az Szervezeti működési kézikönyv használata

A képzési kézikönyv használata

Biztonságirányítási rendszer oktatása.

Eljárási rendek, ellenőrző listák, képzési útmutatók, berendezések használata

Hibajelentési rendszer

Házirend, és biztonsági eljárások

Belső internetes bejelentkezési felület

6.2 Ismétlődő képzés:

Az oktatók évente egyszer felfrissítő képzésen vesznek részt. A felfrissítő képzés során a felülvizsgálják a képzésben szereplő tételeket, továbbá a következő témákat

A belső vizsgálatok megállapításai és korrekciós intézkedései
Biztonsági képzés, eseményismertetés
Az FCL és hatóság közleményei.
Eljárási rendek változása, OM és TM változások.
Szabványosítási képzés

A megváltoztatott dokumentumok (OM, TM, SOP, ellenőrző listák és eljárások) feltöltésre kerülnek az internetes felületre.

6.3 Jártassági ellenőrzések

Minden második évben a kijelölt vizsgáztatók elvégzik a személyzet gyakorlati ellenőrzését. Egy belső képzett vizsgáztató részt vesz egy szimulált, (kettőnél több üléses gép esetén gyakorló) oktató repülésen és értékeli a Repülési oktató teljesítményét. Ezután eligazítást kap az adott oktató, amely a következőket tartalmazza:

SOP-ok, szabványosítás érvényesítése
oktatási módszerek
a Képzési kézikönyv és Szervezeti kézikönyv tiszteletben tartása

Ha a repülési oktató nem felel meg a jártassági ellenőrzésen, a képzésvezető intézkedéseket fogantatosít további tréningekkel. Ezek a gyakorlatok magukban foglalják a sikertelen képzési részt és egy megismételt ellenőrzést.

1. Függelék: Vezető beosztású személyek és oktatók

Felelős vezető: Limfer Tibor ügyvezető elnök Telefon: +36 30 3378 455 e-mail: helixxl@gmail.com

Képzésért Felelős vezető: Gálicz Béla Telefon: +36 30 929 4254 e-mail: b0galicz@gmail.com

Oktatók:

Név:	Szakszó szám:	Elméleti oktatás	PPL SEP	TMG	SPL
Gálicz Béla	007029	x		x	x
Limfer Tibor	054516	x	x	x	x
Gróf Zoltán	006684		x	x	
Monostori Ferenc	008055			x	
Dr Kovács György	088073	x			x
Bognár Lajos	006478				x
Wágner Imre	006473	x			x
Barcza János	087117	x			x

LAPL áttérés

2. Függelék: Irodai/oktató helyiségek

A DTO irodai és oktatási létesítményeket használ az alábbi címen:

Központ irodája: LHKD Kecskéd repülőtér, oktatói szoba.

(3x4 m)

Repülés előkészítő szoba (diszpécser)

(4x3 m)

Szemináriumterem: 4* 6 m

3. Függelék: Képzésben használt repülőgépek

Motoros képzés:	PPL SEP(land)	Moran 893 E	HA-VEF
		Cessna 172	HA-SVO
	PPL TMG	Falke SF 25	HA-1248
		Falke SF 25	HA-1237
		H-36 Dimona	OE-9278
Vitorlázó képzés:	Kétüléses:	IS-28 B2	HA-5002
		Grob 103 TwinAstir D-8978	

A képzésben használt repülőgépek AFM üzemeltetési, vészhelyzeti, rádió és navigációs eszközeit a repülőgép dokumentációja tartalmazza. Minimális Felszereltségi Lista (MEL) a képzésben nem alkalmazott.

4. Függelék: Oktatási útvonalak és légterek

4.1 A következő útvonalak használatosak repülés képzése során: VFR képzés:

LHKD-LHPR-LHKD

LHKD-LHBD-LHKD

LHKD-LHEM-LHPR-LHKD

LHKD-Zirc-Kisbér-LHKD

LHKD-LHKV-LHBD-LHKD

4.2 Használható repülőterek listája:

A lista nem pótolja az aktuális le és felszállási teljesítmény számításokat. Azok a repülőterek, amelyekre a fenti lista nem terjed ki, előzetesen engedélyt kaphatnak gyakorlásra. A képzésvezető biztosítja, és minden jogi szempont és teljesítmény kritérium teljesíthető.

LHEM Esztergom repülőtér Frekvencia: 126,850 Körzet

LHPR Pér nemzetközi repülőtér Frekvencia 129,900

LHBS Budaörs repülőtér Frekvencia: 124,500

LHBD Börgönd repülőtér Frekvencia: 124,500

LHDV Dunaújváros repülőtér Frekvencia: 130,8

LHKV Kaposújlak repülőtér Frekvencia:124,5