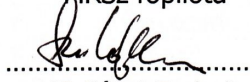
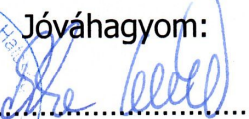

.....
(Matúz István)
MRSz főpilóta


.....
(Szilágyi Endre)
MRSz főmérnök


.....
(Vég Pál)
MRSz főpilóta; főmérnök
szakági helyettese;



Jóváhagyom:


.....
(Dr. Becske Lóránd)
igazgató

Magyar Repülő Szövetség

Motoros könnyűrepülő szakág

Szakmai

Működési Szabályzat

Tartalom

1.	Bevezetés
1.1.	Előszó
1.2.	Alkalmazhatóság
1.3.	Változások jegyzéke
1.4.	Működési szabályzat hatálya
1.4.1.	Bevezető rendelkezések
1.4.2.	Meghatározások
1.4.3.	Tevékenységi engedély
1.5.	Szakmai szervezet
2.	Légiközlekedési tevékenység (repülés)
2.1.	Technikai feltételek
2.2.	Személyi feltételek
2.2.1.	Fel- és leszállás
2.2.2.	Fel- és leszállás repülőtérről
2.2.3.	Fel- és leszállás nem nyilvános fel- és leszállóhelyről
2.3.	Repülés meteorológiai feltételei
2.4.	Felszerelések
2.5.	Légtér igénybevétel (repülés)
2.5.1.	A magyar légtér igénybe vehető része
2.5.2.	Közlekedési szabályok
2.5.3.	Találkozási szabályok
2.5.4.	Követési, megközelítési szabályok
2.6.	Repülő üzem
2.6.1.	Meghatározás
2.6.2.	A fel- és leszállóhely berendezése, földi elkülönítés
2.6.3.	A fel- és leszállóhely berendezéséhez előírt felszerelések
2.6.4.	Ajánlott felszerelés
2.6.5.	Az üzemben tartott le- és felszállóhelyek használata
2.6.6.	Repülések feltételei, megszervezése és végrehajtása
3.	Légiközlekedéssel összefüggő tevékenységek
3.1.	Azonosítás, nyilvántartás
3.2.	Légialkalmasság megállapítása
3.3.	Üzemeltetés
3.3.1.	Üzemeltető
3.3.2.	Üzemeltető szervezet szakszemélyzete
3.3.3.	Üzemeltető
3.3.4.	Felelősség
3.4.	Javítás, karbantartás, időszakos felülvizsgálatok
3.5.	Építés, gyártás
3.5.1.	Légijármű építése
3.5.2.	Gyártás
3.5.2.1.	Gyártóval szemben támasztott követelmények
3.5.3.	Típusdokumentáció
3.5.3.1.	Légi üzemeltetési utasítás tartalma

3.5.3.2.	Műszaki üzemeltetési utasítás tartalma
3.5.4.	Üzemi berepülés feltételei
3.5.4.1.	Üzemi berepülési jegyzőkönyv tartalma
3.6.	Kiképzés
3.6.1.	Sport tevékenység keretei között végrehajtott kiképzés
3.6.2.	Iskolarendszerű kiképzés
3.6.3.	Jogosítások megszerzése, visszavonása és nyilvántartása
3.6.4.	Repülőgép vezető okmányai
3.6.5.	Képesítések, jogosítások megszerzése, nyilvántartása
3.6.6.	A jogosítások érvényessége és visszavonásának feltételei
3.6.7.	A jogosított és a jogosító kapcsolata a jogosítás megszerzése után
3.7.	A repülés különleges helyzetei
3.7.1.	Repülés biztonságot veszélyeztető meghibásodás
3.7.2.	Légi jármű sérülése
3.7.3.	Repülőeszközzel okozott kár
3.8.	Üzembentartói baleseti szolgálat
3.8.1.	Üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat
3.8.2.	Baleseti ügyelet, rendkívüli események, balesetek kivizsgálása.
4.	Záró rendelkezések
5.	Mellékletek
5.1.	Légijármű okmányok
5.1.1.	Légijármű nyilvántartó (azonosítás, alkalmasság)
5.1.2.	Bizonyítvány azonosító jel kiadásáról (Regisztrációs kártya)
5.1.3.	Légi alkalmassági tanúsítvány
5.1.4.	Légi üzemeltetési utasítás
5.1.5.	Műszaki üzemeltetési utasítás
5.1.6.	Kézikönyv
5.1.7.	Üzemi Napló
5.2.	Repülőgép vezetői bizonyítványok és igazolványok
5.2.1.	Növendék igazolvány
5.2.2.	Sport pilóta igazolvány
5.2.3.	Start könyv
5.3.	Kiképzés okmányai
5.3.1.	Elméleti tematika
5.3.2.	Pilótajelölt REPÜLÉSI MUNKAKÖNYVE (A1) Gyakorlati ki- át és továbbképzési tematika, és munkafüzet
5.3.3.	Pilótajelölt REPÜLÉSI MUNKAKÖNYVE (A2) Gyakorlati ki- át és továbbképzési tematika, és munkafüzet
5,3,4,	Pilótajelölt REPÜLÉSI MUNKAKÖNYVE (LSA) Gyakorlati ki- át és továbbképzési tematika, és munkafüzet

1. Bevezetés

1.1. Előszó

A **Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség – MKSSz** - a Magyar Repülő Szövetség – MRSz – tagjaként mint közhasznú társadalmi szervezet, 2005 március 26-án alakult meg.

Nyilvántartásba vette a Bács-Kiskun Megyei Bíróság 2533 nyilvántartási számon. Székhelye: 6035 Ballószög, II. körzet 35.

A társadalmi szervezet célja szerinti besorolása: sporttevékenység.

A sporttevékenységen belül a szövetség legfontosabb célja a Magyarország területén motoros könnyű sportrepüléssel foglalkozó sportegyesületek „légiközlekedési tevékenységének” (repülésének) és a légi közlekedéssel (repüléssel) kapcsolatos tevékenységeinek törvényes kereteit biztosítani.

Az 1995. évi XCVII. törvény a légi közlekedésről a következőképpen rendelkezik:

A nem gazdasági célú légiközlekedési vagy légi közlekedéssel összefüggő tevékenység:

Lt. 35. § A vállalati célú légi közlekedés, valamint a **társadalmi szervezet (pl. egyesület) keretében folytatott nem gazdasági célú, légiközlekedési vagy légi közlekedéssel összefüggő tevékenység folytatásához a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges.** A tevékenység engedélyezése során a 23. § (1) bekezdésének a), c) és d) pontjait, valamint a 29-34. §-okat kell alkalmazni.

Lt. 36. § A 35. § alkalmazásának szempontjából a légiközlekedési hatóság engedélyében foglaltak alapján a légi sport szövetség a tagegyesületei és a tagjai vonatkozásában betöltheti a jogosult jogkörét. Ennek szakmai feltételeit az engedélyben kell meghatározni.

1.2. Alkalmazhatóság

A légiközlekedési hatóság jelen Szakmai Működési Szabályzat jóváhagyásával engedélyezi a **Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség légiközlekedési valamint a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységét – repülő szakmai tevékenységét – a jelen szabályzatban foglaltak szerint !**

A Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség – MKSSz - a Magyarországon motoros könnyű sportrepüléssel foglalkozó sportegyesületek szövetsége. Ezek a sport egyesületek ultrakönnnyű és könnyű sport repülőgépekkel repülnek. Ezek a légijárművek az 1592/2002/EK rendeletben a II. melléklet c.) és e.) pontjában szerepelnek:

- c) légijármű, amelynek legalább 51%-át egy amatőr vagy amatőrök egy nonprofit szervezete építette saját céljára, kereskedelmi célok nélkül;
- e) legfeljebb két üléssel rendelkező repülőgépek, amelyeknél az átesési sebesség, vagy a minimális állandósult repülősebesség landolásnál nem haladja meg a 35 csomós levegőhöz viszonyított sebességet (CAS), és a maximális felszálló tömege (MTOM) nem több, mint a következő:
 - i. 300 kg szárazföldi, együléses légijármű esetében; vagy
 - ii. 450 kg szárazföldi, kétüléses légijármű esetében; vagy
 - iii. 330 kg kételtű vagy úszótestes, együléses légijármű esetében; vagy
 - iv. 495 kg kételtű vagy úszótestes, kétüléses légijármű esetében feltéve, hogy amennyiben úszótestes és szárazföldi légijárműként is üzemel, adott esetben mindkét MTOM-határ alá tartozik;

Motoros sport repülőgépek felosztása:

	Sorozatban Gyártott	Otthon épített	Repülőgép vezető	Maximális felszálló tömeg (Gmax)	Minimális sebesség (Vs)
ULSA Ultrakönnnyű Sport Repülőgép	SULSA	EULSA	UL pilóta	450 kg	65 km/ó
LSA Könnnyű Sport Repülőgép	SLSA	ELSA	Sport pilóta	600 kg	84 km/ó

A szövetség tagjai tehát a sorozatban gyártott és az otthon épített (experimental) ultrakönnnyű és könnyű sport repülőgépekkel repülnek és az ezzel kapcsolatos tevékenységeket végzik. A fentiek értelmében a hazai Polgári Légiközlekedési Hatóság – PLH hatáskörében.

Könnnyű légijármű az a légijármű, amely legfeljebb két üléssel rendelkezik, amelyeknél az átesési sebesség, vagy a minimális állandósult repülősebesség nem haladja meg a 45 csomós (84 km/ó) levegőhöz viszonyított sebességet (CAS), és a maximális felszálló tömege (MTOM) nem több, mint 600 kg futóműve merev, vagyis nem behúzzható légcsvarja merev, vagyis nem állítható és a maximális sebessége nem haladhatja meg a 220 km/ó sebességet

A következőkben a fenti légi járművekkel való légi közlekedési (repülési) és a légi közlekedéssel (repüléssel) kapcsolatos tevékenységek speciális szabályait foglaljuk össze **Működési Szabályzatban**.

A Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség szakmai munkáját a **Szakmai vezető** irányításával **A1; A2; A3; A4** ágazatonként végzi. Az ágazatok felosztása az általuk használt sportrepülőgépek kormányzásának módja szerint történik.

Motoros könnyű sport repülőgépek felosztása kormányzás módja szerint:

	Tömegközéppont áthelyezéssel (súlypont áthelyezéssel) kormányzott	Aerodinamikai úton kormányzott (botkormányos)	Vegyes kormányzású siklóernyő motoros trike-al	Vegyes kormányzású forgószárnyas autógiró
ULSA Ultrakönnnyű Sport Repülőgép	ULSA1 - gyártmány - kísérleti	ULSA2 - gyártmány - kísérleti	ULSA3 - gyártmány - kísérleti	ULSA4 - gyártmány - kísérleti
LSA Könnnyű Sport Repülőgép		ULSA2 - gyártmány - kísérleti		LSA4 - gyártmány - kísérleti

A fenti táblázatból kitűnik, hogy az ultrakönnnyű repülőgépek teljes körűen a könnyű sport repülőgépek közül csak a 600 kg maximális felszálló tömeg alatti sport repülőgépek és az ezzel kapcsolatos tevékenységek tartoznak a Motoros könnyű sportrepülő szövetség tevékenységi körébe.

Motoros könnyű sport repülőgépek felosztása alkalmazhatóság szerint:

ULSA ; LSA légijármű	Alkalmas:
Lajstromozott Típus és egyedi légialkalmasságát PLH állapította meg Légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezik	-haszoncélú repülés (szakszolgálati engedéllyel) -sport, hobbi- magáncélú repülés (szakszolgálati engedéllyel)
Kísérleti lajstromjellel ellátott Típus és egyedi légialkalmasságát PLH állapította meg Légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezik	-üzemi ellenőrző repülés (berepülői szakszolgálati engedéllyel vezethető, vagy PLH egyedi engedéllyel)
Azonosító számmal ellátott Típus dokumentációját PLH magáncélú: sport és hobbirepülésekre jóváhagyta Légi alkalmassági tanúsítvánnyal rendelkezik	-sport, hobbi- magáncélú repülés (Sport pilóta igazolvánnyal, üzembentartó által adott Pilóta I , Pilóta II, oktató jogosítással vezethető)
Kísérleti azonosító számmal ellátott Típus dokumentációja nem teljes, nincs jóváhagyva. Ideiglenes légialkalmassági tanúsítvánnyal rendelkezik	-üzemi ellenőrző repülés (Sport pilóta igazolvánnyal, üzembentartó által adott üzemi berepülői jogosítással, vagy szakmai vezető által kiadott egyedi engedéllyel vezethető)

A Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség mint ahogy az elnevezéséből is kitűnik sport repüléssel foglalkozik, tevékenységének köréből kizárja a haszoncélú repüléseket.

1.3. VÁLTOZÁSOK JEGYZÉKE

Sor Sz.	A változást előíró utasítás száma	Az érintett oldalak oldalszáma	Dátum Aláírás
1	PR 311/1/08 NKH-LI Jegyzőkönyv	5,6,7,9,10,17,18,26,27, 36,40	2008.01.31. Vitkovszki József Dr. Varga Erika

1.4. Működési szabályzat hatálya

„**Működési szabályzat**” hatálya kiterjed mindazon jogi és természetes személyre, akik a Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség tagjai és a Magyar Köztársaság területén a Polgári Légiközlekedési Hatóság (a továbbiakban: PLH) által lajstromozásra nem kötelezett és lajstromozott ultrakönnyű, és könnyű légitárművet **kizárólag magáncélra** (sport és hobbi repülés) használ, illetve ezen repülőeszközökkel légi közlekedési (repülés) és légi közlekedéssel kapcsolatos tevékenységet végez.

1.4.1. Bevezető rendelkezések

1.4.2. Meghatározások

A kizárólag magáncélra (sport és hobbirepülés) használt ultrakönnyű és könnyű repülőgép, személyzet által vezetett lajstromozásra nem kötelezett légitármű.

- (1) Ultrakönnyű (továbbiakban ULSA) légitármű az a légitármű, amely legfeljebb két üléssel rendelkezik, amelyeknél az átesési sebesség, vagy a minimális állandósult repülősebesség nem haladja meg a 35 csomós (65 km/ó) levegőhöz viszonyított sebességet (CAS), és a maximális felszálló tömege (MTOM) nem több, mint a következő:
 - I. 300 kg szárazföldi, együléses légitármű esetében; vagy
 - II. 450 kg szárazföldi, kétüléses légitármű esetében; vagy
 - III. 330 kg kétültű vagy úszótestes, együléses légitármű esetében; vagy
 - IV. 495 kg kétültű vagy úszótestes, kétüléses légitármű esetében feltéve, hogy amennyiben úszótestes és szárazföldi légitárműként is üzemel, adott esetben mindkét MTOM-határ alá tartozik;
- (2) Könnyű (továbbiakban LSA) légitármű az a légitármű, amely legfeljebb két üléssel rendelkezik, amelyeknél az átesési sebesség, vagy a minimális állandósult repülősebesség nem haladja meg a 45 csomós (84 km/ó) levegőhöz viszonyított sebességet (CAS), és a maximális felszálló tömege (MTOM) nem több, mint 600 kg futóműve merev, vagyis nem behúzható légcsvarja merev, vagyis nem állítható és a maximális sebessége nem haladhatja meg a 220 km/ó sebességet

A kizárólag magáncélra (sport és hobbirepülés) használt ultrakönnyű és könnyű légitármű:

„személyzet által vezetett lajstromozásra nem kötelezett légitármű”.

(A légitármű tulajdonosa kérelmezheti a lajstromba vételt, amennyiben légitárművét haszoncélú repülésekre is kívánja használni.)

1.4.3. Tevékenységi engedély

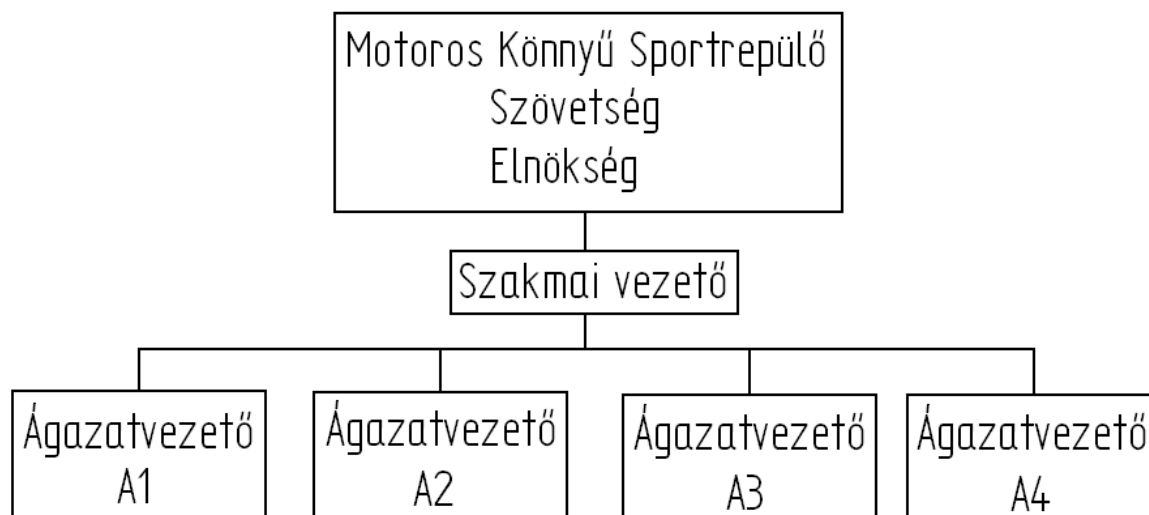
A lajstromozásra nem kötelezett ULSA és LSA repülőgéppel és a lajstromozott, de kizárólag csak magáncélra (sport és hobbi repülés) használt repülőgéppel légi közlekedési tevékenységet (repülést) az „1989. évi II. Törvény az egyesülési jogról” szerint megalakult és működő társadalmi szervezetek –repülő sportegyesületek- keretei között lehet végezni amennyiben az egyesület a Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség tagja és a repülő sportegyesületnek a törvényben megszabott vezetésén kívül szakmai vezetői is vannak. A szakmai vezetőt vagy vezetőket a szövetség Szakmai vezetőjének egyetértésével az egyesület választott vezetősége bízta meg. A szakmai vezetővel, illetve vezetőkkal szemben támasztott követelményeket, jogokat és kötelezettségeket jelen szakmai működési szabályok tartalmazzák.

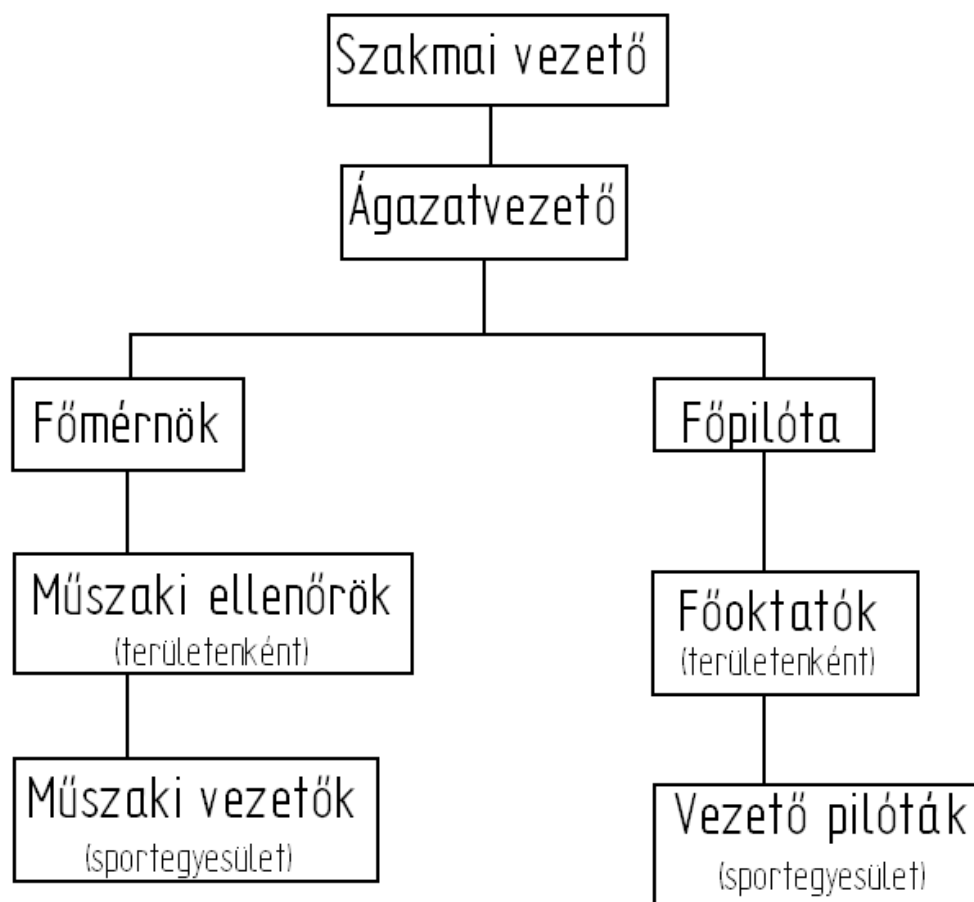
Megjegyzés:

A lajstromozott, de kizárólag magán célra (sport és hobbi repülés) használt légijárművekre vonatkozó szabályokat csak akkor említjük külön, -dőlt betűvel - ha a lajstromozásra nem kötelezett légijárművekre vonatkozó szabálytól eltérő szabályt kell alkalmazni!

1.5. Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség –MKSSZ- szakmai szervezete

A szövetség szakmai vezetése ágazatonként épül fel az elnökség által kiírt pályázatok alapján kiválasztott szakemberekből akik a szakmai vezető irányításával végzi a szakmai munkát:





Szakmai Vezető

(követelmény és feladat)

Szakirányú felsőfokú végzettséggel rendelkezzen, szakmai felkészültségét a motoros könnyű sportrepülés terén legalább 10 éve a légi járművek tervezése, fejlesztése és üzemben tartása során eredményesen alkalmazza, ugyanakkor oktatói, üzemi berepülői valamint hazai és nemzetközi versenyzői tapasztalattal is rendelkezzen. Repüljön a szakág ágazatai által használt légi járműveken, legalább 1000 óra repült idővel rendelkezzen, a szövetség tagjai szakértelmét ismerjék és elismerjék.

Feladata a Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség szakmai szervezetének vezetése, a szakmai munka szervezése, a Légiközlekedési törvény és a vonatkozó miniszteri rendeletekben foglaltak szerint.

Kapcsolat tartása a Polgári Légiközlekedési Hatósággal, a Magyar Repülő Szövetség szakmai szervezeteivel, a szövetség sportegyesületeinek szakmai vezetésével.

Feladatait az ágazatok szakmai vezetőivel (ágazati főmérnök, ágazati főpilóta, területi műszaki ellenőrök, területi főoktatók, sport egyesületek vezető pilótái és műszaki vezetői) oldja meg. Kidolgozza az egyesület Szakmai működési

szabályzatát és azt a vonatkozó törvények, rendeletek, és PLH határozatok figyelembe vételével naprakész állapotban tartja. Gondoskodik arról, hogy a szövetség tagjai a szövetség szakmai működési szabályzatát a rájuk vonatkozó mértékben ismerjék. Fél évente műszaki értekezletet tart, ahol értékeli az elmúlt időszak szakmai munkáját és feladatokat szab meg a következő időszakra. Szükség esetén Szakmai vezetői intézkedéseket ad ki az ágazat vezetők részére.

Felelős a Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség szakszerű szakmai munkájáért
A szövetség elnökségének évente beszámol munkájáról.

Ágazat vezető

Ágazat vezetői feladatokat az ágazat főmérnöke vagy főpilótája látja el, amennyiben műszaki felsőfokú végzettsége is van. Minimum 10 éves aktív munka van mögötte az ágazaton belül. Oktatói és versenyzői tapasztalattal rendelkezik, legalább 1000 órát repült az ágazat által használt UL légi járművön, ugyanakkor szakmai felkészültségét az ágazat repülő eszközeinek üzemeltetése során eredményesen használta.

Feladata a szövetség szakmai vezetőjével együttműködve az ágazat szakmai szervezetének vezetése, a szakmai munka szervezése az ágazat főmérnökével, területi műszaki ellenőreivel és a sport egyesületek műszaki vezetőivel az ágazat légijárműveinek műszaki felügyeletének biztosítása a műszaki feladatok megoldása, az ágazat főpilótájával, a területenként kinevezett főoktatókkal és a sport egyesületek vezető pilótáival az ágazat pilótáinak szakmai felügyelete a repülő szakmai munka szervezése, vezetése és végrehajtása.

Évente és szükség esetén - a Szakmai vezető intézkedése szerint - szakmai értekezletet tart az ágazat főmérnökének és főpilótájának közreműködésével az ágazat szakmai vezetői (műszaki ellenőrök, főoktatók, műszaki vezetők, vezető pilóták) részére.

Felelős az ágazat szakszerű repülő szakmai és műszaki munkájáért.

Ágazat főmérnök

Főmérnök az ágazat egyik legtapasztaltabb műszaki szakembere. Szakirányú műszaki felsőfokú végzettsége van. Minimum 5 éves aktív munka van mögötte az ágazaton belül. Legalább 600 órát repült az ágazat által használt légi járművön, ugyanakkor szakirányú műszaki felkészültségét az ágazat repülő eszközeinek fejlesztése és üzemeltetése során eredményesen használta

A PLH egyetértésével ellátja az ágazat főmérnöki teendőit a Légiközlekedési Törvény és a vonatkozó Miniszteri rendeletek szerint A főmérnök a szövetség szakmai vezetőjének és az ágazat vezetőnek irányításával és ellenőrzésével a területenként megbízott műszaki ellenőrökkel a sport egyesületekben kinevezett műszaki vezetőkkel oldja meg a légi közlekedéssel összefüggő tevékenységeket, az azonosítást, nyilvántartást, regisztrációt, a légi alkalmasság megállapítását, a műszaki kultúra és igényesség fokozását, a különböző előírásokban szabályokban előírt műszaki feltételek betartását. Évente és szükség esetén főmérnöki intézkedéseket ad ki, a műszaki vezetők számára továbbképzést tart, gondoskodik arról, hogy intézkedéseit az érintettek megismerjék és ellenőrzi ezek végrehajtását.

Felelős az ágazat szakszerű műszaki szakmai munkájáért.

Műszaki ellenőr (területi)

Műszaki ellenőrt az ágazat legtapasztaltabb műszaki vezetői közül kívánjuk kiválasztani, amennyiben műszaki középfokú végzettséggel rendelkezik és az ágazat légi járműveinek üzemeltetésében legalább 4 éves gyakorlata van.

Területenként az ágazati főmérnök irányításával összefogja, szervezi, vezeti és ellenőrzi a sport egyesületek műszaki vezetőinek munkáját, évente ellenőrzi az ágazat által használt légijárművek műszaki állapotát a műszaki vezetők által kiállított légialkalmassági tanúsítványokat érvényesíti.

Főpilóta

Ágazat Főpilótát az ágazat legtapasztaltabb oktatói, üzemi berepülői közül kívánjuk kiválasztani, amennyiben legalább műszaki felsőfokú végzettsége van. Minimum 5 éves aktív munka van mögötte az ágazaton belül. Oktatói; üzemi berepülői és versenyzői tapasztalattal is rendelkezik, legalább 500 órát repült az ágazat légi járművein, ugyanakkor mint oktató aktív munkát végzett és legalább 10 főt kiképzett.

A PLH egyetértésével ellátja az ágazat főpilótai teendőit a Légiközlekedési Törvény és a vonatkozó Miniszteri rendeletek szerint. A főpilóta a szövetség szakmai vezetőjének és az ágazat vezetőnek irányításával és ellenőrzésével a területenként megbízott főoktatókkal a sport egyesületekben kinevezett vezető pilótákkal és az oktatókkal együtt oldja meg a légiközlekedési tevékenység – repülés – megkívánta feladatokat. Szervezi és ellenőrzi az elméleti és gyakorlati kiképzést, vizsgáztatásokat, időszakos ellenőrzéseket. Oktatói tanfolyamokat szervez és oktatói jogosításokat ad. Vezeti a pilóta nyilvántartást valamint a pilóta regisztrációt.

Évente és szükség esetén főpilótai intézkedéseket ad ki, a vezető pilóták számára továbbképzést tart, gondoskodik arról, hogy intézkedéseit az érintettek megismerjék és ellenőrzi ezek végrehajtását. Felelős az ágazat szakszerű repülő szakmai munkájáért.

Főoktató (területi)

Főoktatót (területi) az ágazat legtapasztaltabb oktatói közül kívánjuk kiválasztani, amennyiben legalább középfokú végzettsége van. Minimum 3 éves aktív munka van mögötte az ágazaton belül. Oktatói és versenyzői tapasztalattal rendelkezik, legalább 600 órát repült az ágazat által használt légi járművön, ugyanakkor mint oktató aktív munkát végzett és legalább 10 főt kiképzett.

Az ágazati főpilóta irányításával területenként összefogja, szervezi, vezeti és ellenőrzi a sportegyesületi vezetőpilóták munkáját. Az ágazati főpilóta megbízása alapján repüléstechnikai ellenőrzéseket hajt végre, Pilóta II. jogosításokat ad.

1.4.3. Sport egyesület szakmai vezetése

Csak légi közlekedési tevékenységgel (repüléssel) foglalkozó sportegyesületnél egy fő szakmai vezető megbízása elegendő, míg a légi közlekedéssel összefüggő tevékenységek ellátásához két fő (vezető pilóta és műszaki vezető) szakmai vezető megbízása és tevékenysége szükséges.

Kizárólag légi közlekedési tevékenységgel (repüléssel) foglalkozó sportegyesületnél a szakmai vezetővel szemben támasztott követelmény: legalább középfokú műszaki végzettség és legalább négy éves gyakorlat a sport egyesület által használt légi járművek üzemeltetésben.

Légiközlekedéssel összefüggő tevékenységek ellátásához ágazatonként vezető pilóta megbízása szükséges, akinek a sport egyesület által használt légi járműveken oktatói képesítése van, és ágazatonként műszaki vezető megbízása szükséges, akinek legalább műszaki középfokú végzettsége van és legalább négy éves gyakorlata, van légi járművek üzemeltetésben. A sportegyesület szakmai vezetőt, vagy vezetőket tagjai közül is megbízhat, vagy alkalmazottként is foglalkoztathat.

Az UL; LSA; légi járműre vonatkozó légi közlekedési és légiközlekedéssel összefüggő tevékenységekre a PLH gazdálkodó szervezetek számára is kiad engedélyt amennyiben a jogszabályi feltételeknek eleget, tesznek. (pl. légialkalmassági felülvizsgálat és légialkalmassági tanúsítvány kiadása 63/2001(XII 23) KöViM rendelet szerint)

2. Légiközlekedési tevékenység (repülés)

2.1 Technikai feltételek

Lajstromozásra nem kötelezett légi jármű a légiközlekedésben akkor vehet részt:

- a) ha erre feljogosított szervezet – MKSSz - azonosító jellel látta el,
- b) ha erre feljogosított szervezet légialkalmassági tanúsítvánnyal látta el,
- c) felelősség biztosítással rendelkezik

A repülés műszaki feltételei

- nyilvántartott, légi alkalmas, és üzemképes repülőgép
- a légi jármű azonosító száma az előírt módon fel van tüntetve
- *a légi jármű lajstromjele az előírt módon fel van tüntetve*
- a légi jármű a feladathoz elegendő üzemanyaggal fel van töltve (helyi repülésnél 20 perc, útvonalrepülésnél 30 perc repülésre elegendő tartalékkal kell számolni)
- a légi jármű a repülésre elő van készítve, a repülés előtti előkészítés az üzemben tartási utasítás szerint végrehajtva és dokumentálva, az esedékes időszakos ápolások, ellenőrzések és javítások elvégezve és dokumentálva vannak
- a légi jármű dokumentációja napra kész és az előírt helyen (repülőtéren, vagy fel- és leszállóhelyen) található
- a légi jármű érvényes kötelező felelősség biztosítással rendelkezik
- rádió engedéllyel rendelkezik (amennyiben beépített rádió berendezéssel van felszerelve)
- repülőtér, vagy fel- és leszállóhely üzemben tartója, illetve az üzemben tartó megbízottja engedélyezte a repülőtér vagy fel- és leszállóhely használatot

2.2 Személyi feltételek

- légi jármű vezetője erre feljogosított szervezet – MKSSz - által kiadott, a feladat végzésére képesítő, érvényes sport pilóta igazolvánnyal rendelkezik,
- *a lajstromozott légi jármű vezetője a PLH által kiadott az adott légi járműre érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezik*
- 16. életévét betöltötte
- a repülés végrehajtására egészségügyi, fizikai és pszichikai szempontból alkalmas (nem szenved a külön jogszabályban felsorolt betegségek, vagy testi hiányosságok egyikében sem)
- a repülési feladat végrehajtására kiképzett és jogosult
- az adott típussal jogosult repülni
- a légi jármű tulajdonosa, vagy a tulajdonos írásbeli engedélyével bír
- okmányai rendben vannak, és sport pilóta igazolványa vagy *szakszolgálati engedélye* nála van
- felkészült a repülési feladat végrehajtására
- légi járművén a repülés előtti ellenőrzéseket végrehajtotta és dokumentálta az Üzemi Naplóba
- a légi jármű Üzemi Naplója Légi alkalmassági tanúsítványa és a „Bizonyítvány azonosító jel kiadásáról” című okmánya (vagy ennek hiteles másolata) repülés végrehajtásakor a légi jármű fedélzetén van
- a légi jármű Légi üzemeltetési utasítása útvonalrepülésnél légi jármű fedélzetén, illetve helyi repülésnél a le- és felszálló helyen van
- *a légi jármű Üzemi Naplója, Légi alkalmassági bizonyítványa és a „Lajstrombavételi bizonyítvány” című okmánya repülés végrehajtásakor a légi jármű fedélzetén van*
- tanulmányozta az időjárást és az a repülés egész útvonalán alkalmas

2.2.1. Fel- és leszállás

2.2.2. Fel- és leszállás repülőtérrel

Repülőtér lehet nyilvános és nem nyilvános. Nyilvános repülőtérre bárki igénybe veheti azonos feltételek mellett. A feltételek a repülőtér rendben közzé vannak téve, ezeket a repülőtér igénybe vétele előtt meg kell ismerni.

Nyilvános repülőtér lehet: kereskedelmi repülőtér

nem kereskedelmi repülőtér

közös felhasználású (polgári és katonai) repülőtér

Nyilvános repülőtér használatáért díjat kell fizetni. Nyilvános repülőtéren szolgálat működik és be kell tartani a szolgálat utasításait és a rádiózás szabályait.

Nem nyilvános repülőtér csak a tulajdonos, illetve az üzemeltető engedélye alapján vehető igénybe, használatáért díj nem szedhető. A használat feltételeit a tulajdonos, illetve az üzemeltető szabja meg.

Kényszerhelyzetben lévő légi jármű, a nem nyilvános repülőtérre igénybe veheti üzemeltető engedélye nélkül is. Ez a légi jármű a repülőtér használatáért díjat nem fizet.

2.2.3. Fel- és leszállás nem nyilvános fel- és leszállóhelyről

A PLH engedélyével légi jármű rendszeres használatára – a nemzetközi és az állami repülés céljait szolgáló repülőtér közvetlen környezetét kivéve - nem nyilvános fel- és leszállóhely létesíthető.

A létesítéshez szükséges dokumentációt az egyesület szakmai vezetője készíti és terjeszti fel a PLH-hoz jóváhagyásra. Ehhez a terület tulajdonosának (kezelőjének) és a helyi környezetvédelmi hatóság (területileg illetékes jegyző) hozzájárulása szükséges. Az engedélyt naptári évenként meg kell hosszabbítani.

Nem nyilvános fel- és leszállóhely csak az üzembentartó engedélye alapján vehető igénybe, használatáért díj nem szedhető. A használat feltételeit az üzembentartó szabja meg. A légi jármű minimális fel- és leszállóhely igényét a Légi üzemeltetési utasításában megjelöltek szerint kell betartani.

2.2.3.1. Fel- és leszállás alkalmi leszállóhelyről

Az UL és LSA légi jármű tulajdonságai miatt (segédmotoros) a leszállás helye nem határozható meg előzetesen, mivel a motorja nem típus és egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező bejegyzett repülőgép motor. UL és LSA légi jármű esetében a motor leállása nem váratlan és jelentésre kötelezett esemény. A légi jármű repülési útvonalát hely és magasság szerint mindig úgy kell tervezni és végrehajtani, hogy a motor esetleges leállása esetén a leszállást álló motorral is biztonságosan végre lehessen hajtani a már előre, a levegőből kiválasztott megfelelő nagyságú és talaj állapotú terepre. A leszállás után meg kell állapítani, hogy történt-e károkozás a területen, illetve a növényzetben és ha igen, a terület tulajdonosával meg kell állapodni a kár rendezés módjáról és határidejéről. Amennyiben ez a tulajdonos elérhetetlensége miatt lehetetlen az okozott kárt dokumentálni kell, lehetőleg fotóval és jegyzőkönyvvel, amelyet két tanúval is alá kell íratni. Ebben az esetben a tulajdonossal később is fel lehet venni a kapcsolatot és a kár rendezéséről később is meglehet egyezni.

A feladat megszakításának (nem tervezett leszállás) okának megszüntetése, vagy megszűnése (pld. Meteorológiai körülmény) után felszállhat, amennyiben az a felszállásra is alkalmas terület.

A terep felszállásra akkor alkalmas, ha méretei, akadály mentessége és a talaj állapota a légijármű légi üzemeltetési utasításában foglaltaknak megfelel. Rendszeres használata azonban csak akkor lehetséges, ha beszerzik a PLH engedélyét és nem nyilvános fel- és leszállóhelyként nyilvántartásba veszik.

2.3. Repülés meteorológiai feltételei

UL és LSA légijárművel csak VFR repülések hajthatók végre. A sport pilóta kiképzése során a meteorológiai ismeretek kiemelten fontosak, mert az itt szerzett ismeretei alapján kell, hogy képes legyen a repülés egész útvonalára és időtartamára meghatározni, hogy a VFR feltételek biztosan megvannak, illetve fennmaradnak. Ez a légi jármű parancsnok felelőssége. Természetesen váratlan időjárásromlás bekövetkezhet. Az UL és LSA légi jármű sajátosságaiból eredően (kis minimális sebesség, rövid le- és felszálló pálya igény) időjárás romlás esetére adott az a lehetőség is, hogy a pilóta levegőből kiválasztott, biztonságos leszállásra alkalmas

(alkalmi) leszálló helyre leszáll, kivárja az időjárás megjavulását és onnan 2.3 pont (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően szállhat fel, és folytathatja a repülést. Amennyiben ez nem lehetséges az UL és LSA légi jármű terepről szállítókocsival haza szállítható. UL és LSA légi jármű terepre végrehajtott leszállása ugyanolyan természetes, mint a vitorlázó repülőgépek esetében.

2.4. Felszerelések

Légi jármű repülőgép vezető kabinja lehet nyitott, vagy zárt.

Nyitott kabinban a repülőgép vezető megfelelő védő felszereléssel repülhet:

- szemüveg (bogarak ellen) ami lehet napszemüveg is
- védő sisak, kesztyű, megfelelő lábbeli
- időjárásnak és a repülés magasságának megfelelő öltözet

Nyitott és zárt kabin esetén egyformán:

- bekötő hevederek
- magasság mérő, motor működését ellenőrző műszerek
- üzemanyag mennyiségéről tájékoztató rendszer
- a típus dokumentációban előírt alap műszerezettség
- útvonal repülés esetén iránytű, navigálásra alkalmas térkép

A repülőgép vezetők számára az ejtőernyő viselése nem kötelező, 400 m magasság feletti repülések esetén ajánlott.

UL és LSA légi jármű ugyancsak nem kötelezően, de felszerelhető úgynevezett visszatérítő berendezéssel. Ez egy nagyméretű ejtőernyő, ami szükség esetén az emberrel együtt az egész szerkezetet lefékezi olyan sebességre, amivel a földetérés már nem életveszélyes. Az ejtőernyő nyitása többféle módon lehetséges, mechanikusan, sűrített levegővel, vagy piropatronnal.

2.5. Légtér igénybevétel (repülés)

A lajstromozásra nem kötelezett légijárművel repülés – légi közlekedési tevékenység - a Magyar Köztársaság légtérében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet betartásával történhet.

A lajstromozásra nem kötelezett légijárművekkel való repülésre vonatkozó speciális szabályok:

- a légijármű-fajtára vonatkoztatott felszálló helyről indulhat,
- repülése során csak olyan pályát követhet, melynek minden pontjáról álló motorral alkalmi leszállóhelyet elérhet,
- a légijármű -fajtára vonatkoztatott alkalmi leszállóhelyen is földet érhet.

A magyar légtérnek van tiltott része, korlátozottan igénybe vehető része és igénybe vehető része. A korlátozás kiterjedhet helyre, időre és magasságra. A légi járművezető köteles meggyőződni arról, hogy a légtér általa igénybe vételre tervezett

része milyen minősítésű az adott időszakban és repülését ennek megfelelően köteles tervezni és végrehajtani.

2.5.1. A magyar légtér igénybe vehető része:

- ellenőrzött légtér ahol légiforgalmi irányítás működik. Az ellenőrzött légtérben történő repülésekhez légiforgalmi irányítói engedély szükséges és az irányítással folyamatos rádió kapcsolatot kell tartani.
- nem ellenőrzött légtér, ahol repülés tájékoztató szolgálat igénybevételével, vagy anélkül a légi jármű vezető saját felelősségére közlekedik

2.5.2. Közlekedési szabályok

A közlekedési szabályok nem különböznek a légi járművekre vonatkozó általános szabályoktól ezek betartása UL; LSA légi járművekkel repülők számára is kötelezőek!

2.5.3. Találkozási szabályok

- Szembe találkozás esetén a két repülő eszköz jobbra köteles egymásnak kitérni. Alányomással, vagy fölérepüléssel kitérni tilos!
- Forduló közben előzés mindig csak a külső oldalon történhet
- Repülési irány kereszteződése esetén mindig a jobbról érkező repülő eszköznek van elsőbbsége
- Körözés esetén az azonos emelőáramban tartózkodó repülő eszközök körözési iránya csak azonos lehet. A később odaérkező repülőeszköz a már kialakított körözési irányt köteles felvenni
- Elsőbbségadásra kötelezett az a repülő eszköz, amely a másik repülőeszköz látási holtterében repül!
- Kettős holtter helyzetet létrehozni tilos!
- Járó motoros légi jármű elsőbbség adásra kötelezett vitorlázó légi járműveknek, vagy álló motoros légi járműveknek

2.5.4. Követési, megközelítési szabályok

- Repülő eszközök egymást 50 méternél jobban sem vízszintes, sem függőleges irányba nem közelíthetik meg
- Körözésben a hátulról és felülről érkező repülő eszköz köteles az előírt megközelítési távolságot minden irányba tartani s az előtte haladó repülő eszközt csak úgy előzheti meg, ha azt a repülésben nem zavarja
- Amikor azonos magasságon több repülő eszköz köröz, akkor azok koncentrikus körön kötelesek elhelyezkedni, tartva a kötelező követési (megközelítési) távolságot. Ha a repülő eszközök közötti távolság betartásával a kör bezárul akkor oda további repülő eszköznek besorolni tilos!
- A távolságok betartásáért a hátulról és felülről közeledő repülő eszköz vezetője a felelős
- 50 méter magasság alatt 360 fokos fordulót megkezdeni, vagy 45 foknál nagyobb bedöntésű fordulót végrehajtani tilos!

- Több repülő eszköz egymás utáni leszállásánál az előzőleg földet ért repülő eszközt leszálló jelként értelmezve annak jobb oldalára kell a leszállást minimum egy fesztávolságra végre hajtani

2.6. Repülő üzem

2.6.1. Meghatározás

Amennyiben kettőnél több légi jármű helyi repülést hajt végre ugyanarról a területről repülésüket repülő üzemnek kell tekinteni és azt a vonatkozó előírásoknak megfelelően meg kell szervezni. A vezető pilóta repülésvezető szolgálatot és repülés biztonsági ügyeletet jelöl ki, a területet be kell rendezni és gondoskodni kell a folyamatos repülés vezetéséről.

2.6.2. A fel- és leszállóhely berendezése, földi elkülönítés

A mindenkor repülésvezető kötelessége és felelőssége: a napi repülések (repülő üzem) megkezdése előtt a terület berendezése, a földi elkülönítés megvalósítása, és ezek fenntartása a repülések befejezéséig. A befejezést követően a mobil eszközök lebontása, elszállítása.

2.6.3. A fel- és leszállóhely berendezéséhez kötelezően előírt felszerelések:

- Leszállójel – a földet-érés tervezett helyével egyvonalban úgy, hogy a leszálló légi jármű leszállás utáni kifutása (kigurulása) biztosítva legyen, (2 db min. 4 x 0,4 m-es "T" alakban elhelyezett ponnyva, a „T” szára a leszállás irányával párhuzamos!).
- Start-gépkocsi – legyen érvényes forgalmi engedélye,
- Két fő ellátására alkalmas mentő-, elsősegély doboz (elfogadható a személygépkocsi mentődoboz)
- Üzemanyag tankoló és tároló hely kialakítása
- Tűzoltó készülék – a repülési üzemben 1 db min. 5 kg-os, üzemképes tűzoltó készüléket kell biztosítani,
- Szélirányjelző – legalább 1 db szélzsák (buló), a felszállópályán kívül, és az akadálysík alatt, jól látható, szélről nem beárnyékolat helyen elhelyezve, ahol a valós szélirányt mutatja,
- Szélsebesség-mérő – a maximális széllökést tudja mérni

2.6.4. Ajánlott felszerelés:

- mobiltelefon,
- 1 db hordágy,
- fényképezőgép vagy videó kamera

A repülés munkaterületén a földi- és légi járműveknek, valamint a repülésen résztvevő személyeknek elkülönítését a mindenkor körülményeknek, a földi és repülési forgalomnak megfelelően, a repülésvezető kötelessége kielégítően megszervezni és betartatni!

Az akadálysíkon kívül ki kell alakítani a repülés irányító pontját, a földi járművek, a szolgálati személyek és a várakozó személyek tartózkodási helyét, a légijárművek nyugózó-helyét.

Meg kell jelölni a légijárművek indulási, várakozási vonalát, ha a forgalom és a körülmények indokoltá teszik.

Szükség esetén meg kell jelölni a fel- leszálló pályát, a megközelítési- és guruló utakat oly módon, hogy felhívja a figyelmet a terület repülőtér jellegére és a kívül állók számára a repülésből származható veszélyekre.

Meg kell jelölni a légijárművek földi mozgására (gurulására) használhatatlan területeket – szükség esetén.

A nézők számának megfelelően szolgálatot kell szervezni a gyalog közlekedők távoltartására a pályától.

Ki kell jelölni a váltás (ki- beszállás) helyét és a légijárművek megközelítési útvonalát a váltáskor.

2.6.5. Az üzemben tartott le- és felszállóhelyek használata

- A területnek megfelelő kategóriájú légijármű-használati feljogosítással rendelkező sportegyesületi tag pilóták használhatják a fel- és leszállóhelyet
- Előre bejelentett „vendég” a feltételek és az adatok repülési naplóban történő dokumentálása után csatlakozhat a repüléshez
- A le- és felszálló hely rendszeres használatára, illetve a „vendég” önálló repülő üzeméhez, a repülésvezető engedélye szükséges
- Előzetes bejelentés nélkül érkező „váratlan vendég” csak egyszeri le- és felszállásra, illetve vészhelyzetben használhatja a leszállóhelyet.
- A rendőr és mentő légijárművek külön engedély- és korlátozás nélkül használhatják a fel- és leszállóhelyeket.

A repülésvezető nyújtson segítséget a vészhelyzet miatt kényszerleszállást végrehajtott légijárműnek. Szabálytalanság esetén, jelentsen, a vezető pilótának és a történeteket írja be a repülési naplóba. Egy felszállást engedélyezhet a „váratlan vendég” számára. Felszállás előtt igazítsa el a pilótát a biztonsági és a környezetvédelmi intézkedésekről, és szervezze meg - biztosítsa – a megfelelő elkülönítést

2.6.6. Repülések feltételei, megszervezése és végrehajtása

Repülés bejelentése, légtér-igénybevétel engedélyezése

Nem ellenőrzött légtérben (ellenőrzött légtéren kívül) folytatott repüléseket a 16/ 2000 (X. 22.) KöViM rendelete alapján a „G” osztályú légtérben 4000 láb = 1200m (MSL) magasságig VFR-ben bejelentés nélkül lehet folytatni.

Ellenőrzött „D” osztályú légtérben FPL-t (repülési tervet) kell benyújtani a FIC-nek az alábbi adatok közlésével:

- A repülés helye (körzete, útvonala); Fel és leszállás (kezdés és befejezés) tervezett ideje
- A repülés magassága (honnan számítva); A repülés jellege (helyi, útvonal stb.)
- Légijármű(vek) típusa db száma és azonosító száma (i) illetve lajstromjele(i)
- A járató (engedélyes jogi személy vagy szervezet) neve, telefonszáma; Bejelentő neve, telefonszáma

3. Légiközlekedéssel összefüggő tevékenységek

3.1. Azonosítás, nyilvántartás

A repülőeszközök azonosítását és nyilvántartását a Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség ágazat vezetője végzi a sport egyesületektől beérkezett adatok alapján. A „Légijármű nyilvántartó” című okmányt vezeti és az azonosító szám kiadásáról bizonyítványt állít ki a Szakmai vezető aláírásával. A sportegyesületek nyilvántartásuk változását a MKSSz ágazat vezetőjének jelentik, aki a nyilvántartást naprakészen tartja és a szakmai vezetővel és a PLH-val negyedévente egyeztet.

(A PLH a repülőeszközökről nyilvántartást vezet, Lt.17&(1) szerint, amely nyilvános.)

A lajstromozásra nem kötelezett légijárművek azonosítására egy négy, vagy ötjegyű szám szolgál. A sportegyesületek, illetve sportegyesületek szakosztályai azonosító számokkal rendelkeznek. Az azonosító szám első számcsoportja az egyesület száma, majd kötőjel után a második két, vagy három szám pedig az egyesületen belüli sorszám. Újonnan alakuló sportegyesület is ebbe a rendszerbe illeszkedve a MKSSz-től, kérelemre a soron következő számot kaphatja.

3.2. Légiakalmasság megállapítása

Légiakalmas repülőeszköz légiakalmas fődarabok alkotta személyzet szállítására alkalmas légijármű. Az egyes légijármű-fajták fődarabjait és a légiakalmasnak minősíthető fődarab-összetételeket az egyes gyártók a fődarabok típus dokumentációiban engedélyezik. A különböző fődarabokból összeállított légijármű típus dokumentációját az összeállító készíti, az egyes fődarabokat gyártók a fődarab típusdokumentációban véleményezik és a PLH hagyja jóvá.

Repülőeszköz légiakalmasságát a típusdokumentáció és a típusdokumentációt jóváhagyó hatósági leirat birtokában a sport egyesület ágazat szerint illetékes műszaki vezetője állapítja meg és a területileg illetékes műszaki ellenőr ellenőrzi. A jóváhagyott dokumentációval az egyedi légijárművet, a sportegyesület műszaki vezetője veti össze, majd látja el légiakalmassági tanúsítvánnyal. A légijárműveket a területileg illetékes Műszaki ellenőr évente egyszer az ágazat főmérnöke által jóváhagyott terv szerint sport egyesületenként ellenőrzi. Az ágazat főmérnöke a Szakmai vezető által jóváhagyott terv szerint ellenőrzi a sport egyesületeket és az ott folyó szakmai munkát, közte a légijárművek légiakalmasságát is. Amennyiben a felülvizsgálata során hiányosságokat

tapasztal visszavonja a légi jármű légi alkalmassági tanúsítványát, esetleg a szakmai vezetők leváltását is kezdeményezi. A légi alkalmassági tanúsítvány egy naptári évig érvényes. A felülvizsgálatot évenként meg kell ismételni, és új légi alkalmassági tanúsítványt kell kiállítani.

Légi jármű fődarabjai:

- repülőgép sárkány
(szárny, törzs, irányfelületek, leszálló berendezések, kormány és hajtóművezérlő rendszer, üzemanyag, elektromos és egyéb rendszerek)
- függővitorlázó szárny
- siklóernyő
- forgó szárny
- trike
- hajtómű
- reduktor
- légcsavar
- speciális berendezések (pl: úszótalp, sítalp)

A fődarabok külön, külön is rendelkezhetnek jóváhagyott típus dokumentációval, vagy összeszerelve komplett repülőgépként képeznek egy típust, PLH által jóváhagyott típus dokumentációval. A típus dokumentációban kell a gyártónak rendelkezni arról, hogy az alaptípus még milyen fődarabokkal építhető össze. Ennek hiányában az új variáció csak a fődarabokat gyártók írásbeli nyilatkozatának birtokában hozható létre. Típusdokumentációját össze kell állítani és jóváhagyni.

A légi jármű, valamint az egyes fődarabok egyedi alkalmasságát a légi alkalmassági tanúsítvány igazolja. A légi alkalmassági tanúsítványok formai és tartalmi követelményeit jelen működési szabály határozza meg.

A légi alkalmassági tanúsítvány igazolhat

- a) ideiglenes alkalmasságot kísérleti üzemet végrehajtó,
- b) kísérleti alkalmasságot továbbüzemelő kísérleti és KIT,
- c) a típusalkalmasságnak való megfelelést gyártott repülőeszközök és fődarabok számára.

Kísérleti üzemet az üzemet tervező kérésére a „Kísérleti üzemi terv” jóváhagyásával a szakmai vezető engedélyezi, a kísérleti azonosító szám kiadásával együtt maximum hat hónap időtartamra, amely kérelemre megfelelő indoklás esetén további hat hónapra meghosszabbítható. Kísérleti fődarab a teljes szerkezetet kísérletinek minősíti.

Külföldi származású repülőeszköz számára típus dokumentációt - a repülési engedély ("permit to fly") valamint lefordított kézikönyv alapján a tulajdonos kérésére a sportegyesület műszaki vezetője készít, vagy készített arra PLH által jogosított gazdálkodó szervezettel és a PLH hagy jóvá. A légi alkalmassági tanúsítványt a jóváhagyott dokumentáció alapján az egyesület ágazat szerint illetékes műszaki vezetője, vagy PLH által jogosított gazdálkodó szervezet állít ki. A

légialkalmassági tanúsítványt a területileg illetékes Műszaki ellenőr aláírásával érvényesíti.

Az egyesület szakmai vezetője külföldi származású repülőeszköz esetében a légialkalmassági tanúsítvány kiállításához kísérleti üzem végrehajtását, illetve egyéb vizsgálatok elvégzését írhatja elő.

3.3 Üzemeltetés

A sportegyesület amennyiben a vonatkozó jogszabályokban előírt feltételeknek megfelel, a PLH-től önálló üzemeltetési engedélyt kérhet és kaphat amennyiben gazdasági tevékenységet is kíván végezni és/vagy jogi személy tulajdonában lévő repülő eszközöket is kíván üzemben tartani.

Nem szükséges üzemeltetési engedély a sportegyesület tagjainak kizárólag személyi tulajdonú, magáncélra használt repülőeszközök üzemben tartásához. Lt. 19.§ (3) szerint. Ebben az esetben egy fő szakmai vezető megbízása elegendő a repülő szakmai feladatok koordinálására. - azonosítás, nyilvántartás, repülő szakmai felügyelet, kapcsolattartás repülő sportegyesületekkel, Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetséggel. Feladata továbbá szakmai továbbképzések szervezése, előírt nyilvántartások vezetése, egyéb szakmai feladatok. Ebben az esetben a légi jármű tulajdonosok a légialkalmassági tanúsítványt a kiadására jogosult másik sport egyesülettől, vagy PLH engedéllyel rendelkező gazdálkodó szervezettől szerzik be és gondoskodnak az évenkénti meghosszabbításáról.

Amennyiben a sportegyesület más, a légi közlekedéssel összefüggő tevékenységeket is kíván végezni a megfelelő engedélyeket a PLH-től kell megszereznie a jogszabályokban előírt feltételek teljesítésével.

A sportegyesületek önkéntesen egyesülésbe, vagy egyesülésekbe (területi, megyei) is tömörülhetnek, és közösen biztosíthatják a légi közlekedési és légi közlekedéssel összefüggő tevékenységeiket

Lajstromozásra nem kötelezett légi járművek földi üzemeltetése

- (1) Az egyesületek a szakmai vezetők révén az általuk üzemeltetett légi jármű típusokra kötelesek a Légi- és Műszaki üzemeltetési utasításokat, a karbantartásokra, ápolásokra, felülvizsgálatokra és ellenőrzésekre vonatkozó intézkedéseket beszerezni, tárolni, azokat a tagjaik számára hozzáférhetővé tenni. Az üzemeltető köteles a légi közlekedéssel kapcsolatos intézkedéseket ismerni és az ott előírtak szerint azokat arra jogosult szervezettel, végrehajtani és a végrehajtást bizonyító okmányokat megőrizni.
- (2) A repülőeszköz tulajdonosok a tulajdonukba lévő és általuk üzemeltetett repülőeszközökre vonatkozóan kötelesek a Légi- és Műszaki üzemeltetési utasításokat, a karbantartásokra, ápolásokra, felülvizsgálatokra és ellenőrzésekre vonatkozó intézkedéseket beszerezni, tárolni, azokat ismerni és időben végrehajtani, illetve az előírtaknak megfelelő PLH engedéllyel rendelkező szakmúhelyben elvégeztetni, és a végrehajtást bizonyító okmányokat megőrizni.

A javítás, karbantartás, időszakos felülvizsgálatok, végrehajtásának és igazolásának rendje, az adott légi jármű Műszaki Üzemeltetési utasításában van meghatározva.

Lajstromozásra nem kötelezett légi járművek légi üzemeltetése

- (1) A repülőeszköz üzemeltetője köteles a repülés általános és szakmai szabályait betartatni és betartatni, különös tekintettel a jelen működési szabályzat, a légi jármű kézikönyv, (Légi- és Műszaki üzemeltetési utasítások) valamint a hatósági és gyártói bulletinek légiüzemeltetésre vonatkozó rendelkezéseire. Az üzemeltető köteles az intézkedéseket a szükséges mértékben ismerni, repüléseit az előírtak szerint végrehajtani és a végrehajtást okmányolni.
- (3) A repülések megtervezésekor, a le- és felszállások rendjének kialakításakor figyelembe kell venni, hogy a repülőeszközzel folytatott tevékenység esetében a leszállás helye nem határozható meg előzetesen. Hajtóműves repülőeszköz ezért a hajtómű fajtájától függetlenül segédmotorosnak minősül.
- Repülőeszköz e minősítés alól – megfelelő hajtómű esetén is – kizárólag lajstromozás révén mentesül.

3.3.1 Üzembentartó

- Üzembentartó a légi jármű működését szervező, fenntartó felelős természetes vagy jogi személy
- Repülőtér vagy nem nyilvános le- és felszállóhely üzembentartó légi járművek repülőtéren, vagy nem nyilvános le- és felszállóhelyen történő szervezet üzemét biztosító és a létesítményt fenntartó felelős természetes vagy jogi személy

Légi jármű és repülőtér üzemeltethető

- közvetetten, üzembentartó szervezet közreműködésével
- közvetlenül, üzembentartó szervezet közreműködése nélkül

(Közvetlenül csak természetes személy tulajdonát képező, kizárólag magáncélra használt légi jármű üzemeltethető, azonban a légi jármű fajtára vonatkozó előírásokat ezen személyeknek is be kell tartani.)

3.3.2. Üzembentartó szervezet szakszemélyzete:

- műszaki vezető
 - műszaki felsőfokú végzettséggel rendelkezik
 - szakmai gyakorlata van
 - üzembentartótól megbízással rendelkezik
 - megbízásával PLH egyetértett

- főpilóta
 - oktató
 - üzembentartótól megbízással rendelkezik
 - megbízásával PLH egyetértett
- szerelő
 - szakirányú középfokú végzettséggel rendelkezik
 - a műszaki vezető előtt tett elméleti és gyakorlati vizsgán megfelelt
(a beosztás betöltése nem kötelező)

Üzembentartó szervezet bázis repülőtérrel rendelkezik, ahol PLH által engedélyezett tevékenységének tárgyi feltételei biztosítottak
(lehet: nyilvános és nem nyilvános repülőtér, vagy le- és felszálló hely)

Üzembentartó szervezet rendelkezzen a tevékenységéhez szükséges jogszabályokkal, előírásokkal és utasításokkal az üzemeltetett légi járművek dokumentációival, „Működési Szabályzattal”, kiképzési tematikákkal, és az előírt nyilvántartásokkal, valamint a légijárművek szakszerű üzemben tartásához szükséges mérő eszközökkel szerszámokkal és berendezésekkel.

Előírt nyilvántartások:

- nyilvántartás az azonosított légi járművekről
 - nyilvántartás a szakszemélyzetről
 - nyilvántartás - növendékekről
 - pilótákról
 - oktatókról
 - üzemi berepülőkről
- repülés vezetői napló (az általa szervezett repülésekről)
- munka napló (az általa végzett felülvizsgálatokról, ápolásokról, javításokról amennyiben erre PLH engedélye van.)
- műszaki utasítások gyűjteménye
- főpilótai utasítások gyűjteménye

3.3.3. Üzemeltető

- alanyi jogon, ha a gép tulajdonosa és legalább Pilóta I.
- ha a gép tulajdonosának oktatója
- ha nem az üzemeltetett gép tulajdonosa, de legalább Pilóta I. a tulajdonos és az üzembentartó (ágazat vezető) közös írásbeli megbízása alapján

Üzemeltető légi járművet tart üzemben a napi
üzembenntartási feladatok mélységéig:

- repülés előtti előkészítés
- repülés
- ismételt felszállásra előkészítés
- repülés utáni munkák
- légi jármű Műszaki üzembenntartási utasításában üzemeltető számára engedélyezett ápolások, karbantartások és javítások

Feladata:

- A napi földi és légi üzemeltetési feladatok elvégzése
- Üzemi napló vezetése
- Repülési naplójának vezetése

3.3.4. Felelősség

ULSA ; LSA repülő eszközzel való repülés önkéntes tevékenység, ezért a repülések végrehajtásával járó kockázatot és felelősséget – függetlenül a harmadik személyek által az üzembenntartóval szemben érvényesíthető igényektől – a repülést végrehajtó személynek kell vállalnia.

A repülő eszközzel okozott kárért, személyi sérülésért annak okozója felelős, nevezetesen:

- a légi jármű parancsnoka, ha nem tartotta be az előírt szabályokat
- üzemképtelen légijárművel szállt fel
- a légijármű légi alkalmassága lejárt
- képzettségét meghaladó repülési feladat végrehajtására vállalkozott
- a repülés előtti egészségügyi állapota a repülés végrehajtásában befolyásolta
- a légi jármű tulajdonosa, ha az gondatlanságából került illetéktelen személy használatába
- a légi jármű alkalmatlan volt a repülési feladat végrehajtására
- a légi jármű üzembenntartója, ha bármilyen a hatáskörébe eső szabálytalanság közrejátszott a kár okozásában, illetve a személyi sérülés előidézésében
- a légi jármű gyártója ha nem a típus PLH által jóváhagyott gyártási dokumentációjában foglaltak szerint állította elő a légi járművet és ez a szabálytalanság közrejátszott a kár okozásában, illetve a személyi sérülés előidézésében

3.4 Javítás, karbantartás, időszakos felülvizsgálatok

ULSA ; LSA repülőgép Légi- és Műszaki üzemeltetési utasítása rendelkezik a repülőgép javításának feltételeiről, karbantartásáról és az időszakos felülvizsgálatok rendjéről. A repülőgép tulajdonosa felelős azért, hogy a javítások, karbantartás, és időszakos felülvizsgálatok az előírtak szerint végre legyenek hajtva.

A repülőgép nem tekinthető üzemképesnek és vele repülés nem hajtható végre amennyiben az előírt munkák nincsenek elvégezve és dokumentálva!

A Műszaki üzemeltetési utasításban előírtak szerint a munkák egy részét elvégezheti a Pilóta is és az „Üzemi Napló”-ban dokumentálhatja az elvégzett munkákat. A munkák más része csak PLH engedéllyel rendelkező szakműhelyben és/vagy a gyártónál hajtható végre. Ezen munkálatok időbeni elvégzéséért a tulajdonos és üzemeltető felelős. Az elvégzett munkákról minden esetben dokumentációt (Jegyzőkönyvet) kell készíttetni és ezen okmányokat a repülőgép okmányaival együtt meg kell őrizni, esetleges adás vételnél az új tulajdonosnak leltár szerint átadni.

3.5 Építés, gyártás

3.5.1. ULSA ; LSA légi jármű építése

Építésről beszélünk, ha a légi járművet legalább 51 %-ban amatőr, vagy amatőrök egy nonprofit szervezete építi saját céljára, kereskedelmi célok nélkül.

Az építés történhet:

- saját tervek alapján
- vásárolt tervek alapján
- megbízott által készített tervek alapján
- KIT repülőgép (maximum 49 %-os készenléti állapotú) építésének befejezése

Az építés megkezdése előtt fel kell kérni felsőfokú szakirányú végzettséggel, szakmai gyakorlattal és PLH tevékenységi engedéllyel rendelkező műszaki ellenőrt az építés műszaki ellenőrzésére.

A felkért műszaki ellenőr a PLH-től építési engedélyt, kér. A kérelem mellékletben az építeni kívánt repülőgép rövid műszaki leírását és háromnézeti rajzát is tartalmazza, valamint a műszaki ellenőr nyilatkozatát a terv megvalósíthatóságáról. Az építést a hatóság levélben engedélyezi, melynek kézhez vételétől az építés megkezdhető.

A műszaki ellenőrrel egyetértésben be kell rendezni az építés helyszínét

Az építés alatt építési naplót kell vezetni, mely az elvégzett munkákat tételesen rögzíti dátummal a munkát végző aláírásával. A műszaki ellenőr is az építési naplóban dokumentálja rendszeres ellenőrzéseit. Minden olyan munkafolyamatot eredményét ellenőrizni kell, ami később már nem, vagy csak körülményesen lehetséges. Pl.: szárny szerkezet a borítás előtt.

A felhasznált anyagok megfelelőségét dokumentált módon bizonyítani kell

Az építés befejezéséig, az üzemi berepülés megkezdéséig a típusdokumentációhoz előírt számításokat, méréseket és ellenőrzéseket és ezek dokumentációit el kell készíteni.

Az üzemi berepülés végrehajtására üzemi berepülő pilótát kell felkérni

Az üzemi berepülés megkezdhető ha a légijárművet a MKSSz nyilvántartásba vette, azonosító számmal látta el, erről bizonyítványt és ideiglenes légialkalmassági tanúsítványt állított ki számára.

(az azonosító szám első számcsoportha az engedélyes nyilvántartott száma a második számcsoporth pedig sorszám.)

Üzemi ellenőrző repülést kell végrehajtani és jegyzőkönyvezni. A jegyzőkönyv végén összefoglalásként értékelni kell a repülőgépet, miszerint a biztonságos repülésre alkalmas, vagy korlátozásokkal alkalmas, illetve nem alkalmas.

Típus dokumentációt a berepülési tapasztalatok alapján végleges formában elkészíteni, és csatolni a műszaki ellenőr szakvéleményét az elkészült és berepült repülőgépről.

A végleges típus dokumentációt a PLH a műszaki ellenőr szakvéleménye és a berepülő pilóta értékelése alapján hagyja jóvá.

Jóváhagyott típusdokumentáció birtokában kiadható a végleges légialkalmassági tanúsítvány, ami érvényességének lejártáig „Repülési engedély”

Az épített légi jármű csak sport, hobbi és magáncélú repülésekre alkalmas, kereskedelmi forgalomba nem hozható. A légijármű kabinkerete alatt, jól látható módon az „EXPERIMENTAL” feliratot kell elhelyezni, oly módon, hogy a légijárműbe beülők elolvashassák. A kabinban egy felirattal tájékoztatni kell a beülőket, hogy a légijármű egyedi építésű és nem rendelkezik légialkalmassági bizonyítvánnyal. A pilóta és utasa a géppel saját felelősségére repülhet.

3.5.2. Gyártás

Gyártás, a légi jármű előállítás 5-nél több példányban üzleti célokra. Az előállított egyedi példányok a gyártó által garantáltak, pontosan megfelelnek a PLH által jóváhagyott típus dokumentációban rögzítetteknek.

Olyan gazdasági szervezet gyárthat, amely PLH által kiadott gyártási engedéllyel, rendelkezik és saját minőségellenőrző szervezete van, vagy a PLH által elfogadott szervezet minőségellenőrző rendszerében működik.

A gyártási jogosítást mint „Működési Engedély”-t a PLH adja ki és ebben meghatározza a jogosítás tárgyát képező tevékenységi köröket.

3.5.2.1. Gyártóval szemben támasztott követelmények

Létesítményekkel kapcsolatos követelmények

- minden tervezett tevékenységnek megfelelő létesítményt kell biztosítani
- tervezett tevékenységek irányításához megfelelő hivatali elhelyezést kell biztosítani
- munkakörnyezet feleljen meg az elvégzendő feladatoknak
- biztonságos tároló létesítményeket kell kialakítani

Személyi követelmények

- PLH számára elfogadható felelős vezetőt kell kinevezni
- Szakirányú felsőfokú végzettségű főmérnököt kell a PLH egyetértésével kinevezni
- A kinevezett vezető és az egyértelműen alárendelt vezetőség felelős azért, hogy a szervezet a PLH követelményeivel egyezésben működjön

- A gyártó a jogosításban megjelölt tevékenységek megtervezéséhez, végrehajtásához, felügyeletéhez, felülvizsgálatához elegendő számú és szakmailag felkészült személyt köteles alkalmazni
- A tevékenységben résztvevő személyzet szakképzettségét a PLH számára elfogadható eljárással és szabvánnyal egyezésben kell meghatározni
- Minden résztvevő tevékenységhez az érintett légitársaságra vonatkozó típusjogosítás szükséges
- A munkafázisok ellenőrzésére igazolásra jogosított személyzetet kell biztosítani, akiknek munkáját a minőségbiztosításért felelős vezető szervezi és ellenőrzi
- Folyamatosan biztosítani kell a személyi állomány ki- és továbbképzését

Berendezések, szerszámok és anyagok

- a jogosított szervezetnek az engedélyezett munkák körének végrehajtásához szükséges berendezésekkel, szerszámokkal és anyagokkal rendelkeznie kell
- Ahol szükséges a szerszámokat, berendezéseket és elsősorban a teszt berendezéseket a PLH számára elfogadható szabvány szerint kell olyan gyakorisággal ellenőrizni és hitelesíteni, amely üzemképességüket és pontosságukat biztosítja.

Jóváhagyott adatok

- A légitársaságok gyártása, csak a PLH által jóváhagyott típusdokumentációban rögzített adatokkal gyártható és a PLH által jóváhagyott technológiával
- A jogosított szervezet csak úgy módosíthatja gyártási, előírásait, hogy a módosított előírás egyenértékű, vagy jobb szabványt eredményez, a típus alkalmassági bizonyítvány birtokosának értesítése mellett.
- Biztosítani kell minden vonatkozó adat hozzáférhetőségét az azt igénylő személyzet számára
- Biztosítani kell a jóváhagyott adatok naprakészen tartását

A gyártás igazolása

- A gyártási folyamat rész munkáiról tanúsítványokon - műveleti és ellenőrzési lapokon kell igazolni a munkát végző munkavégzését és az ellenőrző személy ellenőrzését
- A tanúsítványoknak tartalmaznia kell a végrehajtott tevékenység alapvető részleteit, a munka kezdés és befejezés időpontját, valamint a végrehajtó és ellenőrző aláírását

A gyártás nyilvántartása

- a jogosított szervezet köteles az elvégzett munka minden részletéről a PLH számára elfogadható formájú nyilvántartást vezetni
- a gyártott, légitársaságra vonatkozó üzemképességi tanúsítványok másolatát át kell adni a légitársaság üzemeltetőjének
- a munkavégzés tanúsítványait a légitársaság kibocsátását követő két évig meg kell őrizni

Jelentés a légialkalmas állapot megszűnéséről

- amennyiben a jogosított szervezet a javítás és karbantartás során az üzemképességre kiható információhoz jut, haladéktalanul jelenteni köteles a PLH felé és az üzemtartót is köteles értesíteni
- a jelentést a gyakorlatilag lehetséges leggyorsabban meg kell tenni, de minden esetben három napon belül azt követően, hogy a szervezet azt az állapotot észlelte, amelyről a jelentés szól

Gyártási, karbantartási eljárások és a minőségbiztosító rendszer

- A jogosított szervezet köteles a PLH számára elfogadható olyan eljárást kialakítani, részletes munka lappal amellyel megfelelően biztosítja, hogy a légijármű üzembeállítása a típusdokumentációval megegyezésben történik
- A jogosított szervezet köteles minőség biztosító rendszert független ellenőrzéssel létrehozni
- a legkisebb szervezetek esetében a minőségbiztosítás független ellenőrzés része összevonható PLH jóváhagyású szervezettel, vagy személlyel aki megfelelő minőség ellenőrzési gyakorlattal rendelkezik és a PLH számára elfogadható.

A gyártó szervezet ismertetője

A jogosított szervezet köteles a következő információkat tartalmazó szervezeti ismertetőt „Üzemtechnikai Kézikönyvet” biztosítani:

1. A felelős vezető által aláírt nyilatkozat, mely igazolja, hogy szervezete az „Üzemtechnikai Kézikönyv”-ben foglaltakkal egyezik és a benne foglaltakat mindig betartják
2. Az PLH által elfogadott előjáró személy(ek) beosztása és neve
3. A 2. pontban meghatározott személy(ek) feladatai és felelőssége
4. Szervezeti felépítési vázlat, felelősségi láncolat
5. Az igazolásra jogosított személyek felsorolása
6. A munkaerőforrás általános leírása
7. A működési engedélyben közölt minden egyes telephely általános leírása
8. A szervezet jogosítási körével összefüggő tevékenységeknek általános leírása
9. A típusdokumentációban előírt értesítési eljárás
10. A szervezet ismertetőjének módosítási eljárása
11. A szervezet minőség ellenőrző rendszerének eljárásai
12. Üzleti partnerek listája
13. A szervezet minőség ellenőrző rendszere felügyelete alatt álló, szervezetek
14. Forgalmi kiszolgálási és karbantartási állomások felsorolása
15. A szerződött PLH által jogosított szervezetek listája

A szervezet ismertetőjét és minden soron következő módosítását a PLH-nak kell jóváhagynia.

A jogosított szervezet jogai

A jogosított szervezet csak a szervezet ismertetőjében felsorolt szereplőkkel és a felsorolt tevékenységeket végezheti.

A jogosított szervezet korlátozásai

A jogosított szervezet a működési engedélyében engedélyezett tevékenységét csak akkor végezheti, ha a rendelkezésére áll minden szükséges létesítmény, berendezés, jóváhagyott adat és az igazolásra jogosított állomány.

A jogosított szervezet módosítása

A szervezet előzetesen köteles értesíteni a PLH-ot a várható módosításokról és a módosításokat a PLH jóváhagyásával hajthatja végre.

A jogosítás folyamatos érvényessége

A szervezet a PLH előírásait folyamatosan betartja

Ennek ellenőrzésére a PLH számára folyamatos hozzáférést biztosít

Az előírt illetékeket befizette.

Egyenértékű biztonság

A PLH esetenkénti elbírálással felmentést adhat valamely követelmény alól, ha továbbra is teljesül az egyenértékű biztonság

A jogosítás visszavonása, felfüggesztése, korlátozása vagy a hosszabbítás elutasítása

A PLH indokolt esetben vizsgálatot követően a jogosítást visszavonhatja, felfüggesztheti, korlátozhatja vagy a hosszabbítását elutasíthatja, ha nem tartja megfelelőnek az engedélyes részéről előírásainak betartását.

Gyártmány minőségi tanúsítványai:

A készgyártmányt egyedi légi alkalmassági vizsgálatnak kell alávetni, amely földi és légi vizsgálatokból áll:

Földi vizsgálatok

- szintezés
- súly és súlypontmérés
- kormányszervek és kormányok kitérésének mérése
- motor bejáratás
- légcsavar statikus és dinamikus kiegyensúlyozás
- motor bejáratás, légcsavar beállítás, toló vagy vonóerő mérés
- egyéb a légi jármű tervezője által előírt mérések
- a légi jármű műszaki átvétele berepülésre

Légi vizsgálatok

Üzemi berepülés jóváhagyott berepülési program szerint

A gyártmányhoz gyári számmal ellátott **MINŐSÉGI TANÚSÍTVÁNYT** amely igazolja, hogy a gyártmány megfelel a típusdokumentációba foglaltaknak és a gyári számhoz kötött: **Légi üzemeltetési utasítást** és **Műszaki üzemeltetési utasítást** kell adni.

- A gyártmány lehet magáncélra, sport, és hobbirepülésre használt, vagy haszoncélra is használható légi jármű.
- Magáncélra, sport, és hobbirepülésre légi jármű esetében a PLH által jóváhagyott típus dokumentáció és a gyártó által elvégzett és dokumentált egyedi légi alkalmassági vizsgálatok alapján a Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség ágazat vezetője veszi nyilvántartásba, és azonosító számmal látja el.
- légi alkalmasságát a sportegyesület ágazat szerint illetékes Műszaki vezetője, vagy PLH engedéllyel rendelkező gazdálkodó szervezet állapítja meg és erről légi alkalmassági tanúsítványt ad ki, melyet a területi műszaki ellenőr érvényesít.

A légi jármű haszoncélú alkalmazása esetén a PLH-től kérni kell a légi jármű egyedi légi alkalmassági vizsgálatát, egyedi légi alkalmassági bizonyítvány kiadását és lajstromba vételét.

A lajstromba vett és a hatóság által kiadott légi alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező légi jármű haszoncélú repülésekre is alkalmas, de ilyen repüléseket csak a PLH által kiadott Szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták hajthatnak vele végre.

3.5.3. Típusdokumentáció

Típus dokumentáció hazai építés, gyártás esetén

- légi jármű általános műszaki leírása
- légi jármű három nézeti rajza
- aerodinamikai elemzés
- repülés mechanikai számítások
- statikus stabilitás vizsgálata számítással
- terhelési esetek vizsgálata (ajánlott)
- szilárdsági, merevségi számítások (ajánlott)
- terhelési kísérletek
 - szárny (hajlítás, csavarás)
 - irányfelületek (hajlítás, csavarás)
 - törzs (hajlítás, csavarás)
 - motorbekötés
 - leszálló berendezések
 - ülések és bekötő rendszer
 - akkumulátor bekötés (ha az ülés mögött van)
 - tartályok
 - kormányvezérlő rendszer
- jegyzőkönyvezett földi és légi mérések, kísérletek
 - szintezés
 - súly és súlypontmérés

- kormányzervek és kormányok kitérése
- motor bejáratás és terhelési kísérlet
- légcsavar statikus és dinamikus kiegyensúlyozás
- légcsavar beállítás, toló vagy vonóerő mérés
- egyéb a légi jármű tervezője által előírt mérések
- üzemi berepülés
- Légi üzemeltetési utasítás
- Műszaki üzemeltetési utasítás
- A légi jármű azonosítására alkalmas rajz (építés esetén fotó) készlet
- Gyártástechnológiai utasítások gyűjteménye (csak gyártás esetén)

Típus dokumentáció külföldi gyártmány esetén:

A fenti követelmény rendszerből mindazt bizonyítani és dokumentálni kell amit a gyártó nem igazolt.

El kell készíteni magyar nyelven:

- Légi üzemeltetési utasítás
- Műszaki üzemeltetési utasítás

3.5.3.1. Légiüzemeltetési utasítás tartalma

Általános tájékoztatás

Repülőgép azonosítói:

- Sárkány gyári száma:
- Motor gyári száma:
- Légcsavar gyári száma:
- Lajstrom jel, vagy azonosító szám:
- Tulajdonos:
- Üzembentartó:
- Változások:

Változások jegyzéke

Repülőgép műszaki leírása

Hajtómű műszaki leírása

Üzemeltetési korlátozások

Vészhelyzetek

Normál üzemi teendők

Teljesítmények

Súly és súlyponthelyzetek

Időszakos ellenőrzések és nagyjavítási ciklusidők

Berepülési program és jegyzőkönyv

3.5.3.2. Műszaki üzemeltetési utasítás - tartalma

Az utasítás használatával kapcsolatos tudnivalók

Légijármű azonosítói

Változások jegyzéke

Műszaki adatok

Repülőgép műszaki leírása
 Hajtómű műszaki leírása
 Üzemeltetési korlátozások
 Üzemeltetési állapotok
 Tárolás
 Szállítás
 Repülőgép szét és összeszerelése
 Repülésre előkészítés
 Ismételt felszállásra előkészítés
 Repülés utáni ellenőrzés
 Időszakos ellenőrzések
 A légijármű tisztítása, ápolása
 Hibaelhárítás, javítás
 Élettartam, nagyjavítási ciklusok
 Kötelezően cserélendő alkatrészek
 Ellenőrzések, nagyjavítások nyilvántartása
 Légijármű felülvizsgálati jegyzőkönyv
 Műszaki felülvizsgálati jegyzőkönyv

3.5.4. Üzemi berepülés feltételei

Bizonyítani kell, hogy a légi jármű a biztonságos repülésre alkalmas

- Számításokkal
 - aerodinamikai elemzés
 - repülés mechanikai számítások
 - statikus stabilitás számítása
- Földön elvégzett kísérletekkel, mérésekkel
 - terhelési kísérletek
 - szárny
 - irányfelületek
 - törzs
 - motorbekötés
 - leszálló berendezések
 - ülések és bekötő rendszer
 - akkumulátor bekötés
 - tartályok
 - kormányvezérlő rendszer
 - jegyzőkönyvezett földi mérések, kísérletek
 - szintezés
 - súly és súlypontmérés
 - kormányszervek és kormányok kitérése
 - motor bejáratás és terhelési kísérlet
 - légcsavar statikus és dinamikus kiegyensúlyozás
 - légcsavar beállítás, toló vagy vonóerő mérés
 - egyéb a légi jármű tervezője által előírt mérések
 - a légi jármű műszaki átvétele berepülésre
- Üzemi berepüléssel jóváhagyott berepülési program szerint

A berepülési programot az ágazat főpilótája hagyta jóvá és

az általa írásban kijelölt üzemi berepülő pilóta hajtja végre

3.5.4.1. Üzemi berepülési jegyző könyv. tartalma

A berepülés célja
Légijármű adatai
Berepülés helye, körülményei
Berepülő pilóta, repülésvezető, műszaki átvető
Légijármű előkészítése
A légijármű a típusdokumentációjának vizsgálata
A légijármű típus vizsgálata
A légijármű és terhelésének tömeg adatai
Súlypont helyzetek, súlypont számított kívánatos helye, mért súlypont
Gurulás-stabilitás és kormányozhatóság vizsgálata
Sebességmérő hitelesítés
Minimális sebességek mérése
Start és emelkedő repülés vizsgálata
Írányíthatóság és fordulékonyosság vizsgálata
Magassági kormányzás
Kereszt- és oldalirányú irányítás
Magasságikormány - kézierő manővereknél
Kormánykiegyensúlyozás vizsgálata
Statikus hosszstabilitás vizsgálata
Kereszt- és iránystabilitás vizsgálata
Dinamikus stabilitás vizsgálata
Túlhúzási viselkedés vizsgálata
Túlhúzás figyelmeztetés vizsgálata
Felszállás és leszállás oldalszélben
Egyéb követelmények az üzemi viselkedéssel kapcsolatban
Rezgések, rázások, vizsgálata
Szilárdság, merevség vizsgálata
A berepülés szöveges értékelése
Az üzemi berepülés összefoglaló értékelése

3.6. Kiképzés, átképzés, továbbképzés

Kiképzés a motoros sport repülőgépekre:

	Repülőgép Vezető	Kiképzési Tematikában előírt minimális repült idő	Bizonyítvány
ULSA1;A3 Ultrakönnyű Sport Repülőgép	ULA1 ; ULA3 Pilóta	10 óra	UL (A1;A3) Sport pilóta Igazolvány
ULSA2;A4 Ultrakönnyű Sport Repülőgép	ULA2 ; ULA4 Pilóta	30 óra 45 óra	UL (A2;A4) Sport pilóta Igazolvány
LSA Könnyű Sport Repülőgép	Sport pilóta	30 óra	Sport pilóta igazolvány

A kiképzés, átképzés és továbbképzés elméleti és gyakorlati tananyagát a mellékletként szereplő „**T E M A T I K A** és repülési munkaköny”-vek pilóták gyakorlati ki-, át és továbbképzéséhez „című dokumentumok tartalmazzák.

A kiképzés típus és egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal, vagy légialkalmassági tanúsítvánnyal rendelkező kiképzésre alkalmas megfelelő kormányzási módú légi járművel hajtható végre. A kiképzés lehet sportegyesületen belüli, non profit jellegű a sportegyesület tagjai számára. Ebben az esetben az egyesület tagjai számára szolgáltat az egyesület ki-, át és továbbképzést. A megszerezhető jogosítások: Pilóta I. ; Pilóta II. oktató. A sport kiképzés keretében végrehajtott ki-, át és továbbképzések csak sport, hobbi és magáncélú repülésekre jogosítanak.

A kiképzés lehetséges még PLH-tól kapott tevékenységi engedéllyel rendelkező iskolán belüli, amely üzleti alapon történik.

3.6.1. Sport tevékenység keretei között végrehajtott kiképzés

Bíróságon bejegyzett sportegyesület non profit szervezet. Tagjai egyesületi tagdíjat fizetnek és ezért a sportegyesület különféle szolgáltatásokat biztosít tagjai számára. Ezen szolgáltatások között a pilóta ki- át és továbbképzés is szerepelhet. A kiképzést a sportegyesület üzemeltető részlegének vezető pilótája szervezi. Oktatás végrehajtásával a sportegyesület tagjaként tevékenykedő oktató bízható meg, a kiképzés alatt álló személy is csak a sportegyesület tagja lehet. Az ilyen „sport” ki- át és továbbképzés során is a jelen dokumentumban szereplő elméleti és gyakorlati tematikák szerint kell eljárni. Az alapkiképzés idejére az elméleti ismeretek elsajátítása és sikeres vizsga után növendék igazolványt kell kiállítani. A gyakorlati kiképzés csak sikeres elméleti vizsga és az igazolvány kiállítása után kezdhető meg. A kiképzés befejeztével sikeres elméleti és gyakorlati vizsga után a megfelelő bizonyítványt a Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség adja ki, az igazolvánnyal együtt melyeket Pilóta I. és Pilóta II. szinten az ágazat főpilótája aláírásával érvényesít, Oktató szinten pedig a szakmai vezető. Az MKSSz által kiadott bizonyítványok a megfelelő sport, hobbi és magáncélú repülésekre jogosítanak. A jogosítások igazolására a kiképzésnek megfelelően kiállított Sport pilóta igazolványok szolgálnak.

3.6.2. Iskola rendszerű kiképzés

A repülő iskola gazdasági vállalkozás, repülő szakmai tevékenységét a PLH tevékenységi engedélye birtokában végezheti. Az iskola üzemeltető részlegének főpilótája és főoktatója szervezi a pilóta ki- át és továbbképzést. Az alapkiképzés idejére az elméleti ismeretek elsajátítása és a főoktató által kijelölt vizsgabizottság előtt tett sikeres vizsga után növendék szakszolgálati engedélyt kell kiállíttatni. A vizsgára a PLH képviselőjét a vizsgabizottságba meg kell hívni. A gyakorlati kiképzés csak sikeres elméleti vizsga és a növendék szakszolgálati engedély kiállítása után kezdhető meg. A ki- át és továbbképzés befejeztével sikeres elméleti és gyakorlati vizsga után lehet kiadni a „sport” bizonyítványokat, amelyek sport, hobbi, és magáncélú repülésekre jogosítanak. A kiképzett kérelmére az iskola megszervezi a PLH vizsgáztatást és sikeres elméleti és gyakorlati hatósági vizsga után a kiképzett a megfelelő szakszolgálati engedély birtokába jut.

Az iskola sport tevékenység keretei között kiképzett pilótákat is felterjeszthet szakszolgálati engedélyszerző PLH vizsgára, de előtte a jelölt elméleti és gyakorlati felkészültségéről házi vizsgán kell meggyőződni.

ULA2 szakszolgálati engedély birtokában az „A” kategóriás motoros szakszolgálati engedély megszerzéséhez a kiképzést vezető szervezet főpilótája repülés technikai ellenőrzés eredménye alapján megítélése szerinti mennyiségű repült időt beszámíthat. Az „A” kategóriás motoros kiképzési utasítás feladatai mindegyikéből legalább egy-egy feladatot azonban minimum kötelező végrehajtani.

3.6.3. Jogosítások

Növendék

Az alapkiképzés elméleti tanfolyamát sikeresen befejezte. Sikeres elméleti vizsgát tett. Gyakorlati kiképzését megkezdheti oktatóval, illetve folytathatja oktató felügyelete mellett. A kiképzési tematikában leírt repüléseket hajthat végre típus és egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal, vagy légi alkalmassági tanúsítvánnyal rendelkező légi járművön a légi jármű „Légi üzemeltetési utasítás”-ában foglaltak szerint. A növendék igazolvány csak oktató felügyelete mellett végrehajtott repülésre jogosít.

Pilóta I.

Az alapkiképzés befejeztével sikeres elméleti és gyakorlati vizsga után kaphatja meg az ágazat főpilótájától bizonyítványát és a megszerzett jogosítás igazolására a Pilóta I. igazolványát. Előírt iskolai végzettsége: alapfokú. Sport, hobbi és magáncélú repüléseket hajthat végre típus és egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal, vagy légi alkalmassági tanúsítvánnyal rendelkező légi járművön a légi jármű „Légi üzemeltetési utasítás”-ában foglaltak szerint. Pilóta I. vizsga és igazolvány csak egyedül repülésre jogosít. Amennyiben a légi jármű két személyes mint légi jármű parancsnok utast nem vihet magával, a kétszemélyes légijárművel is csak egyedül repülhet.

Pilóta II.

Pilóta I. jogosítással rendelkező pilóta minimum 45 repült óra a megfelelő légijárművön szerzett gyakorlat után főoktatóval végrehajtott eredményes gyakorlati vizsga után kaphat Pilóta II jogosítást. Előírt iskolai végzettsége: alapfokú Sport, hobbi és magáncélú repüléseket hajthat végre típus és egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal, vagy légi alkalmassági tanúsítvánnyal rendelkező légi járművön a légi jármű „Légi üzemeltetési utasítás”-ában foglaltak szerint. Amennyiben a légi jármű két személyes mint légi jármű parancsnok utast is vihet magával. Tevékenysége minden esetben nonprofit jellegű sportrepülés.

Oktató

Pilóta II. jogosítással rendelkező pilótaként két éves gyakorlat és A1, esetében 100, A2, A4 esetében 200 A3 esetében 65 repült óra után elvégezheti az oktatói továbbképzést a mellékelt tematika szerint.

Az oktatói jogosítást az ágazat főpilótája adhat a feltételek igazolt teljesítésekor. A2, A4 esetében maximum más légijárművön pilótaként szerzett 100 légióra gyakorlat beszámítható. Eredményes elméleti vizsgát tett az oktatói elméleti tematika tananyagából és gyakorlati vizsgája is sikeres. A sikeres továbbképzés és vizsga után sport, hobbi és magáncélú repüléseket hajthat végre típus és egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal, vagy légi alkalmassági tanúsítvánnyal rendelkező légi járművön a „Légi üzemeltetési utasítás” előírásainak betartásával. Amennyiben a légi jármű két személyes mint légi jármű parancsnok utast is vihet magával, amennyiben

a légi jármű kiképzésre alkalmas, oktathat. Előírt iskolai végzettsége: középfokú. Tevékenysége minden esetben nonprofit jellegű sportrepülés.

Üzemi berepülő pilóta

Amennyiben legalább hat típuson, mint pilóta 1000 repült óra gyakorlatra tett szert, műszaki felsőfokú végzettsége van, eredményes elméleti vizsgát tett a berepülő pilóta elméleti tematika tananyagából, végrehajthatja a tematikában szereplő üzemi berepülői továbbképzést. Üzemi berepülői jogosítást az ágazat főpilótája adhat a feltételek igazolt teljesítésekor. A továbbképzés elvégzése és sikeres vizsga után sportrepüléseket, üzemi ellenőrző repüléseket hajthat végre típus és egyedi légi alkalmassági bizonyítvánnyal vagy légi alkalmassági tanúsítvánnyal nem rendelkező ideiglenesen légi alkalmas légi járművön az üzemeltető szervezet vezető pilótájának írásbeli megbízása birtokában. A főpilóta által jóváhagyott „Üzemi ellenőrző repülés program”-ját hajthatja végre. Tevékenysége minden esetben nonprofit jellegű sportrepülés.

3.6.4. Repülőgép vezető okmányai

Ki- át vagy továbbképzés alatt álló növendék okmányai

- Ki- át vagy továbbképzési tematika és munkafüzet
- Növendék igazolvány
- Repülési Napló

UL pilóta okmányai

- Pilóta I, Pilóta II, bizonyítvány
- Pilóta I, Pilóta II, igazolvány
- Repülési Napló

UL oktató okmányai

- Oktató bizonyítvány
- Oktató igazolvány
- Repülési Napló

UL üzemi berepülő pilóta okmányai

- Üzemi berepülő pilóta bizonyítvány
- Üzemi berepülő pilóta igazolvány
- Repülési Napló
(amennyiben tulajdonosa megszerzett minden repült időhöz kötött jogosítást, vezetése nem kötelező!)

3.6.5. Képesítések, jogosítások megszerzése visszavonása és nyilvántartása

Lajstromozásra nem kötelezett légijárművet vezethet az a személy, aki mind szakmailag, mind egészségileg arra alkalmas.

A szakmai alkalmasságot

- a) a repülőeszköz-fajta vezetésére jogosító bizonyítvány, és
- b) a repülőeszköz típusára vonatkozó, a repülési naplóba tett bejegyzés igazolja, valamint
- c) a bizonyítvány alapján kiállított igazolvány
(a pilótának a bizonyítványt, vagy az igazolványt repülés végrehajtásakor magánál kell tartani!)

A repülőeszköz vezetőinek képzését PLH engedélyével, gazdálkodó szervezet gazdasági cél elérése érdekében, vagy társadalmi szervezet (repülő egyesület) tagjai számára ingyenes szolgáltatásként végzi, és a képzés feltételeiről és körülményeiről is gondoskodik Lt.32& szerint.

A Bizonyítványt és igazolványt a tanfolyam eredményes elvégzését követően a gazdálkodó szervezet, vagy az egyesület szakmai vezetője adhat, és ezt a területileg illetékes főoktató érvényesítheti. Oktatói jogosítást csak tanfolyamon lehet szerezni és a Bizonyítványt és igazolványt a tanfolyam eredményes elvégzését követően az ágazat főpilótája adja ki.

A bizonyítvány és a bejegyzés jogosít

- a) azon légi jármű magáncélú üzemeltetésére, melyek típusa a repülési naplóba tett bejegyzésben megengedettekhez tartozik,
- b) minden olyan manőverre, melynek végrehajtását a Légi jármű Kézikönyve nem zárja ki, illetve nem köti különleges feltételekhez (normál üzemmód).

Bizonyítvány és a bejegyzés kereskedelmi célú repülésre nem jogosít.

Azonosító jellel ellátott légi jármű esetében:

Egészségileg alkalmasnak kell tekinteni azt a személyt, aki a 14/2002 (II.26) KöViM-EÜM együttes rendeletben a rá meghatározott orvosi minősítéssel rendelkezik.

A bizonyítványok formája és tartalma mellékletben!

3.6.6. A jogosítások érvényessége és visszavonásának feltételei:

A jogosítások érvényesek visszavonásig. Visszavonásról a sportegyesület szakmai vezetője intézkedik, amennyiben a jogosítás tulajdonosa nem tartja fenn szakmai gyakorlatát, és nem vesz részt a szakmai vezető által szervezett elméleti tovább képzéseken. A visszavonásról a jogosítást kiadó egyesületet, vagy szervezetet értesíteni kell. A szakmai gyakorlat felújítható úgy, hogy a vonatkozó tematika feladataiból oktatóval minimum egyet-egyet ismételtén végrehajtanak, és megismétlik a vizsgát. A „**T E M A T I K A**” és repülési munkakönyv pilóták gyakorlati ki-, át és továbbképzéséhez „ című dokumentum megfelelő fejezetét ebben az esetben is vezetni kell, és a dokumentumot 5 évig meg kell őrizni.

- A szakmai gyakorlat akkor tekinthető folyamatosnak, ha:
- Pilóta naptári évre vonatkoztatva minimum 25 órát repült,
 - Oktató naptári évre vonatkoztatva minimum 15 órát oktatott,
 - Üzemi berepülő pilóta naptári évre vonatkoztatva minimum 10 órát repült üzemi berepülési program szerint és legalább egy típus üzemi berepülését végrehajtotta.

3.6.7.A jogosított és a jogosító kapcsolata a jogosítás megszerzése után:

A sportegyesületek szakmai vezetői, illetve az UL iskolák főoktatói az általuk kiképzettek által a ki- át és továbbképzés alatt vezetett „**TEMATIKA**” és repülési munkakönyv pilóták gyakorlati ki-, át és továbbképzéséhez „című dokumentumot kötelesek 5 évig megőrizni. A kiképzettekről ezen felül nyilvántartást kell vezetniük ahol az esetleges visszavonást is dokumentálni kell a visszavonó szakmai vezető értesítése alapján.

3.7.A repülés különleges helyzetei

A repülés különleges esetei közé tartoznak mindazon esetek, körülmények, amelyeknél (melyek következtében) a repülés biztonsága csökken, vagy megghiúsul.

Minden olyan esetben, amikor a repülés végrehajtóját vagy más személyt, illetve a repülés biztonságát veszély fenyegeti, mindent el kell követni a baleset megelőzésére, vagy következményeinek hatékony elhárítása vagy csökkentése érdekében.

3.7.1. Repülés biztonságot veszélyeztető meghibásodás

A légi jármű repülésre előkészítése során meghibásodásokat észlelhetünk. Minden észlelt meghibásodást és annak kijavítását a légi jármű üzemi naplójába dokumentálni kell. Különös figyelmet kell fordítani a repülés biztonságát veszélyeztető meghibásodásokra, mivel ezek megjelenése a típusra jellemző lehet. A repülés biztonságára azok a meghibásodások veszélyesek amelyek kifáradás, korrózió, vagy normál üzemi terhelések hatására jönnek létre egyébként üzemképes repülőgépen és korlátozzák, vagy lehetetlenné teszik a légi jármű használatát. Ezért ilyen meghibásodás észlelésekor szakemberrel kell konzultálni és a meghibásodásról értesíteni kell az üzemben tartó műszaki vezetőjét és a légi jármű gyártóját. Fontos adat a légi jármű üzemideje és felszállás száma a meghibásodás észlelésekor, ezért kell az üzemi naplóban pontosan vezetni az üzemidőt és felszállás számot.

3.7.2. Légi jármű sérülése

Légi jármű sérülése bekövetkezhet külső behatásra, az engedélyezettnél nagyobb túlterhelés hatására, vagy anyagkifáradás hatására. A külső behatásokat lehetőleg el kell kerülni, az engedélyezettnél nagyobb túlterhelést nem szabad előidézni. A legveszélyesebb az anyag kifáradás következtében létrejött sérülés, különösen, ha repülés közben és fő teherviselő elemen következik be. A tervezési előírások szerint tervezett és a technológiai utasítások betartásával épített légi járműnél is van némi valószínűsége az ilyen sérülésnek. Nagyon fontos az

üzemeltetési tapasztalatok gyűjtése és a tapasztaltak megosztása a gyártóval. Fontos a légi jármű előírt munkálatainak mindig pontos végre hajtása és az előírt időszakos ellenőrzések időbeni végre hajtása. Ezek csökkentik a légi jármű sérülésének valószínűségét és hosszabb távon egy-egy típus repülés biztonságát növelik. Az ULA2 légi járművek a repülés biztonsága érdekében vannak korlátozva a korábban leírtak szerint. A légi és műszaki üzemeltetési utasításokban foglaltak pontos betartása garantálja a biztonságos repülést.

Légi jármű sérülést bármilyen okból következett is be nem szabad eltitkolni, hanem közkinccsé kell tenni. Ezek az információk fontosak az azonos típussal repülőkhöz számára, de különösen fontosak a légijármű tervezője és gyártója számára a hasonló esetek megelőzése céljából.

3.7.3. Repülőeszközzel okozott kár

Repülő eszközzel kárt lehet okozni alkalmi leszálló terepen való leszállással (lásd: korábban) vagy a repülés különleges esetei során. Az okozott kárt a kár okozó köteles megtéríteni.

3.8. Üzembentartói baleseti szolgálat

A légi közlekedési balesetek és repülőesemények haladéktalan bejelentése és a szükséges intézkedések meghozatala érdekében minden magyar légijármű üzembentartójának, repülőter üzembentartójának és a légiforgalmi szolgálatnak belső jelentési rendet kell kidolgoznia és üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálatot kell fenntartania, vagy csatlakoznia kell olyan szervezethez, amely a légi közlekedési hatóság jóváhagyásával e feladatokat átvállalja. MKSSZ az MRSz-el közösen tesz eleget a fenti követelménynek.

3.8.1. Üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat

- Ki kell jelölni az ügyeletet adó személyzetet
- Meg kell határozni és felszerelni az állandó szolgálati helységet
 - nyilvántartási okmányokkal a beérkezett jelentések vételére
 - a Magyar Köztársaság hatályos légi közlekedési jogszabályaival
 - az üzembentartói baleseti ügyeleti szolgálat feladatainak leírásával
 - a légi közlekedési baleset, illetve repülőesemény jelentési rendjével
 - a szakmai vizsgálatot lefolytató szakmai bizottság munkájába bevonható személyek névsorával és címével, telefonszámával
 - az illetékes kivizsgáló szerv, hatóságok és más intézkedésre, döntésre jogosultak értesítési címével és telefonszámával
 - a nyilvános távbeszélő hálózathoz csatlakozó közvetlen távbeszélő vonallal és megfelelő hírközlő technikai eszközökkel

3.8.2. Baleseti ügyelet, rendkívüli események, balesetek kivizsgálása.

13/2000. (V. 31.) KHVM-HM-EüM együttes rendelet a légi közlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának szabályairól –szerint!
A légi közlekedési balesetek és repülőesemények haladéktalan bejelentése és a szükséges intézkedések meghozatala érdekében minden magyar légijármű üzemben tartójának, belső jelentési rendet kell kidolgoznia és üzemben tartói baleseti ügyeleti szolgálatot kell fenntartania, vagy csatlakoznia kell olyan szervezethez, amely a légi közlekedési hatóság, jóváhagyásával e feladatokat átvállalja.

Az üzemben tartói baleseti ügyeleti szolgálatot mindaddig fenn kell tartani, amíg:

a légi közlekedési, a légi közlekedéssel összefüggő tevékenységet végző állományába, tulajdonába tartozó légijármű a levegőben tartózkodik, illetőleg azok leszállásáról minden kétséget kizáró információk rendelkezésre állnak,

(2) Az UL légijármű üzemben tartójának, rendelkeznie kell a polgári kivizsgáló szerv által jóváhagyott repülőesemény vizsgáló szervezettel - vagy ha nem rendelkeznek, csatlakozniuk kell ilyen szervezethez -, amely elvégzi az üzemben tartói vizsgálatot.

Az illetékes kivizsgáló szerv 24 órás folyamatos baleseti ügyeleti szolgálatot tart fenn a légi közlekedési balesetekről és repülőeseményekről szóló bejelentések vételére, a szükséges jelentések és intézkedések megtételére, valamint a szakmai bizottság riasztására.

A légiközlekedés biztonságának fokozása érdekében a légijárműveket, üzemben tartó, illetve légiforgalmi szolgálatot ellátó repülési szerv köteles - a szerv vezetőjének közvetlen alárendeltségében, az illetékes kivizsgáló szerv szakmai felügyelete alatt működő - repülésbiztonsági szolgálatot fenntartani, vagy csatlakoznia kell olyan polgári szervezethez, amely az illetékes kivizsgáló szerv jóváhagyásával ezt a feladatot átvállalja.

(3) Baleseti ügyeleti szolgálatot, és a repülőesemény vizsgáló szervezetet szakágazat vagy több sportegyesület közösen is létrehozhat és fenntarthat.

4. Záró rendelkezések

Motoros Könnyű Sportrepülő Szövetség – MKSSz – Szakmai Működési Szabályzata
a Magyar Köztársaság területére érvényes

Ezen „Működési Szabályzat” ideiglenes jelleggel a vonatkozó miniszteri rendelet hatályba lépéséig van érvénybe. (A miniszteri rendelet megjelenése után, annak megfelelően egy éven belül át kell dolgozni és újra felterjeszteni PLH-hoz jóváhagyásra)

A jelen „Működési Szabályzat” jóváhagyása után, a motoros könnyű sport
légijárművet üzemeltető sportegyesületek:

- ismerjék meg tartalmát,
- szakmai vezetőt, vagy vezetőket bízzanak meg az előírtak szerint
- készítsék el légijármű és személyi nyilvántartásukat és az ágazatvezetőkön keresztül továbbítsák a szakmai vezető felé
- ágazatonként a főmérnökök és főpilóták végrehajtási utasításokat dolgozzanak ki az ágazat sajátosságait figyelembe véve
- ellenőrizzék a légijárműveik előírt dokumentációit, és gondoskodjanak a hiányok pótlásáról
- a továbbiakban repülési és repüléssel összefüggő tevékenységeiket jelen Működési Szabályzatban foglaltak szerint hajtsák végre

Légijármű építése és gyártása a továbbiakban jelen „Működési Szabályzat”-ban leírtak szerint történhet, az esetleges hiányok pótlása az Működési Szabályzat jóváhagyásától számított három hónapon belül történjen meg.

Ballószög, 2005 december 20.