



HajduFly - DTO

Üzemelési Kézikönyv
Operation Manual

9. kiadás
Érvényes: 2026.05.18-tól

1 Tartalomjegyzék

1	Tartalomjegyzék	1
	Érvényes oldalak jegyzéke	4
	A rész – Általános	5
	Felelős Vezető nyilatkozata	6
2	Az üzemeltetési kézikönyv fejezeteinek jegyzéke és leírása	7
3	Adminisztráció (működése és vezetése)	9
3.1	Módosítások és javítások	9
3.1.1	Módosítások eljárása	9
3.1.2	Előzetes Hatósági jóváhagyáshoz kötött változások	9
3.1.3	Előzetes Hatósági jóváhagyáshoz nem kötött változások	10
3.1.4	Szervezeti változások kezelése	10
3.1.4.1	Előzetes Hatósági jóváhagyáshoz kötött változások	10
3.1.4.2	Előzetes Hatósági jóváhagyáshoz nem kötött változások	10
3.2	Elosztási lista	10
4	A Repülési Képzési Szervezet (DTO) felépítése	12
4.1	Tisztségviselők	13
4.1.1	DTO képviselő (AM)	13
4.1.2	Képzésvezető (HT)	13
4.1.3	Képzésvezető helyettes (dHT) SPL, FI(S) és kiterjesztések esetén	13
4.1.4	Megfelelőség biztosítási vezető	14
4.1.5	Repülésbiztonsági vezető (SM)	14
4.1.6	Képzés adminisztrátor	14
4.2	Oktatók (elméleti és gyakorlati)	15
4.2.1	Elméleti ismeretek oktatói	15
4.2.2	Elméleti és gyakorlati oktatók	15
4.3	Növendékek	16
4.4	Képzések	16
5	Működési és oktatási helyszínek	17
5.1	Székhely	17
5.2	Elméleti oktatás létesítményei	17
5.2.1	Oktatótermeink	17
6	Oktatásra használt légijárművek	18
7	DTO működési szabályai	19
7.1	A repülésekre vonatkozó általános utasítások	19
7.2	Repülések jóváhagyása, felhatalmazás repülésre	19

7.3	Repülési programok előkészítése.....	19
7.4	A növendékek fegyelmezettsége	19
7.4.1	Növendékek kihágásai	19
7.5	Általános feltételek	19
7.5.1	A parancsnokpilóta felelőssége	20
7.5.2	A parancsnok pilóta hatásköre	20
7.5.3	A parancsnok-pilóta kötelességei	21
7.6	Utasok szállítása	22
8	A repülőgép dokumentációja	23
9	A dokumentumok megőrzése	23
9.1	Meghosszabbítás (egészségügyi alkalmasság és jogosítások).....	24
9.1.1	Szakszolgálati jogosítások meghosszabbítása	24
10	Repülési időkorlátozások.....	25
10.1	Oktatók.....	25
10.1.1	Repülési idő	25
10.1.1.1	Repülési idő túllépése	25
10.1.2	Szolgálati idő.....	25
10.1.3	Oktatók pihenési ideje.....	25
10.1.3.1	Pihenő idő csökkentése.....	25
10.1.4	Munkaidő	25
10.2	Növendékek	25
10.2.1	Növendékek pihenési ideje	26
11	Egyéb rendelkezések	26
11.1	Pilóták repülési naplói	26
11.2	Repüléstervezés (általános)	26
11.3	Biztonság (általános)	26
11.4	Hozzáférés.....	26
11.5	Jogszabálykövetés	26
11.6	Szerződött partnerek	27
11.7	Komplexitás.....	27
12	Megújító képzések (renewal):	27
13	Katonai beszámítás:.....	27
B rész-Műszaki.....		30
14	Oktatásra használt légijárművek:	31
15	Rádió berendezés	31
16	Megengedett eltérések	31

17	Módosítások Jegyzéke	32
C rész-Útvonal		34
18	Teljesítmény	35
19	Repüléstervezés	35
19.1	Irányelvek	35
19.2	A tüzelőanyag szükséglet összetevői.....	35
19.3	Részletes tüzelőanyag számítások	36
19.3.1	Gurulási tüzelőanyag (Taxi fuel)	36
19.3.2	Útvonal tüzelőanyag (Tripfuel)	36
19.3.3	Tartalék tüzelőanyag (Reservefuel)	36
19.3.4	Biztonsági tartalék (Contingencyfuel).....	36
19.3.5	Kitérő repülőtér tartalék (Alternatefuel).....	37
19.3.6	Végső (vész) tartalék tüzelőanyag (Finalreservefuel)	37
19.4	Tüzelőanyag szükséglet – helyi repülés.....	37
19.5	A tüzelőanyag fogyasztás repülés alatti ellenőrzése.....	37
20	Terhelés.....	38
21	Időjárási minimumok.....	38
21.1	Időjárási minimumok (növendékek).....	38
22	Képzési útvonalak/területek.....	38
D rész-Oktatók Képzése.....		41
23	Oktatók képzése	42
23.1	Személyek kijelölése.....	42
23.2	Bevezető képzés, értékelés	42
23.3	Ismeretmegújító képzés, értékelés	42
23.4	Egységes szintre hozó képzés, értékelés (sztenderdizálás).....	42
23.5	Készség ellenőrzés.....	42
E rész-Függelékek		44

Érvényes oldalak jegyzéke

Revízió sz.	Oldal sz.	Kiadás dátuma	Revízió sz.	Oldal sz.	Kiadás dátuma
v.8.	1	2026.04.12.		34	2022.09.01.
v.7.	2	2024.08.31.		35	2022.09.01.
v.7.	3	2024.08.31.		36	2022.09.01.
v.7.	4	2024.08.31.		37	2022.09.01.
v.7.	5	2024.08.31.		38	2022.09.01.
	6	2022.09.01.		39	2022.09.01.
	7	2022.09.01.		40	2022.09.01.
	8	2022.09.01.		41	2022.09.01.
v.7.	9	2024.08.31.		42	2022.09.01.
	10	2022.09.01.		43	2022.09.01.
	11	2022.09.01.		44	2022.09.01.
v.2.	12	2022.11.15.		45	2022.09.01.
v.8.	13	2026.04.12.		46	2022.09.01.
v.7.	14	2024.08.31.		47	2022.09.01.
v.8.	15	2026.04.12.	v.8.	48	2026.04.12.
v.9.	16	2026.05.18.	v.9.	49	2026.05.18.
v.7.	17	2024.08.31.			
	18	2022.09.01.			
v.7.	19	2024.08.31.			
v.7.	20	2024.08.31.			
v.7.	21	2024.08.31.			
v.7.	22	2024.08.31.			
	23	2022.09.01.			
v.8.	24	2026.04.12.			
	25	2022.09.01.			
	26	2022.09.01.			
	27	2022.09.01.			
v.9.	28	2026.05.18.			
v.8.	29	2026.04.12.			
	30	2022.09.01.			
v.6.	31	2023.06.25.			
v.8.	32	2026.04.12.			
	33	2022.09.01.			

A rész – Általános

Felelős Vezető nyilatkozata

Bodrogközi László, mint a HajduFly DTO képviselője nyilatkozom, hogy a deklarált oktatási szervezet a TIM által kiadott engedélyében foglaltaknak, valamint a kézikönyvekben leírtaknak megfelelően működik, az abban leírtakat a szervezet tagjai magukra nézve kötelező érvényűnek fogadják el.

A kézikönyvek a vonatkozó és hatályos jogszabályok (EK 216/2008/EK rendelete, a bizottság 1178/2011/EU rendelete Part-FCL, Part-MED és Part-ORA és ezen jogszabályokhoz kiadott megfelelési módozatok és iránymutatások (AMC/GM) alapján készültek.

A jogszabályokban történő változások figyelésének és kezelésének eljárásait jelen kézikönyv tartalmazza.

A szervezet repülésbiztonsági politikája az SMS kézikönyvében, a minőségbiztosítási (megfelelési) politikája a CMS kézikönyvben található. A Képviselő teljes elszámoltathatósággal rendelkezik repülésbiztonsági kérdésekben.

A DT Képviselő (AM) a HajduFly DTO teljes működéséért felel, felelőssége és elszámoltathatósága a jogszabályok szerint és a kézikönyvben ismertetett módon biztosított.

A HajduFly DTO tevékenységét mindaddig folytathatja, amíg az oktatási engedélyében foglaltaknak és kézikönyveknek megfelelően működik, a Szervezet tudomásul veszi, hogy a jogszabályoktól, illetve kézikönyvektől eltérő működés esetén a felügyelő hatóság a DTO működési engedélyét felfüggesztheti, korlátozhatja vagy visszavonhatja.

A fentieket elolvastam, a vonatkozó engedély és a kézikönyvek tartalmát ismerem, jelen nyilatkozatot ezek ismeretében tettem:

Hajdúszoboszló, 2022.08.29.



Bodrogközi László

DTO Képviselő

HajduFly DTO

2 Az üzemeltetési kézikönyv fejezeteinek jegyzéke és leírása

A HajduFly DTO kijelenti, hogy szervezeti és működési szabályzata, az Üzemelési Kézikönyv szerkezeti felépítésben és tartalmilag megfelel a 216/2008/EK Rendelete, a Bizottság 1178/2011/EU Part-ORA rendelet követelményeinek.

Az Üzemelési Kézikönyv az alábbi részegységekből áll:

A rész: Általános rész tartalma

- Az Üzemelési kézikönyv összes fejezetének jegyzéke és leírása
- Adminisztráció (működése és vezetése)
- Felelősség (az egész vezetőségre és az adminisztrációs személyzetre vonatkozóan)
- A növendékek fegyelmezettsége és fegyelmezési intézkedések
- Repülések jóváhagyása/felhatalmazás repülésre
- Repülési programok előkészítése (rossz időjárási körülmények között a repülőgépek számának korlátozása)
- A repülőgép parancsnoka
- A parancsnokpilóta felelőssége
- Utasok szállítása
- A repülőgép dokumentációja
- A dokumentumok megőrzése
- A repülőszemélyzet képesítéseinek nyilvántartása (szakszolgálati engedélyek és jogosítások)
- Meghosszabbítás (egészségügyi alkalmasság és jogosítások)
- Repülési szolgálati idő és repülési időkorlátozások (repülés oktatók)
- Repülési szolgálati idő és repülési időkorlátozások (növedékek)
- Pihenési idők (repülés oktatók)
- Pihenési idők (növedékek)
- Pilóták repülési naplói
- Repüléstervezés (általános)
- Biztonság (általános) - biztonsági felszerelések, rádiós figyelő szolgálat, veszélyek, balesetek és események (beleértve a jegyzőkönyveket), biztonsági pilóták, stb.

B rész: Műszaki rész tartalma

- A repülőgépet leíró feljegyzések
- Vészhelyzeti eljárások
- Rádió és rádiónavigációs berendezés;
- Megengedett eltérések (ha rendelkezésre áll, az MMEL-re alapozva)

C rész: Útvonal tartalma

- Teljesítmény (jogi szabályozás, felszállás, útvonal, leszállás stb)
- Repüléstervezés (üzemanyag, olaj, minimális biztonságos magasság, navigációs berendezések stb.)
- Terhelés (loadsheets, súly, súlypont, korlátozások)
- Időjárási minimumok (repülés oktatókra vonatkozóan)
- Időjárási minimumok (növedékekre vonatkozóan - a képzés különböző szakaszaiban)

- Képzési útvonalak/területek

D rész: Alkalmazottak képzése tartalma

- Olyan személyek kijelölése, akik felelősek a repülő személyzet képzettségi színvonaláért/hozzáértéséért
- Bevezető képzés, értékelés
- Megújító képzés, értékelés
- Egységes szintre hozó képzés, értékelés
- Készség ellenőrzés
- Kiterjesztéshez szükséges képzés, értékelés

E rész: Függelék

3 Adminisztráció (működése és vezetése)

A DTO adminisztrációs rendszerét főállású vagy szerződött és társadalmi megbízott tagjai az alábbiak szerint vezetik.

3.1 Módosítások és javítások

3.1.1 Módosítások eljárása

A Kézikönyv elkészítéséért és naprakész állapotának megtartásáért a Szervezet Képviselője a felelős. Ugyancsak ő felelős a hatósági jóváhagyás megszerzéséért is, amikor ez szükséges. A naprakész állapot biztosítása módosítások formájában történik, cserelapok kiadásával. A cserelapot, ha jóváhagyás tárgyát képezi, kiadás előtt a felügyelő légiközlekedési hatósággal jóvá kell hagyatni, vagy elfogadtatni, az alábbi pontok alapján. Ha hatósági jóváhagyás nem szükséges, a módosítást szétosztása előtt a hatóságnak csak meg kell küldeni, de az esetleges észrevételeket ekkor is figyelembe kell venni.

A naprakész állapot ellenőrizhetősége érdekében a Kézikönyv minden oldalán fel kell tüntetni az érvényesség (hatályba lépés) időpontját. A Kézikönyvben számozatlan, üres oldal nem lehet. A szándékosan üresen hagyott oldalt erre utaló felirattal kell ellátni. A cserelapon a megváltozott szövegrészt jól láthatóan kell megjelölni.

A Felelős Vezető a vezetőket az oktatókat és a növendékeket e-mailben köteles értesíteni minden módosítás megjelenéséről.

Kézi javítás nem elfogadott.

3.1.2 Előzetes Hatósági jóváhagyáshoz kötött változások

A szervezet a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak értelmében előzetes jóváhagyást igénylő minden változtatás esetén kéri az illetékes Hatóság jóváhagyását. A kérvényt még a változtatás végrehajtása előtt benyújtja (legalább 30 nappal korábban), hogy az illetékes Hatóság meg tudja állapítani, hogy a szervezet ezek után is megfelel-e a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak, és hogy szükség esetén módosíthassa a szervezet bizonyítványát és a hozzá csatolt jóváhagyási feltételeket.

A szervezet minden vonatkozó dokumentumot benyújt az illetékes Hatóság részére.

A változtatásokat csak a Hatóság jóváhagyásának kézhezvétele után lehet végrehajtani.

Ilyen minden változtatás, amely a 3.1.3 pontban nem szerepel, mint például:

- Szervezet neve;
- Szervezet telephelye;
- Szervezet tevékenységi köre (új tanfolyam, új FSTD használata, stb.);
- További működési helyszínek;
- Felelős Vezető személye;
- ORA.GEN.110 (a) és (b) pontokban említett személyek;
- Szervezeti dokumentáció, repülésbiztonsági politika és eljárások;
- Létesítmények.
- Előzetes Hatósági jóváhagyáshoz nem kötött változásokra vonatkozó eljárások.

Amennyiben a szervezet neve kerül változtatásra, új kérelmet kell benyújtani.

3.1.3 Előzetes Hatósági jóváhagyáshoz nem kötött változások

A Hatóság előzetes jóváhagyását igénylő változtatások hatálya alá nem tartozó – egyszerűbb – változtatásokat a Szervezet saját hatáskörében is elvégezheti.

Ezek lehetnek:

- Új elméleti vagy gyakorlati oktató alkalmazása
- Elméleti vagy gyakorlati oktató törlése az oktatók listájáról, amennyiben az oktató - növendék arány nem csökken 1:6 alá és a futó tanfolyamok lebonyolításához megfelelő számú oktató marad a szervezetenél.
- Új légi jármű felvétele az oktatásra használt légi járművek listájára, amennyiben az új légi jármű típusa, műszerezettsége továbbá üzemmentartója megegyezik egy korábban a listán lévő légi járműével
- Légi jármű eltávolítása az oktatásra használt légi járművek listájából, amennyiben a listán marad még legalább egy ugyanolyan típusú és műszerezettségű légi jármű.
- Új elméleti oktatás terem használata, amennyiben felszereltsége megegyezik a korábban elfogadott tantermekével.
- Helyesírási, stilisztikai hibák javítása.
- Legkésőbb a módosítás érvénybe lépésekor el kell végezni az érintett dokumentáció(k) módosítását.

3.1.4 Szervezeti változások kezelése

3.1.4.1 Előzetes Hatósági jóváhagyáshoz kötött változások

Előzetes Hatósági jóváhagyáshoz kötött változtatás iránti kérelmet 30 nappal a tervezett bevezetés előtt kell benyújtani. Vezető személy változása esetén a változtatási kérelmet az érvénybe lépés előtt 10 nappal be kell nyújtani. Előre nem látható változást a lehető leghamarabb jelezni kell a Hatóság felé. A kérelem tartalmazza a változtatások körét ismertető, valamint a változtatások megvalósításának és bejelentésének módját ismertető eljárást. A tervezett módosítást az OM A Part módosítások eljárása című pontja alapján vezeti be.

3.1.4.2 Előzetes Hatósági jóváhagyáshoz nem kötött változások

A Felelős Vezető döntése alapján előkészített változtatások körét ismertető, valamint a változtatások megvalósításának és bejelentésének módját ismertető eljárást az érvénybe lépés előtt, a Hatóság felé továbbítani kell. A tervezett módosítást az OM A rész módosítások eljárása pontja alapján vezeti be.

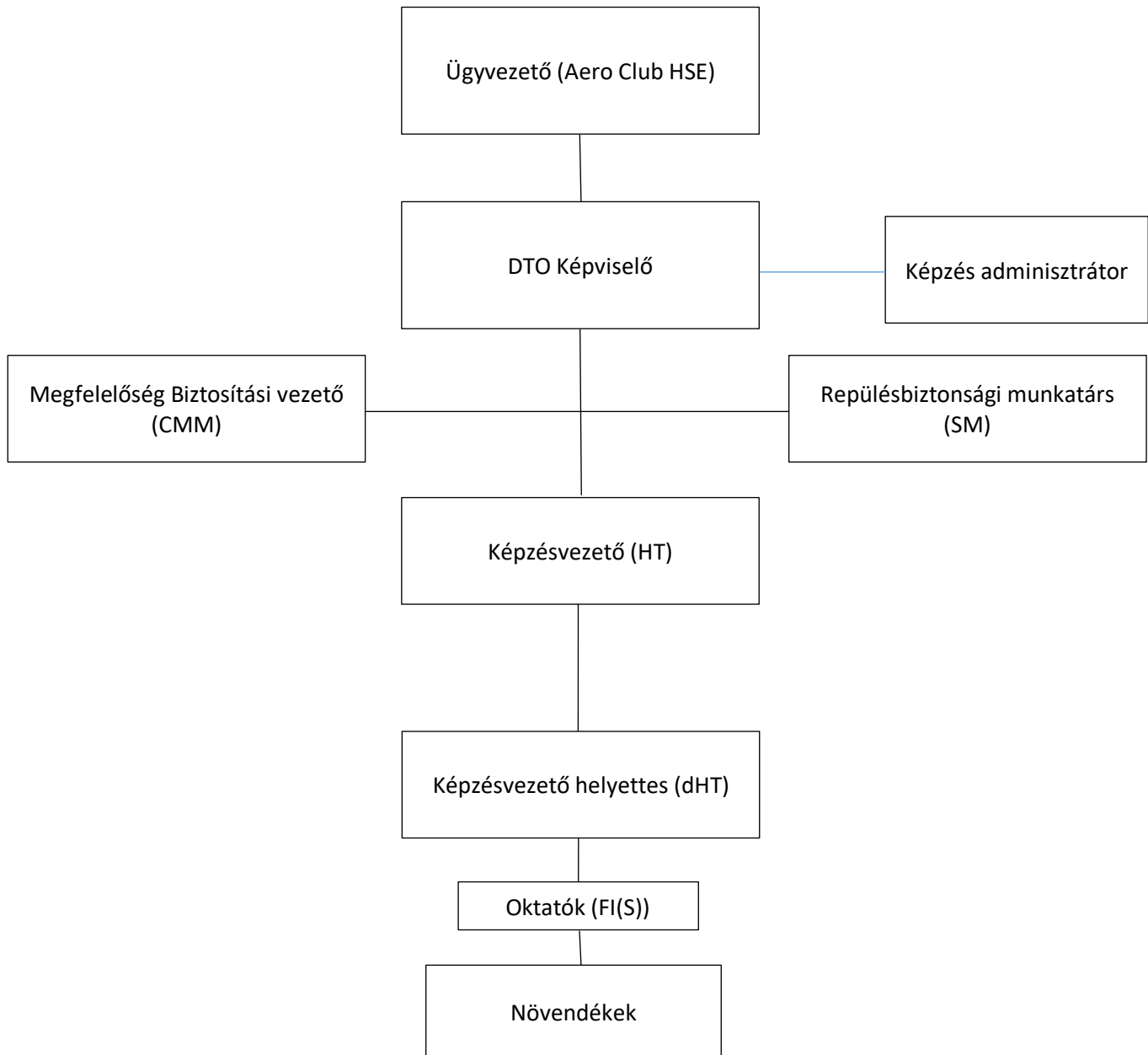
3.2 Elosztási lista

Az Üzemeltetési Kézikönyvet a következő személyek között kell szétosztani:

Sorsz.:	A kézikönyv tulajdonosa:	Mennyiség:	Aláírás:	Dátum:
1.	NFM Légügyi Hivatal (elektronikus pdf)	NA	NA	
2.	HajduFly DTO AM (elektronikus pdf)	NA	NA	
3.	HajduFly DTO HT (elektronikus pdf)	NA	NA	

Sorsz.:	A kézikönyv tulajdonosa:	Mennyiség:	Alíírás:	Dátum:
4.	HajduFly DTO dHT (elektronikus pdf)	NA	NA	
5.	HajduFly DTO Oktatók (elektronikus pdf)	NA	NA	
6.	HajduFly DTO Növéndékek (elektronikus pdf)	NA	NA	

4 A Repülési Képzési Szervezet (DTO) felépítése



4.1 Tisztségviselők

4.1.1 DTO képviselő (AM)

Az AM felel a DTO vezetői feladatainak összehangolásáért. Kinevezi a DTO szervezeti ábráján szereplő vezetőket és felügyeli a tevékenységüket.

Az AM az Aero Club HSE elnöksége nevezi ki és vonhatja vissza a kinevezését.

Az AM az Aero Club HSE elnöksége számára nyújthatja be lemondását.

Név:	Tapasztalat:
Bodrogközi László	2000-től repül: vitorlázórepülő, TMG, LSA és UL repülőgépeken. 2023-tól FI(S), 2024-től PPL és ULPL jogosítással rendelkezik. programozó matematikus végzettségű, üzleti folyamatfejlesztési szakember 1998-tól a Neuron Szoftver Kft. ügyvezetője.

4.1.2 Képzésvezető (HT)

Név:	Tapasztalat:
Vig István	1987 -tól repül, 2014-től oktató, 2018-2022 MVSZ DTO Hajdúszoboszlói képzésvezető helyettese, Repülőgép sárkány-hajtómű üzemmentartó üzemmérnök, Aeroplex Central Europe Kft. repülőgép szerelő

A repülési képzés, illetve elméleti képzés megfelelő összehangolásának biztosításáért, valamint az egyes növendékek előre haladásának ellenőrzéséért a HT felelős.

A HT a HajduFly DTO-nál rendelkezik vitorlázó pilóta szakszolgálati engedéllyel, valamint oktatóként szerzett széles körű tapasztalattal, és megfelelő vezetői képességekkel.

A képzésvezető feladata biztosítani a HajduFly DTO repüléseihez szükséges, a hatósági követelményeknek megfelelő szakszolgálati engedéllyel és jogosítással rendelkező pilóta állományt. Végrehajtani a pilóták előírásos repülés-technikai ellenőrzését, továbbképzését. Elkészíteni és naprakész állapotban tartania a HajduFly DTO Képzési Kézikönyvét, valamint az egyéb vonatkozó Kézikönyveit, biztosítani, hogy azt az érintett teljes állomány ismerje és betartsa. A felelős vezetői utasítások kiadásával, szakmai továbbképzésekkel biztosítani, hogy az állomány a repüléseket a vonatkozó hazai és nemzetközi előírások maradéktalan betartásával, biztonságos színvonalon hajtsa végre.

Felel a repülési oktatók felügyeletéért és a teljes repülési képzés egységesítéséért.

Felelős a megbízott pilóta állomány szakmai színvonaláért, rendszeres továbbképzéséért és felkészültségének ellenőrzéséért.

Megszervezi a légijármű pilóta állomány képzését, ellenőrzi felkészültségüket.

4.1.3 Képzésvezető helyettes (dHT) SPL, FI(S) és kiterjesztések esetén.

Név:	Tapasztalat:
Monori György	2006-óta repül, 2018-tól FI(S)

Rendelkezik a meghirdetett repülésképzési tanfolyamokhoz kapcsolódó pilóta szakszolgálati engedéllyel, valamint a kapcsolódó oktatói jogosítással FI(S). Rendelkezik széleskörű oktatói tapasztalattal.

A Képzésvezető időleges távollétében ellátja annak feladatait.

4.1.4 Megfelelőség biztosítási vezető

A Megfelelőség biztosítási vezető közvetlenül a HajduFly DTO képviselőjének alárendeltségében végzi munkáját, és ellenőrzésének eredményeiről is közvetlen jelentést tesz. Gondoskodik a szakmai eljárás- és utasításrendszer felállításáról és fejlesztéséről a szervezetre vonatkozó jogszabályoknak és a képzőszerv célkitűzéseinek megfelelően.

Felelős a repülés végrehajtására vonatkozó hazai és nemzetközi előírások betartásáért, illetve betartatásáért.

Szervezi és irányítja a DTO megfelelési biztosítási rendszerét. Eljárhat a felügyeleti hatóságoknál a szükséges engedélyezési és jóváhagyási eljárások ügyében. A Megfelelőség biztosítási vezető közvetlen kapcsolatot tart a képzésvezetővel és az DTO minden részére szabad rálátással bír.

Név:	Tapasztalat:
Illés Péter	2022-től repül. Angol szakfordító, pedagógia, fizika tanár, MBA végzettséggel rendelkezik. 5 évig a Debreceni Egyetem neveléstudományi tanszéken dolgozott. 13 évig a National Instruments (NI Hungary Kft.)-nél középvezető, 60 fős szoftver minőségbiztosítási terület vezetője. 4 év IL-PE Kft. szervezetfejlesztési vezető.

4.1.5 Repülésbiztonsági vezető (SM)

Név:	Tapasztalat:
Makai Sándor	1992-től repül vitorlázórepülőgépen, 2003-tól vitorlázórepülő oktató, gyémántkoszorús, nemzeti bajnok, vitorlázórepülő pilóta, 1995-től katonai helikopter pilóta, alezredes, Magyar Honvédség Harcihelikopter Zászlóalj - Zászlóaljparancsnok

Felelős a HajduFly DTO repülésbiztonsági kézikönyvében (SMM) szereplő folyamatok betartásáért.

A részletes feladatkör leírása a SMM-ben található.

4.1.6 Képzés adminisztrátor

A Képzésadminisztrátor feladata segíteni a DTO napi operatív feladatait. Támogatja a képzésnyilvántartó szoftver napi használatát az oktatók és a növendékek esetében is. A Képzésadminisztrátort a Képviselő jelöli ki.

4.2 Oktatók (elméleti és gyakorlati)

4.2.1 Elméleti ismeretek oktatói

Az elméleti ismeretek oktatói rendelkeznek vagy rendelkeztek szakszolgálati engedéllyel vagy az oktatott tantárgyhoz szükséges felsőfokú végzettséggel, valamint a vizsga tárgyainak megfelelő légitözlekedési tapasztalattal, illetve megbízásuk előtt az általuk oktatandó területen az DTO felelős szakmai vezetői előtt vizsgaelőadás keretében bizonyították hozzáértésüket.

Név:	Szakszósám:	Születési dátum:
Illés Péter (elméleti oktató, pedagógia)	HU.FCL.005066	1973.09.06.
Gyüre Péter (elméleti oktató, ATPL jogosított)	SI.FCL.A.A.000331	1983.12.04.
Kajó Gábor	HU.SFCL.5000110	1961.04.22.

A gyakorlati oktatók részt vesznek az elméleti oktatásban is.

4.2.2 Elméleti és gyakorlati oktatók

Az oktatók rendelkeznek:

Az általuk vezetett repülési tanfolyamhoz kapcsolódó pilóta szakszolgálati engedéllyel és jogosítással (jogosításokkal).

Az általuk vezetett repülési tanfolyamhoz kapcsolódó oktatói jogosítással, úgymint:

- repülési oktató FI (S) vagy FI(R)

Rendelkeznek az DTO keretein belül meghatározott képzés vezetésére jogosító légitözlekedési hatósági felhatalmazással, amennyiben tisztségviselők.

Az elméleti és gyakorlati oktatók listája:

Név:	Szakszósám:	Születési dátum:
Bodrogközi László	HU.SFCL.087189, FI(S)	1975.03.14
Gulyás György	HU.FCL.010493, FI(S)	1967.07.09.
Király Árpád	HU.SFCL.5000204, FI(S), FI(UL)	1980.01.31.
Lustyik György László	HU.SFCL.010768, FI(S)	1974.12.30.
Márton Attila József	HU.SFCL.004444, FI(S)	1963.03.14.
Monori György	HU.SFCL.088741, FI(S)	1976.09.27.
Szamosújvári Lilla Beáta	HU.SFC.000537, FI(S)	1998.02.23.
Víg István	HU.SFCL.004964, FI(S)	1969.06.22.
Lustyik Alexander	HU.SFCL.005271, FI(S)	2006.10.14.

Név:	Szakszósorszám:	Születési dátum:
Bényei Zsolt	HU.SFCL.087301, FI(S)	1964.07.26.
Troska László József	HU.SFCL.003928	2000.10.08.

4.3 Növendékek

A növendékek feladata, hogy az általuk jelentkezett feladatra felkészüljenek, és a repülésre megfelelő állapotban az egyeztetett időpontokra megjelenjenek.

Az oktatásra jelentkezéstől a repülés befejezéséig munkáját a parancsnokpilóta (oktató) alárendeltségében és utasításai szerint látja el.

A típusra érvényes utasítás szerint végzi a repülés előkészítését, a repülőgép ellenőrzését.

Kiszámítja a felszálló tömeget és súlypontszámítást végez, intézkedik az esetleges csomagok elhelyezésére, biztonságos rögzítésére.

Az oktatóval együtt értékeli az időjárási helyzetet, elkészíti az üzemi és ATC repülési tervet (amennyiben szükséges).

Biztosítja, hogy a repülés végrehajtásához szükséges valamennyi okmány a fedélzetre kerüljön.

4.4 Képzések

Szakszolgálati engedély megszerző:

- SPL képzés

Jogosítás megszerző:

- SPL TMG kiterjesztés
- FI(S) oktató képzés
- FI(S) TMG oktató képzés

Megújító képzések:

- SPL, FI(S)

A Szervezet a képzéseit magyar nyelven folytatja.

5 Működési és oktatási helyszínek

5.1 Székhely

HajduFly DTO

Aero Club HSE székhelye: 4200 Hajdúszoboszló, Repülőtér

Tel: +36 30 9282161

E-mail: dto@hajdufly.hu

Web: www.hajdufly.hu

A Hatóság felé a szervezetet képviselő személyek és adatai:

Bodroközi László (DTO képviselő) Tel.: +36 30 928 2161

E-mail: dto@hajdufly.hu

Vig István képzésvezető Tel.: +36 70 479 9798

E-mail: ht@hajdufly.hu

Bázisrepülőtér:

Hajdúszoboszló Repülőtér

ICAO kód LHHO

Pozíció Hajdúszoboszló 360°0,1km

Koordináta 47° 27' 20,7" N (WGS 84) 021° 23' 44" E (WGS 84)

Magasság 102m

Hívójel: Hajdúszoboszló info

Frekvencia 124,210 MHz

Forgalmi kör: 04LH, 22RH 1000 ft AGL

Repülőtér kategória IV. osztályú nem nyilvános repülőtér

5.2 Elméleti oktatás létesítményei

Az elméleti oktatás a repülőtéren erre a célra kialakított oktatótermekben zajlik.

Az épületben és a repülőtéren több mellékhelység is rendelkezésre áll, a növendékek megfelelő ellátása érdekében.

Az AMC2 ORA GEN 215 c pont alapján egyetlen szoba is megfelelő egy bázison, csak rendelkeznie kell a következő felszerelésekkel: megfelelő térképek, AIS és meteorológiai információk beszerzéséhez szükséges eszköz (pl. pc, mobil), a dokumentáció kitöltéséhez szükséges megfelelő asztal, az oktatók és növendékek számára megfelelő pihenő alkalmatosság, repülésbiztonsági kiadványok, az oktatáshoz szükséges oktatási eszközök pl. tábla.

5.2.1 Oktatótermeink

- LHHO repülőtér főépületének helyiségei
- LHHO Hangárok és műhely
- LHHO Repülőtér területe
- 4032 Debrecen, Böszörményi út 68. (Neuron Szoftver Kft. irodája)

6 Oktatásra használt légijárművek

A B. részben került felsorolásra.

7 DTO működési szabályai

7.1 A repülésekre vonatkozó általános utasítások

A repülések szervezésénél és végrehajtásánál be kell tartani az HajduFly DTO „Vitorlázórepülések végrehajtási utasítása” című utasítást.

7.2 Repülések jóváhagyása, felhatalmazás repülésre

Csak az a pilóta láthat el parancsnoki pozíciót, akit arra a HajduFly DTO Képzésvezetője megbízott. (A megbízás elektronikus formában történik, amely nyomtatható.) Gyakorlati oktatási tevékenységet az DTO szervezetén belül az a személy végezhet, akit arra a DTO Képzésvezetője felhatalmaz, rendelkezi érvényes és megfelelő szakszolgálati engedéllyel és orvosi minősítéssel.

7.3 Repülési programok előkészítése

A napi repüléseket az oktatók a növendékek bevonásával tervezik. A repülésekre való felkészüléskor az oktató ismételt felhívja a növendék figyelmét az alábbiakra, a feladat helyes végrehajtása véget, úgy mint:

- Navigációs eljárások helyes végrehajtása,
- A rádiózás szabályainak helyes végrehajtása,
- A repülőgép kiszolgálása
- Az ATC információk
- A meteorológiai információk
- Vészhelyzetek a repülés során
- Repülés során bekövetkező egyéb váratlan, rendkívüli helyzetek, események és azok megoldása.

7.4 A növendékek fegyelmezettsége

A növendék egyedül repülése során amennyiben repülési szabályt szeg, eltilthatók a további feladatok végzésétől. Továbbá eltiltható akkor is, ha nem a repülésre megfelelő ruházatban vagy egészségi állapotban, vagy ha elméleti felkészültségük nem éri el a megállapított megfelelő szintet. A többszörösen vétkező növendéket a vezetőség eltanácsolhatja.

A növendék nem megfelelő viselkedéséről az oktatója feljegyzést készít a felelős vezetőnek, aki mérlegeli a problémát, más oktatót jelöl ki vagy esetleg eltanácsolja a növendéket. A Felelős Vezető döntéséről írásos formában tájékoztatja a növendéket, amely bekerül a növendék személyes dokumentációjába.

7.4.1 Növendékek kihágásai

A parancsnok pilóta köteles jelenteni a feletteseinek, ha a növendék nem az érvényben lévő szabályoknak megfelelően hajtja végre a feladatait.

A biztonság érdekében a parancsnok-pilóta időlegesen felmentheti a növendéket a repülési feladat alól. Erről haladéktalanul írásos jelentést kell készítenie.

7.5 Általános feltételek

A HajduFly DTO-nál PP (Parancsnok Pilóta - PIC) beosztást tölthet be, aki:

- rendelkezik a Felelős Vezető által kiadott, névre szóló „PP megbízás”-sal
- rendelkezik érvényben lévő szakszolgálati engedéllyel, különös tekintettel a folyamatosság meglétére
- rendelkezik érvényes orvosi engedéllyel
- oktatói beosztást az a PP személy láthat el, aki rendelkezik megbízással

- Kétüléses repülésnél minden esetben az oktató (két oktató esetében az ellenőrző oktató) a parancsnok.

Megjegyzés:

- ez a megbízatás lehet egy alkalomra/feladatra szóló, éves vagy több éves megbízatás.
- a PP megbízatás korlátozásai lehetnek:
 - oktatásra nem kell PP megbízatás a vizsgarepülések esetében a hatóság által kinevezett vizsgáztató pilóták számára.

7.5.1 A parancsnokpilóta felelőssége

A vonatkozó magyar törvény és nemzetközi szabvány szerint a repülés időtartama alatt megilleti a végső döntés joga a repülés biztonságát meghatározó minden kérdésben. A biztonság érdekében eltérhet a repülési szabályoktól, a légiforgalmi irányító szolgálat utasításaitól, de köteles az eltérést jelenteni, és a kiváltó ok megszűnte után az engedélynek megfelelő állapotot helyreállítani, vagy a megváltozott feltételeknek megfelelő új engedélyt kérni.

Jogosult minden olyan utasítás kiadására, melyet szükségesnek tart a repülőgép, valamint a repülőgépen lévő személyek és vagyontárgyak biztonságának megóvásához.

Jogszerű utasításait a személyzet tagjai kötelesek végrehajtani.

Jogosult az olyan személy kiszállítására, vagy csomag eltávolítására, amely véleménye szerint potenciális veszélyt jelent a repülőgép vagy a repülőgépben lévő személyek biztonságára.

Megtagadhatja olyan személy szállítását a repülőgépen, akinek alkoholos, vagy kábítószeres befolyásoltsága olyan mértékű, hogy veszélyeztetheti a repülőgép, vagy a repülőgépen lévő személyek biztonságát.

Megtagadhatja a kitoloncolt, vagy őrizetes lévő személyek szállítását, amennyiben ezek szállítása bármilyen veszélyt jelent a repülőgép, vagy a repülőgépen lévő személyek biztonságára.

Repülés alatt, ameddig az illetékes rendőrhatalóság az intézkedést át nem veszi, a nyomozó hatóságokra érvényes jogkör illeti meg, a jogellenes cselekményekkel szemben ennek megfelelően léphet fel.

Felelős a légijármű biztonságos üzemeltetéséért, a fedélzeten tartózkodó személyek biztonságáért.

A repülés előírásoknak megfelelő előkészítéséért, a légijármű repülésre alkalmasságának eldöntéséért a rendelkezésre bocsátott okmányok és személyes ellenőrzése alapján.

A repülés megkezdése előtt és annak folyamán az utasok tájékoztatásáért, amiben ki kell térni a repülés alatti magatartásra, a vészkijáratok, biztonsági és vészmentő felszerelések elhelyezésére és használatára.

Repülési esemény, vészhelyzet, baleset bekövetkezése esetén, a fedélzeten tartózkodó személyek biztonsága érdekében, a körülményeknek legjobban megfelelő döntés meghozásáért, a légijármű repülőképes állapotának megtartásáért, és ha az eseményt megelőzni nem lehetett, a mentési eljárások következetes irányításával a következmények minimálisra csökkentéséért.

Vészhelyzetbe került másik légi vagy tengeri járműnek segítséget nyújtani a saját légijármű biztonságának veszélyeztetése nélkül.

A fedélzeti rend megtartásáért.

Esemény, baleset, rendellenesség esetén a jelentési kötelezettség teljesítéséért.

7.5.2 A parancsnok pilóta hatásköre

A PP egy személyben felelős a repülés teljes időtartama alatt minden repüléssel kapcsolatos döntés meghozataláért és végrehajtásáért, amelyeket más szabályok nem szabályoznak. (Ilyen más szabályok lehetnek az általános törvényszerűségek, törvények, rendeletek és kapcsolódó részei, AIP, a szervezet belső

működését szabályzó utasítások, különösen ez a kézikönyv.) Munkája során viselnie és alkalmaznia kell a ráruházott kötelelességeket, és jogokat.

A PP köteles elfogadni a szervezet felelős vezetőjét, és annak azon jogát, hogy a repülésszakmai személyes iratokba bármikor betekinthesse, a PP repülésszakmai múltjáról (a személyes adatok védelmének tiszteletben tartása mellett) információkat beszerezhesse.

A PP repülés végrehajtásával kapcsolatos ténykedéséért (döntéséért) a szervezeten belül csak a Felelős Vezető (távolléte esetén a Főoktató) felé tartozik (repülés szakmai) felelősséggel.

A repülés gazdaságossága tekintetében az ügyvezető felé tartozik beszámolási kötelezettséggel.

A PP a repüléssel kapcsolatos repülésszakmai döntéseinek felelőssége:

- Időben, abban a pillanatban kezdődik, amikor a feladat végrehajtásával megbízzák, illetve a feladatot elvállalja, és elkezd a végrehajtást, és addig tart, amíg a feladatot végre nem hajtotta, a repüléssel kapcsolatos adminisztrációt el nem végezte, illetve feljegyzést nem készít a nem végrehajthatóság okairól,
- Biztosítottság szempontjából, (akár a légi járműben keletkezett kárral kapcsolatban, akár másnak okozott „harmadik személlyel” kapcsolatban, akár a személyzet többi tagjával kapcsolatban, akár az utassal kapcsolatban) akkor kezdődik, amikor a személyzet bármely tagja (vagy az utas) a fedélzetre lép abból a célból, hogy a repülésben (bármilyen státuszban is) részt vegyen, és addig tart, amíg a repülés végrehajtása után a fedélzetet el nem hagyta mindenki.

A PP repülés szakmai hatáskörrel rendelkezik:

- az összes személyzeti tag felett, ha távol vannak a bázistól (telephelytől), a repülési feladat befejezéséig, a repülés közben,
- az összes utas és növendék felett a repülés alatt, a légi jármű kabinjának zárásától annak leszállás utáni kinyitásáig

A parancsnok pilóta a felelős, hogy:

- a folyamatos rend és nyugalom a repülés egész ideje (és a teljes szolgálat) alatt megmaradjon,
- az utasok, a növendék biztonsága ne legyen veszélyben,
- a repülés a legszigorúbb biztonsági előírásoknak megfelelően az OM és Aircraft Flight Manual (Légiüzemeltetési kézikönyv) ajánlásai és korlátozásai alapján legyenek végrehajtva,
- a repülés biztonságos és pontos navigálással és az összes érvényben lévő szabály és ajánlás alapján történjen,
- a fedélzeten minden a legnagyobb rendben és biztonságban történjék.

A parancsnok-pilóta köteles:

- biztosítani, hogy az összes normál és vészhelyzeti eljárást a személyzet valamennyi tagja betartsa mind a földön, mind a levegőben,
- képezni és korrigálni a személyzet mindet tagját.

7.5.3 A parancsnok-pilóta kötelelességei

- általánosan felkészülni minden repülési feladatra,
- az aktuális feladatra részletesen felkészülni,
- végrehajtani a légi jármű műszaki átvételét és az ehhez szükséges megbeszélést lefolytatni a műszaki személyzettel,
- pilóta üzemű légi jármű esetén, illetve alkalmi leszállóhelyeken a repülés előtti ellenőrzést végrehajtani,

A repülés alatti tevékenység alatt a PP köteles:

- a légi járművet az érvényben lévő szabályoknak megfelelően üzemeltetni,
- az érvényben lévő rádióforgalmazási szabályoknak megfelelően végrehajtani a feladatot,
- megbizonyosodni lehetőség szerint arról, hogy a kapott engedélyek megfelelnek az érvényben lévő ajánlásoknak és ahhoz szigorúan tartania magát a repülés során,
- megbizonyosodni arról, hogy a hajózó személyzet összes tagja folyamatosan tájékoztatva lett az esetleges változásokról, esetleg bármely nem rutinszerű feladatról a repülést érintően.

A repülés utáni tevékenység után a PP köteles:

- az esetleges (műszaki) eltéréseket, meghibásodásokat az Fedélzeti naplóban (munkanapló) bejegyezni, pontosan megnevezve a meghibásodás mibenlétét,
- az észlelt jelenséget vagy az eltérés mértékét pilóta üzemeltetésű légi jármű meghibásodása esetén azonnal megtenni a,
- szükséges jelentéseket a felettesek irányába,
- elvégezni a repülés utáni feladatokat (pl. jelentések, adminisztráció).
- Oktatói jelentések elkészítése, növendék munkafüzet elkészítése, vezetése.

A parancsnok pilóta különleges döntései azok a döntések, amelyeket csak az adott feladat végrehajtásával megbízott PP hozhat (ezekért a döntésekért csak a Felelős Vezető felé tartozik magyarázattal):

- a repülési feladat megkezdését illetően (vállalja-e, vagy sem az adott feladatot), nemlegesség esetén a kiváltó ok megnevezésével írásos jelentést kell készíteni,
- a felszállást illetően (felszállás folytatása vagy megszakítása)

7.6 Utasok szállítása

Oktatás során nem szállít a DTO utasokat.

A növendék egyedül repülése alatt a fedélzeten nem tartózkodhat más személy.

Toborzó célú repülésnél az utasoknak biztonsági oktatást kell tartani a felszállás előtt, különös tekintettel a vészelhagyásra és a fedélzeti viselkedésre vonatkozólag. Toborzó célú repülés esetén a repülési idő nem lehet hosszabb, mint 20 perc, és nem lehet eltávolodni a felszálló reptér vonatkozási pontjánál 5 km-nél messzebbre. A toborzó célú repüléseknél be kell tartani az ÉKM légügyi főosztálya által kiadott AP003 sz. utasítást.

8 A repülőgép dokumentációja

A légi jármű légi alkalmassági nyilvántartásai a következő dokumentációkból állnak:

- Légi jármű fedélzeti napló
- Korlátozott idejű berendezések, segédberendezések törzslapjai
- Légi üzemeltetési utasítás
- Halasztott tételek jegyzéke (ha alkalmazandó)
- Rádióengedély
- Légi alkalmassági bizonyítvány
- Légi alkalmassági felülvizsgálati bizonyítvány
- TPL biztosítás (felelősségbiztosítás)
- Lajstromozási bizonyítvány
- Üzemeltetési szerződés egy CAO szervezettel.

Légi jármű fedélzetén tartandó okmányok:

- Légi-alkalmassági bizonyítvány; (ARC)
- Légi jármű rádió engedély;
- TPL biztosítás (felelősségbiztosítás) másolat
- Üzemképességet tanúsító bizonylat (CRS);
- A típus jóváhagyott, naprakész légi-üzemeltetési utasítása (AFM) ;
- Egyéb fedélzeti dokumentáció;
- A légi járművet repülésre alkalmasnak nyilvánító, rendszeresített műszaki okmány;
- útvonal navigációhoz szükséges VFR ICAO térkép 500 000-es;
- A kitöltött ATS repülési terv (ha írásban lett leadva);
- A vonatkozó NOTAM bulletin és egyéb AIS tájékoztatók;
- A szükséges meteorológiai okmányok;
- Nemzetközi repülésben az érintett országok által megkövetelt egyéb dokumentáció,

Megjegyzés:

Vitorlázógép esetében a légi üzemeltetési utasítás, a repülési terv (ha alkalmazandó), a CRS, a repülőgép fedélzeti napló, a TPL biztosítás, a légi-alkalmassági bizonyítvány másolata és a térképen kívül minden fent felsorolt dokumentum szállítható és tárolható a visszaszállító gépjárműben is, illetve helyi repülés esetében a releváns repülőtér zárt helyiségében, azzal a kikötéssel, hogy egy esetleges hatósági ellenőrzés esetén az bemutatható legyen.

9 A dokumentumok megőrzése

A DTO a következő nyilvántartásokat vezeti és őrzi legalább 3 évig, elsősorban elektronikus formában, biztonságos szerveren:

- Minden összeállított részletes és rendszeres előrehaladási beszámolókat, a felmérőkkel, az időszakos minősítő repülések és földi vizsgák dokumentációjával együtt; és
- Személyi nyilvántartást, úgymint orvosi minősítések, jogosítások érvényességi ideje stb.

A DTO a repült idővel kapcsolatos okmányait a következő eljárás szerint tárolja:

- Légi jármű fedélzeti naplót az utolsó bejegyzéstől számított 36 hónapig
- Légi jármű, vagy berendezés karbantartási dokumentációját a használatból történő kivonás után még 24 hónapig

- Légijármű, vagy valamely korlátozott idejű berendezésének összes repült idejét a használatból történő kivonás után még 24 hónapig.
- Légijármű, vagy berendezésre kiadott légi alkalmassági irányelvek érvényes állapotát a használatból történő kivonás után még 24 hónapig
- Minden egyéb légijárművel, vagy annak berendezésével kapcsolatos dokumentációra használatból történő kivonás után még 12 hónapig.
- A légijárművek napi repült idejének, valamint leszállás számának rögzítése elektronikus módon kerül rögzítésre.
- Az oktatással kapcsolatos dokumentumok naprakészen tartásáért, archiválásáért a CMM a felelős.
- A képzés folyamatában a képzési szervezet digitálisan tárolja a légijárművek dokumentumait, biztosítva az illetékesek hozzáférését és megakadályozva a dokumentumok károsodását.
- A papír alapú dokumentumok digitalizálása (szkennelés) havonta történik.
- Az elméleti képzés nyilvántartása papír alapon vagy elektronikusan történik.
- A gyakorlati képzés képzési naplójának vezetése digitálisan vagy papír alapon történik, amelyből a képzési napló pdf formátumban előállítható.
- A képzési napló pdf formátumú példánya a képzés végén kigenerálásra kerül és a rendszertől külön fizikai tárhelyen kerül tárolásra.
- Ha a képzés nyilvántartása papír alapon történik, akkor a papír alapú dokumentumok beszkennelésre kerülnek és a szervezet központi tárhelyén digitálisan tárolásra kerülnek.

A repülőszemélyzet képesítéseinek nyilvántartása (szakszolgálati engedélyek és jogosítások)

A HajduFly DTO-nak nyilvántartásokat kell vezetnie a személyzetről. A nyilvántartásokat a szervezet elsődlegesen digitálisan vezeti, a szervezet biztonságos központi szerverén, az adatok archiválása havonta történik meg.

Az adatok naprakészen tartása a felelős vezető által kinevezett képzésvezető felelőssége.

A nyilvántartásnak a pilóta által végrehajtott összes repülést, beleértve a különbözeti és hozzászoktató képzéseket, és az adatokat tartalmaznia kell. Az érintett légijármű személyzeti tag, valamint a hatóság kérésére a nyilvántartásoknak hozzáférhetőnek kell lennie. Az összes, repülési személyzeti tagként végzett repüléssel kapcsolatos részletet a tartalmi követelményeknek megfelelő, repülési napló formátumú könyvben az oktatók, pilóták és növendékek saját maguknak vezetik.

A repülési idő nyilvántartást az DTO késedelem nélkül köteles bemutatni a légiközlekedési hatóság felhatalmazott képviselőjének kérésére, ellenőrzés céljából.

A növendék pilóta köteles repülési naplóját minden repülése alkalmával magánál tartani, az oktatói felhatalmazások igazolásával.

Az oktatók és növendékek összes releváns adata (pl. szakszolgálati engedély, orvosi alkalmasság, érvényesség lejáratok stb.), a HajduFly DTO erre kialakított szerverén kerül nyilvántartásra.

9.1 Meghosszabbítás (egészségügyi alkalmasság és jogosítások)

9.1.1 Szakszolgálati jogosítások meghosszabbítása

A szakszolgálati engedélyek jogosításait az DTO személyenként nyilvántartja, azokat a 1178/2011/EU Rendelet alapján vezeti.

Egészségügyi alkalmasság meghosszabbítása.

Az orvosi minősítésnél a jelenleg hatályos, 1178/2011/EUPart-MED rendelet alapján kell eljárni.

Az orvosi minősítések lejárati idejét az DTO nyilvántartja személyenként.

10 Repülési időkorlátozások

10.1 Oktatók

10.1.1 Repülési idő

Az OPS maximális repülési idő előírásai nem vonatkoznak az HajduFly DTO-ra, nem kereskedelmi és nem gazdasági célú munkát végez (NCO), de a DTO alkalmazza az egy napra engedélyezett felszállást és repülési időt. Az oktató növendék arány max. 1:6.

A növendék a kiképzés alatt egy napon maximum 5 felszállást végezhet.

A II. szakasz. 8. feladatát követően egy nap csak egy feladatot repülhet a növendék.

Oktatók maximum 55 felszállást végezhetnek oktatásban naponta.

Az ellenőrző repülés időtartama maximum 6 óra lehet.

Távrepülés esetén nincs korlátozva a napi repülési idő.

Távrepülés és iskolakörözés együttes alkalmazása esetén az oktató napi limitje 7 óra.

10.1.1.1 Repülési idő túllépése

A 10.1.1 pontban meghatározott napi (24 órán belüli) repülési idő a HT engedélyével 10% - al növelhető.

10.1.2 Szolgálati idő

Az OPS ezen előírásai nem vonatkoznak az HajduFly DTO-ra, mivel nem kereskedelmi munkát végez és nem komplex légi járművet alkalmaz, továbbá nem alkalmaz főállású oktatót.

10.1.3 Oktatók pihenési ideje

A pihenőidő a két oktatási nap közötti idő, melyet a pilóta saját belátása alapján oszt be, és tölt el, de figyelembe véve azon elvárást, hogy a másnapi repülési előtt legalább egy egybefüggő, 8 órás alvással töltött pihenés biztosítva legyen.

A pihenő idő alatt repülésjogi szempontból a személyzetet bármilyen szolgálati vagy egyéb munkahelyi feladat alól fel kell menteni. A pihenés helyének és módjának a megválasztása az adott személyzet (személy) felelőssége.

A napi pihenő idő betartásának felelőse a PP.

Pihenésre alkalmas helynek kell tekinteni az olyan helységet (lakás, szálloda, bázis, stb.), ahol a kor színvonalának megfelelő minőségű fekvőhely, takarók, stb., áll rendelkezésre, és van megfelelő tisztálkodási, zuhanyozási lehetőség

Két egymást követő napon a szolgálatok közötti pihenőidő minimum 9 óra.

10.1.3.1 Pihenő idő csökkentése

A pihenő idő legrövidebb figyelembe vehető időtartama 9 óra, ami abban az esetben csökkenthető 8 órára, ha a PP ugyanazon szolgálati helyen lép szolgálatba a pihenő idő után, ahol előtte a szolgálatot befejezte, és a szolgálati hely alkalmas a kor színvonalának megfelelő pihenésre.

10.1.4 Munkaidő

Minden olyan egyéb idő, amit a Munka Törvénykönyve annak minősít.

10.2 Növendékek

Oktatónak joga és kötelessége a növendék fokozatos terhelése. Amennyiben a repülések során a növendék fáradását tapasztalja, úgy a növendék repülési idejét korlátozhatja. Az oktatóval, kétüléssel géppel végzett távrepülésre nem vonatkozik a napi 3 órás korlát.

10.2.1 Növendékek pihenési ideje

A növendékekre vonatkozó pihenési idő megegyezik az oktatókkal. Így a növendékek is a repülés előtti éjszaka minimum 8 órát kell, hogy aludjanak. Ez, valamint az alkoholfogyasztással kapcsolatos előírásokat, követelményeket a szervezet bemondás és látszat alapján mérlegeli. Ittasság vizsgálatot szükség esetén szűrő próba szerint ellenőrzi.

11 Egyéb rendelkezések

11.1 Pilóták repülési naplói

Az oktatók repülési idejét a szervezet digitálisan tartja nyilván (lásd ezen kézikönyv nyilvántartás pontja). Mindezen nyilvántartás mellett a pilóták saját nyilvántartást is vezetnek. A nyilvántartás egyénekenként változhat. A nyilvántartásoknak naprakész állapotban kell lenniük és meg kell felelnie a 1178/2011/EU rendelet követelményeivel. A növendékek repülés után repülési naplóikat az oktató felügyelete alatt töltik ki. Az oktatás során a repülési naplóba be kell vezetni a feladat számát, illetőleg az HajduFly DTO által kiadott vitorlázórepülésre vonatkozó végrehajtási utasításában foglaltakat.

11.2 Repüléstervezés (általános)

A repülések tervezését az oktatók a növendékek bevonásával végzik. A feladat meghatározásánál mindenkor figyelembe kell venni a meteorológiai és ATC információkat, továbbá a növendékek képességét, felkészültségét is. Az oktató szükség esetén az DTO felelős vezetőitől kérhet támogatást döntésében. Ebben az esetben az oktató nem dönthet a felelős vezetővel ellentétesen.

11.3 Biztonság (általános)

A kiképzések alatt a DTO a repülőtéren földi rádiós szolgálatot biztosít. A kiképzési repülések során amennyiben a légijármű elhagyja a repülőtér körzetét, úgy repülési tervet ad le. A repülési tervben megjelölt repülési időtartamot az ATC szolgálata, és a repülőtér rádiós ügyeleti szolgálata is figyeli. A kiképzések során folyamatos a rádiókapcsolat az ATC szolgálattal. Vész vagy nem várt helyzet esetében az ATC szolgálat értesíti a DTO ügyeleti szolgálatát. Az ügyeleti szolgálat értesíti a vészhelyzeti szolgáltatókat a légiközlekedési hatóságot a DTO vezetését illetve a társasággal kapcsolatos balesetkivizsgáló, repülésbiztonsági szervezetet.

11.4 Hozzáférés

- A DTO biztosítja a hozzáférést az illetékes hatóságoknak, létesítményeihez, légijárműveihez, valamint dokumentumaihoz.
- A kézikönyvek a bázisrepülőtereken zárt irodában, zárt szekrényben találhatóak, illetve a szerverről letölthetők, melyek hozzáférését a
- Képzésvezető, vagy az általa kijelölt személy felügyeli.
- A növendékek oktatóikon keresztül férhetnek hozzá a Szervezet kézikönyveihez, szükséges dokumentumokhoz, az oktatók felhatalmazását a Képzésvezető határozza meg.
- A zárt irodai helység biztosítja, hogy illetéktelenek a dokumentumokhoz ne férjenek hozzá.

11.5 Jogszabálykövetés

A jogszabálykövetés a Megfelelőség Ellenőrzési vezető feladata.

Elsősorban interneten keresztül figyeli és követi a szervezetre vonatkozó jogszabályok (1178/2011/EU és vonatkozó AMC/GM-ek) változásait (www.easa.eu, www.nkh.gov.hu).

Jogszabályváltozás esetén a Megfelelőség Ellenőrzési vezető értesíti a megfelelő szakmai vezetőt, akivel megteszik a szükséges lépéseket a változásnak megfelelően. Amennyiben a kézikönyvek módosítása válik szükségessé, jelen kézikönyv módosítások című pont alatt részletezett eljárást alkalmazza a szervezet.

11.6 Szerződött partnerek

A Szervezet oktatásaihoz, képzéseihez nem alkalmaz kiserződött tevékenységeket.

11.7 Komplexitás

A HajduFly DTO nem minősül komplex szervezetnek.

12 Megújító képzések (renewal):

Lejárt jogosítás megújítása esetén szükséges egy Ismeretfrissítő képzés elvégzése egy jóváhagyott Képző Szervezetnél (ATO, DTO). Ezen Ismeretfrissítő képzés célja, a légijármű- osztály biztonságos üzemeltetéséhez szükséges készségszint helyreállítása. A képzésbe bevont személy szakmai előzményei alapján a Képzésvezető egyedileg, személyre szabottan határozza meg az Ismeretfrissítő képzés összetételét. A szakmai előzmények megállapításához elsődlegesen felmérő repülés, vagy a hajózó napló bejegyzései szolgálnak. A szükséges képzési terv összeállításakor figyelembe kell venni a következőket:

1. A jelölt szakmai tapasztalatát,
2. Az adott típus/osztály komplexitását,
3. A lejárat óta eltelt időt:
 - Amennyiben a lejárat óta nem telt el több mint 3 hónap; a többi feltételt is figyelembe véve a Képzés Vezető határozhat úgy, hogy nincs szükség ismeretfrissítő képzésre.
 - Amennyiben a lejárat óta eltelt 3 hónap, de nem több, mint 1 év; a képzésnek legalább 2 képző repülést kell tartalmaznia.
 - Amennyiben a lejárat óta eltelt 1 év, de nem több mint 3 év; a képzésnek legalább 3 képző repülést kell tartalmaznia, melyek lefedik a legfontosabb meghibásodásokat az adott típusra/osztályra vonatkozóan.
 - Amennyiben a lejárat óta eltelt több mint 3 év, akkor a képzésvezető által előírt egyénre szabott megújító képzést kell végeznie a képzésbe bevont személynek.

A jelölt szükségleteinek felmérését követően össze kell állítani egy egyedi képzési tervet, hangsúlyt fektetve a feltárt hiányosságokra.

Az ismeretfrissítő képzés személyre szabott tematikáját a Képzés Vezető állítja össze.







A frissítő képzés dokumentumait ugyanúgy kell kezelni, mint az egyéb képzési dokumentumokat, melynek eljárásait az A rész tartalmazza.

Az Ismeretfrissítő képzés sikeres elvégzése után a Szervezet terjeszti fel a hatósági jártassági vizsgára a jelöltet.

13 Katonai beszámítás:

Nem alkalmazandó

Módosítások Jegyzéke

Módosítás száma:	Módosítás dátuma:	Leírás:	Aláírás:
HajduFly.OM.001	2022.11.15.	A HajduFly DTO szervezeti struktúrájának változtatása. LAPL és PPL képzésért felelős képzésvezető helyettes kinevezése.	
HajduFly.OM.006	2023.07.24.	Új oktatók felvétele: Bodrogközi László Király Árpád Szamosújvári Lilla Beáta	
HajduFly.OM.008	2024.08.31.	A HajduFly DTO szervezeti struktúrájának módosítása. Monori György dHT kinevezése. A PPL, LAPL, TMG vontatói képzés törlése Csóka József, Jakab István, Juhos István, Gáspár Tibor, Szauer Zsolt Rives-Abreau Dávid, Vincze Péter törlése az oktatók közül LHSS repülőtér törlése a képzési helyszínek közül. A személyre szóló időjárás minimumok törlése.	
HajduFly.OM.010	2026.04.12.	Az elméleti tanfolyam nyilvántartása történhet elektronikusan is. Bodrogközi László jogosításai bővültek.	
HajduFly.OM.011	2026.04.12.	Oktatói lista bővítése, repülőgépek listájának módosítása	
HajduFly.OM.012	2026.05.18.	Oktatók listájának bővítése	

Szándékosan üresen hagyva

B rész-Műszaki

14 Oktatásra használt légi jármű típusok:

- R-26SU
- IS-28B2
- SZD-30 Pirat
- Janus CM
- SF-25 Falke
- Zugfogel III

15 Rádió berendezés

A légi járművekbe beépített rádió berendezéseknek rendelkezniük kell a vonatkozó hatóság által kiállított engedéllyel.





A kiképző gépeket lehetőség szerint el kell látni rádió berendezéssel. A berendezések kezelésére a növendékeket minden esetben ki kell képezni.

Az adott képzés tematikája minden esetben meghatározza, hogy pontosan mely műszereket szükséges a képzés során megismerni.

16 Megengedett eltérések

A vitorlázó repülőgépeken nincs alkalmazva a megengedett eltérési lista.

17 Módosítások Jegyzéke

Módosítás száma:	Módosítás dátuma:	Leírás:	Aláírás:
HajduFly.OM.005	2023.06.09.	R-26SU Góbé típus felvétele a képző repülőgépek közé	
HajduFly.OM.007	2023.08.25.	HA-BEH felvétele a képzésre használt repülőgépek közé	
HajduFly.OM.009	2024.08.31.	HA-BEH kivétele a képzésre használt repülőgépek közé. Zugfogel felvétele a repülőgépek közé.	
HajduFly.OM.011	2026.04.12.	Repülőgép típusok felvétele	

Szándékosan üresen hagyva

C rész-Útvonal

18 Teljesítmény

A légijármű teljesítmény osztályát a gyártó által készített bizonyítvány alapján a légiközlekedési hatóság állapítja meg.

A Szervezet által oktatásra használt légijárművek (kivéve a vitorlázó repülőgépek) 965/2012/EU I. rendelet mellékletének 94.pontja alapján a „B” teljesítményosztályba tartoznak.

A teljesítményre vonatkozó korlátozásokat az adott légijármű égiüzemeltetési utasítása tartalmazza.

A teljesítményszámítást a repülés előtt közvetlenül szükséges elvégezni.

A fel és leszállás, valamint az útvonal tervezése során a légijárművek légiüzemeltetési utasításai szerinti teljesítmény adatokat és a korlátozásokat kell figyelembe venni.

A képzések során a légiüzemeltetési utasítás alapján ismerteti meg az adott légijármű teljesítményszámításaira vonatkozó információkat az oktató.

Értelemszerűen a teljesítmény számítás nem vonatkozik a vitorlázó-repülőgépekre.

19 Repüléstervezés

19.1 Irányelvek

A HajduFly DT tüzelőanyag tervezési elveinek lényege, hogy nem a feladat végrehajtásához szükséges mennyiség biztosításával, hanem a fogyasztással kell takarékoskodni, a repülési üzemmódokat helyesen megválasztva. A feltöltött tüzelőanyag mennyiségnek biztosítani kell a feladat végrehajtását a szükséges tartalékkal az időjárás és más, feltételezhető, vagy előre nem látható okokból bekövetkező eltérésekre és az útvonal repülés alatti áttervezésére. Ugyanakkor a feleslegesen szállított tüzelőanyag mennyiség károsan befolyásolja a repülőgép teljesítmény jellemzőit.

A tüzelőanyag számításnál a következő szempontokat kell figyelembe venni:

- Az itt leírtakat és a típusok légiüzemeltetési kézikönyveiben található teljesítmény grafikonokat és fogyasztási táblázatokat a repülési tömeg, magasság és légköri állapotjelzők szerint;
- A repülés tényleges körülményeit, ezen belül:
 - A reális fogyasztási adatokat;
 - A számított repülési tömeget
 - A várható meteorológiai viszonyokat;
 - A Légitforgalmi Szolgálatok eljárásait és tervezhető korlátozásait;

19.2 A tüzelőanyag szükséglet összetevői

A tüzelőanyag számításokat az itt leírtak szerint, a repülés várható körülményeit és a repülés alatti áttervezés lehetőségét is figyelembe véve kell elvégezni. A repülési feladat végrehajtásához szükséges tüzelőanyag mennyiség az alábbi tételekből állhat:

- Gurulási tüzelőanyag (Taxi fuel)
- Útvonal tüzelőanyag (Tripfuel)
- Tartalék tüzelőanyag (Reservefuel)
- Parancsnoki tartalék (Extra fuel)

A teljes számítások elvégzése nagyobb távolságú útvonalrepülés esetén szükséges, egy helyi gyakorló repülésnél esetleg csak arra korlátozódik, hogy negyed, fél vagy teljes feltöltéssel mennyi időt lehet repülni.

19.3 Részletes tüzelőanyag számítások

19.3.1 Gurulási tüzelőanyag (Taxi fuel)

A szükséges mennyiség nem lehet kevesebb annál, ami az állóhelyen motorindítástól a felszállás kezdőpontjáig elfogy. Az indulási repülőtér gurulási úthossza és forgalmi sűrűsége alapján, tapasztalati úton, időt kell meghatározni, majd erre típusonként a szükséges mennyiséget literben vagy kg-ban.

19.3.2 Útvonal tüzelőanyag (Tripfuel)

Felszállástól a leszállás utáni kifutás végpontjáig szükséges tüzelőanyag mennyiség, ami a következő tételek összege:

- Felszálláshoz és kezdeti emelkedéshez szükséges mennyiség a várható indulási eljárást figyelembe véve;
- Az utazó magasságra emelkedéshez szükséges mennyiség, lépcsőzetes emelkedést is számításba véve;
- Utazó szakasz szükséglet az emelkedés végpontjától a süllyedés kezdőpontjáig;
- Süllyedéshez szükséges mennyiség, utazó magasságról a megközelítési eljárás kezdő magasságáig, számításba véve a repülőtér szabvány érkezési eljárásait;
- Megközelítés és leszállás a célrepülőtéren;

A felsorolt tételeket a típus LK - AFM táblázatai, grafikonjai segítségével lehet meghatározni a tervezett repülési tömeg, repülési magasság, és előjelzett magassági széladatok alapján.

19.3.3 Tartalék tüzelőanyag (Reservefuel)

A tüzelőanyag tartaléknak biztosítani kell a részben tervezhető, részben előre nem látható körülményekből adódó többletfogyasztást, az esetleges repülés alatti áttervezés fedezetét, ami akár más útvonal, új cél és kitérő repülőtér kiválasztásával is járhat. A tartalék tüzelőanyag mennyisége az alábbi tételek összege.

Ennek egyes tételei kötelezőek, másokat a körülmények teszik indokolttá:

- Biztonsági tartalék (Contingencyfuel) a nem tervezhető eltérésekre;
- Kitérő repülőtér tartalék (Alternatefuel)
- Végső tartalék (Finalreservefuel)
- Kiegészítő tartalék tüzelőanyag (Additionalfuel): csak speciális repülésekre,
- Parancsnoki tartalék (Extra fuel): a parancsnokpilóta joga, hogy azelőbbieken felülül további tartalékot képezzen.

19.3.4 Biztonsági tartalék (Contingencyfuel)

Több tételből tevődik össze, körülmények meghatározása elsősorban hosszú útvonalakon fontos, mivel a tervezésnél nem lehet számításba venni valamennyi fogyasztást befolyásoló tényezőt, pl. szélviszonyok változása, a tervezettől eltérő utazó magasság, stb. Erre szolgál az alábbi a) változat. Rövid távolságon (rövid repülési idő) a tervezésnél számításba vett szél, repülési magasság, hőmérséklet eltérés hatása nem olyan jelentős, ezért a b) alatti változat eredményez nagyobb tartalékot. A két változat közül azt kell alkalmazni, amelyik a nagyobb tartalékot eredményezi.

1. Változat

A tervezett útvonal szükséglet (tripfuel) 5%-a, vagy a tervezett útvonalszükséglet 3%-a, ha útvonal kitérő repülőtér van kiválasztva, ahová akkor kell folytatni a repülést, ha a fogyasztás megnövekedése miatt a tüzelőanyag maradvány nem biztosítja a célrepülőtér elérését, a tervezett kitérő repülőtérre is figyelembe véve; vagy 20 perc repülésre elegendő mennyiség, az útvonal tüzelőanyag számításnál alkalmazott fogyasztással számolva. Feltételezett, hogy az operátor ismeri az adott repülőgép tényleges fogyasztási

adatait; vagy 15 perc repülésre szükséges tüzelőanyag a célrepülőtér felett 1500 ft (450) magasságon, várakozási sebességgel, szabvány légköri viszonyokkal számolva. Ez csak külön hatósági jóváhagyással alkalmazható, ami az operátor fogyasztási statisztikájának elemzése alapján szerezhető meg.

2. Változat

5 perc várakozáshoz szükséges tüzelőanyag mennyiség a célrepülőtéren, 1500 ft (450 m) magasságon, várakozási sebességre és szabvány légkörre számolva.

19.3.5 Kitérő repülőtér tartalék (Alternatefuel)

Ezt a tartalékot kell biztosítani minden esetben, ha kitérő repülőtérre kell kijelölni. A tartaléknak elegendőnek kell lenni az alábbiak végrehajtására:

- Megszakított megközelítés a célrepülőtéren DA/H vagy MDA/H magasságon, a közzétett „MissedApproachProcedure” eljárás szerint;
- A megszakított megközelítés magasságáról emelkedés a kitérő repülőtér útvonal magasságára;
- Utazó üzemmód a süllyedés kezdőpontjáig;
- Süllyedés a kitérő repülőtér megközelítési eljárásának kiinduló magasságáig, a kiadott érkezési eljárás szerint;
- Megközelítési eljárás és leszállás;
- Két kitérő repülőtér kiválasztása esetén a tüzelőanyag számítást a távolabbi repülőtérre kell elvégezni.

19.3.6 Végső (vész) tartalék tüzelőanyag (Finalreservefuel)

Az a tartalék tüzelőanyag, ami végső, előre nem tervezhető esetekben kerül elfogyasztásra (pl. megszakított és megismételt megközelítés a kitérő repülőtéren). A parancsnokpilótának nagy valószínűséggel vészhelyzetet kell bejelenteni, amikor a vésztartalék kifogyasztása is megkezdődött. A végső tartalék mindig kötelező, és az alábbi meghatározott mennyiség a repülőgép kategóriától függően:

- Benzinmotoros légijárművek: 30 perc repülésre szükséges tüzelőanyag;
- Gázturbinás légijárművek: 30 perc repülésre szükséges tüzelőanyag, a kitérő repülőtér fölött, (vagy célrepülőtér fölött, ha kitérő nincs kiválasztva), 1500 ft (450 m) AGL magasságon, várakozási sebességgel, érkezésre számított repülési tömeggel.

19.4 Tüzelőanyag szükséglet – helyi repülés

Helyi repülésnél, amikor a légijármű nem távolodik el a repülőtértől 10 percnél nagyobb távolságra, a repülést a feladathoz szükséges tüzelőanyag mennyiség 20 perc tartalék tüzelőanyaggal lehet megkezdeni. Az utolsó leszállást olyan számítással kell végrehajtani, hogy földet érés után még minimálisan 15 percre elegendő tüzelőanyag mennyiség maradjon.

19.5 A tüzelőanyag fogyasztás repülés alatti ellenőrzése

A parancsnokpilóta minden repülés előtt személyesen köteles ellenőrizni a tüzelőanyag tervezést és a feltankolt mennyiséget. Nem kezdheti meg a repülést a számítottnál kevesebb tüzelőanyaggal.

Repülés alatt rendszeresen ellenőrizni kell a tüzelőanyag fogyását. Az első ellenőrzést az utazó magasság elérésekor, az utazó teljesítmény beállítása után kell végrehajtani. A repülési időtől függően, de minimálisan 30 perc időközönként kell megismételni a tüzelőanyag készlet ellenőrzését, és a repülés tervhez viszonyított menetét. Az ellenőrző pontoknál fel kell jegyezni a maradékot és a repülési tervhez viszonyított repülési idő eltérést percben + vagy – előjellel.

A süllyedés megkezdése előtt a parancsnokpilóta a cél-, és kitérő repülőtér időjárási és forgalmi helyzete, valamint a tüzelőanyag maradék értékelése alapján hozza meg döntését. Bizonytalan időjárási helyzetben, amikor a sikeres megközelítés és leszállás valószínűsége kicsi, fel kell készülni a repülés áttervezésére. Légijármű VFR repülés esetén ismerni kell a biztonságos kényszerleszálló helyeket. Ha a tüzelőanyag készlet előre nem látható ok miatt nem biztosítja a célrepülőtér elérést úgy, hogy ott a tartalék 20 perc alá csökkenne, fel kell készülni az esetleges kényszerleszállásra.

20 Terhelés

A képzések során a légiüzemeltetési utasítás alapján ismerteti meg az adott légijármű terhelés számításaira vonatkozó információkat az oktató.

A HajduFly DT légijárműveinek Légiüzemeltetési kézikönyve tartalmazza a terheléssel kapcsolatos eljárásokat.

21 Időjárási minimumok

21.1 Időjárási minimumok (növendékek)

Növendékek nem repülhetnek útvonalat, hogy ha a földi látástávolság kisebb, mint 5 km, és a felhőalap kisebb mint 450 m (1500 láb) AGL.

22 Képzési útvonalak/területek

A képzési útvonalak a magyar FIR-en belül a VFR repülési szabályok figyelembevételével kell meghatározni. A képzési útvonalak mindig az adott feladathoz kerülnek összeállításra, az oktatást végző oktató által. Az oktató a növendékével egyeztet legkésőbb a repülést megelőző napon az adott útvonalról, hogy a növendéknek elég felkészülési ideje jusson a feladatra.

Légtérrepülés esetén mindig az aktuális közzétett repülőtér rendjének megfelelően kell eljárni. A növendék az adott repülőtér ismeretéből írásos vizsgát tesz a repülések megkezdése előtt, oktatója felügyelete alatt, mely a személyi dossziéjában kerül tárolásra.

Szándékosan üresen hagyva

D rész-Oktatók Képzése

23 Oktatók képzése

23.1 Személyek kijelölése

A repülő személyzeti tagok képzettségéért a HajduFly DTO-nál a Képzésvezető felel. Az Ő felelőssége, hogy a szervezet keretein belül oktatói tevékenységet folytató pilóták megfelelő továbbképzést kapjanak.

23.2 Bevezető képzés, értékelés

Minden egyes új oktatónak meg kell ismerni a társaság DTO-ra vonatkozó eljárásait. A bevezető képzés célja, hogy az újonnan érkezett oktató, illetve az, aki azt a tevékenységet még nem folytatta, egységesen tegye a jövőben az DTO keretein belül.

Így bevezető képzésben kell részesülnie minden új oktatónak.

A bevezető képzés során meg kell ismertetni az oktatókkal:

- jelen kézikönyv tartalmát, külön kiemelve felelősségi körüket,
- képzésük rendeltetését,
- az általuk oktatandó elméleti tananyagot
 - a képzési kézikönyvet
 - a képzési tematikát

A bevezető képzést minden esetben a felelős vezetők tartják. Az elméleti oktatás egységesítéséért és az oktatók képzéséért a Képzésvezető felel.

A bevezető képzést követően az alkalmazott, oktatói megbízásától függően gyakorlati, illetve elméleti vizsgát kell tennie a tanultakból.

A szintfelmérőben a kérdések száma minimum 6, maximum 12 lehet. Az értékelés két féle eredményt adhat, úgy, mint megfelelt vagy nem felelt meg. A megfelelt értékeléshez 75%-ban kell az oktatóknak helyes választ adni. Az oktató, aki nem felelt meg a szintfelmérőn ismételt vizsgára kötelezhető. Az ismételt vizsga időpontját nem lehet hamarabb megtartani, mint 5 munkanap.

23.3 Ismeretmegújító képzés, értékelés

Megújító képzés célja, hogy az DTO keretein belül működő oktatók figyelmét ismételten felhívja a szervezet egységes oktatásra.

A megújító képzés során az DTO részben meggyőződik az alkalmazottai felkészültségéről, megfelelő szakmai tudásáról, részben pedig továbbképzési lehetőséget is biztosít. A továbbképzés során az alkalmazottaknak minden szakmai információt biztosítani kell.

A megújító képzést a felelős vezetők tartják évente vagy jelentős változás esetén.

Megjegyzés:

Cél az egységes oktatási rendszer kialakítása, ezért a képzésen résztvevő oktatóknak azt kell bizonyítaniuk, hogy elsajátították a társaság eljárásait, és azokat gyakorlatban is megfelelően tudják alkalmazni.

23.4 Egységes szintre hozó képzés, értékelés (sztenderdizálás)

Fontos szempont a képzések során felhívni az oktatók figyelmét az egységes tananyagra, illetve azok előadására.

A képzés évente, vagy jelentős változás esetén kerül megtartásra.

Az ismeretmegújító és egységes szintre hozó képzéseket egy időben összevontan is meg lehet tartani.

23.5 Készség ellenőrzés

A képzések során az oktatókat az DTO felelős szakmai vezetői ellenőrzik (HT vagy főoktató). A szakmai vezetők az oktatókat évente egyszer ellenőrzik, munkájukat felügyelik. Elméleti oktatás esetén ez a








tanfolyam egy órájának meghallgatását jelenti, gyakorlati oktatás esetén a képzés megfigyelése földről, vagy amennyiben a gép alkalmas rá levegőből, majd az ellenőrző személy értékeli a tevékenységet. Amennyiben hiányosság merül fel az oktatásban, a HT és az AM dönt a további képzésről vagy oktató eltanácsolásáról, amely az oktató személyi mappájába kerül írásos formában.




E rész-Függelékek

Szándékosan üresen hagyva

Szándékosan üresen hagyva

Hatósági jóváhagyásra nem kötelezett módosítások

Módosítás száma:	Módosítás érvényessége (-tól/től):	Leírás:	Aláírás:
HajduFly.OM.002	2022.11.15.	Az elméleti oktatók közé Zsuga Zsófia és a gyakorlati oktatók közé Gáspár Tibor és Vincze Péter felvétele	
HajduFly.OM.003	2022.11.15.	A repülőgépek közé a HA-BEF és a D-3977 felvétele	
HajduFly.OM.004	2023.01.15.	A HA-BEH felvétele repülőgépek közé és a HA-BEF törlése a repülőgépek közül.	
HajduFly.OM.005	2023.06.09.	Az R-26SU Góbé repülőgépek felvétele a képzésre használt légijárművek közé HA-BEH törlése a repülőgépek közül	
HajduFly.OM.006	2023.07.24.	Új oktatók felvétele: Bodrogközi László Király Árpád Szamosújvári Lilla Beáta	
HajduFly.OM.007	2024.08.31.	A HA-BEH felvétele repülőgépek közé.	
HajduFly.OM.008	2024.08.31.	A HajduFly DTO szervezeti struktúrájának módosítása. Monori György dHT kinevezése. A PPL, LAPL, TMG vontatói képzés törlése Csóka József, Jakab István, Juhos István, Gáspár Tibor, Szauer Zsolt Rives-Abreau Dávid, Vincze Péter törlése az oktatók közül LHSS repülőtér törlése a képzési helyszínek közül.	

		A személyre szóló időjárási minimumok törlése.	
HajduFly.OM.009	2024.08.31.	HA-BEH kivétele a képzésre használt repülőgépek közé. Zugfogel felvétele a repülőgépek közé.	
HajduFly.OM.010	2025.02.15	Az elméleti tanfolyam nyilvántartása történhet elektronikusan is. Bodrogközi László jogosításai bővültek	
HajduFly.OM.011	2025.02.15.	Az SZD-30 Pirat felvétele repülőgépek közé.	
HajduFly.OM.012	2026.05.18.	Oktatók listájának bővítése	