

Kiadás napja: 2025.x.x.	Hatálybalépés napja: 2025.x.x.	Hatályos: További értesítésig
----------------------------	-----------------------------------	----------------------------------

Jogalap:
A légi közlekedésről szóló törvény (864/2014) 9. §-a

A rendelet be nem tartásáért kiszabható szankciókat a következő rendelkezések tartalmazzák:
A légi közlekedésről szóló törvény (864/2014) 175. és 178. §-a

Módosítással kapcsolatos információk:

Ez a rendelet hatályon kívül helyezi a Finn Közlekedésbiztonsági Ügynökség által 2011. július 6-án kiadott, a vitorlázó repülőgépekről szóló OPS M2-9 légi közlekedési rendeletet (TRAFI/4841/03.04.00.00/2011).

VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK

Tartalomjegyzék

1	SOVELTAMISALA.....	2
2	MÄÄRITELMÄT.....	2
3	TEKNISET MÄÄRÄYKSET.....	3
3.1	Liitimiä koskevat vaatimukset.....	3
3.1.1	Vaatimukset 1-paikkaisille liitimille.....	3
3.1.2	Vaatimukset 2-paikkaisille liitimille.....	3
3.2	Vaatimukset kilpailu- ja esittelytoiminnassa.....	3
3.3	Käyttörajoitukset ja huolto-ohjeet.....	3
3.4	Huolto-, korjaus- ja muutostyöt.....	4
3.5	Liitimen asiakirjat.....	4
3.6	Muun kuin jaloilta lähtevän liitimen luettelointi ja merkintä.....	4
3.7	Suomessa valmistetun liitimen merkinnät ja valmistuskirjanpito.....	5
4	TOIMINNALLISET MÄÄRÄYKSET.....	5
4.1	Varustevaatimukset.....	5
4.2	Lennon valmistelu ja suorittaminen.....	5
4.3	Muut toiminnalliset vaatimukset.....	6
5	OHJAAJALTA EDELLYTETTYÄ IKÄÄ, TIETOA, TAITOA JA KOKEMUSTA KOSKEVAT VAATIMUKSET.....	6
5.1	Ikää koskevat vaatimukset.....	6
5.2	Tietoa koskevat vaatimukset.....	6
5.3	Taito ja kokemus, jota edellytetään itsenäiseen lentämiseen.....	6
5.4	Kokemus, jota edellytetään matkustajan kuljettamiseen.....	7
5.5	Kokemus, jota edellytetään kaupalliseen lentotoimintaan liitimellä.....	7
5.6	Tiedollisten ja taidollisten vaatimusten todentaminen.....	7
6	KOULUTUS.....	8
7	ONNETTOMUUKSISTA JA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN.....	9
8	POIKKEUKSET.....	9
9	SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET.....	9

1 HATÁLY

Ez a rendelet a (2) bekezdésben meghatározott vitorlázó repülőgépekre alkalmazandó, amelyek az EASA-rendelet I. melléklete kizár az EASA-rendelet¹ alkalmazási köréből, így a nemzeti szabályozás hatálya alá tartoznak. A rendelet a pilóta nélküli légi járművekre nem alkalmazható.

2 FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

E légi közlekedési rendelet alkalmazásában:

EFTA-ország: az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodást aláíró állam;

lábról indítható vitorlázó repülőgép: olyan vitorlázó repülőgép, amelynek felszállása mindig lábról indítható. A vitorlázó repülőgépet akkor is lábról indíthatónak kell tekinteni, ha rendelkezik a felszállást segítő segédkerekekkel vagy sítalpakkal, amennyiben azok nem zavarják a lábról indított felszállást. A csökkent mozgásképességű személyek által használt és a fel- és leszállást segítő segédkerekekkel vagy sítalpakkal felszerelt vitorlázó repülőgépeket továbbra is lábról indítható vitorlázó repülőgépnek kell tekinteni, ha a vitorlázó repülőgépet ezen alkatrészek eltávolítása után lábról lehet indítani;

képzés: a hallgató arra való kiképzése, hogy önálló pilótává váljon egy adott vitorlázórepülőgép-típusra vonatkozó képzési programmal, vagy egy képzési programnak megfelelően nyújtott egyéb képzéssel összhangban, mint amilyen az olyan hallgató számára nyújtott képzés, aki már engedélyt kapott arra, hogy önállóan repüljön egy másik, hasonló vezérlési móddal rendelkező, de szerkezeti eltérő vitorlázórepülő-típussal, az utasok szállítására vonatkozó képzés és az új felszállási módszerekre vonatkozó képzés;

képzési bizonyítvány: egy oktató által kiállított írásbeli bizonyítvány, amely igazolja a képzésnek a képzési programmal összhangban történt sikeres elvégzését. A képzési bizonyítvány a vitorlázórepülőgép-típus vezérlési módjának megfelelő érvényes vagy lejárt pilóta-szakszolgálati engedéllyel, vagy a FAI (Légisportok Világszövetsége, *Fédération Aéronautique Internationale*) szabályai szerint kiadott vitorlázórepülőgép-pilóta tanúsítvánnyal vagy nemzeti vitorlázórepülőgép-pilóta tanúsítvánnyal is egyenértékű;

vitorlázó repülőgép: az alábbi csoportosításban meghatározott légi jármű és berendezés, amely az EASA-rendelet I. melléklete szerint nem tartozik az említett rendelet hatálya alá.

A. csoport: tömegközéppont áthelyezéssel kormányzott ultrakönnyű légi járművek és motoros siklóernyők, melyeknél az átesési sebesség vagy a minimális állandó repülési sebesség leszálláskor nem haladja meg a 35 csomós kalibrált légsebességet (CAS), amelyek legfeljebb két ülésel rendelkeznek, és amelyeknek tömege nem nagyobb, mint az EASA-rendelet I. mellékletének e) pontjában említett határértékek;

B. csoport: együléses, legfeljebb 80 kg, vagy kétüléses, legfeljebb 100 kg üres tömegű vitorlázó repülőgépek;

C. csoport: egyéb, pilóta által irányított légi járművek, amelyeknek üres tömege üzemanyaggal együtt legfeljebb 70 kg;

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1-122. o.).

vitórlázórepülőgép-típus: olyan vitórlázó repülőgépek, amelyek a vezérlést és a kialakítást tekintve lényegében azonosak;

a vitórlázó repülőgép parancsnoka: a légi közlekedésről szóló törvény 52. §-ában meghatározott légi jármű parancsnoka;

pilóta: az a személy, aki ténylegesen irányítja a vitórlázó repülőgépet, még akkor is, ha nem ő a parancsnok;

üres tömeg: a vitórlázó repülőgép üres tömege, amikor a vitórlázó repülőgép fel van szerelve a repüléshez szükséges rögzített berendezésekkel.

E rendelet alkalmazásában a repülést akkor kell megkezdettnek tekinteni, amikor a vitórlázó repülőgép a repülés megkezdése céljából elkezdi mozogni, és akkor ér véget, amikor a vitórlázó repülőgép a leszállást követően teljesen megáll.

3 MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

3.1 A vitórlázó repülőgépekre vonatkozó követelmények

3.1.1 Az együléses vitórlázó repülőgépekre vonatkozó követelmények

3.1.1.1. Finnországban használható az a vitórlázó repülőgép, amelynek légi közlekedésben való használatát valamely másik uniós tagállam vagy EFTA-ország jóváhagyta. A 120 kg-nál kisebb üres tömegű vitórlázó repülőgépek esetében azonban elegendő a szárnyra vonatkozó jóváhagyás.

3.1.1.2. Amennyiben a vitórlázó repülőgépet Finnországban gyártják, meg kell felelnie a valamely uniós tagállamból vagy EFTA-országból származó vitórlázó repülőgépekre vonatkozó műszaki követelményeknek. A Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökség megfelelőségi tanúsítványt állít ki az e követelményeknek való megfelelésről.

3.1.1.3. Kérelem alapján a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökség az uniós tagállamok és az EFTA-országok műszaki követelményeitől eltérő műszaki követelmények alkalmazását is jóváhagyhatja.

3.1.2 A kétüléses vitórlázó repülőgépekre vonatkozó követelmények

3.1.2.1. A Finnországban használt és máshol gyártott vitórlázó repülőgépnek meg kell felelnie a valamely másik uniós tagállam vagy EFTA-ország, illetve annak területén működő illetékes szervezet által jóváhagyott műszaki követelményeknek, és rendelkeznie kell típusjóváhagyással vagy azzal egyenértékű jóváhagyással. A 120 kg-nál kisebb üres tömegű vitórlázó repülőgépek esetében azonban elegendő a szárnyra vonatkozó jóváhagyás.

3.1.2.2. Amennyiben a vitórlázó repülőgépet Finnországban gyártják, meg kell felelnie a valamely uniós tagállamból vagy EFTA-országból származó vitórlázó repülőgépekre vonatkozó műszaki követelményeknek. A Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökség megfelelőségi tanúsítványt állít ki az e követelményeknek való megfelelésről.

3.1.2.3. Kérelem alapján a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökség az uniós tagállamok és az EFTA-országok műszaki követelményeitől eltérő műszaki követelmények alkalmazását is jóváhagyhatja.

3.2 A versenyekre és bemutatókra vonatkozó követelmények

A 3.1. szakaszban foglaltakon kívül külföldi tulajdonban lévő vitórlázó repülőgép akkor használható Finnországban megrendezett versenyeken, bemutatókon vagy más hasonló repülési tevékenységek során, ha megfelel a vitórlázó repülőgép tulajdonosának hazájában érvényes, vitórlázó repülőgépekre vonatkozó előírásoknak. Az ilyen vitórlázó

repülőgép bármely 12 egymást követő hónapból álló időszakban legfeljebb két hónapig maradhat Finnország területén.

3.3 Használati korlátozások és karbantartási utasítások

A vitorlázó repülőgépnek rendelkeznie kell egy kézikönyvvel, amely tartalmazza a vitorlázó repülőgép használatára vonatkozó esetleges korlátozásokat, valamint a karbantartásra vonatkozó utasításokat. Ez a kézikönyv nem kötelező olyan vitorlázó repülőgépek esetében, amelyeket vitorlázó repülőgép üzemeltetője saját maga épített vagy saját maga módosított, feltéve, hogy a vitorlázó repülőgépet nem használják képzési célokra.

3.4 Karbantartási, javítási és módosítási munkák

3.4.1. A vitorlázó repülőgép karbantartását, javítását és módosítását a gyártó által adott vagy a területen általánosan használt utasításoknak megfelelően kell elvégezni. A munkát végző személynek megfelelő képzettséggel, tapasztalattal, utasításokkal, helyiségekkel és felszereléssel kell rendelkeznie a tevékenység végzéséhez.

3.4.2. A vitorlázó repülőgép tulajdonosának vagy üzemben tartójának el kell végeznie vagy el kell végeztetnie a gyártó által előírt karbantartásokat, ellenőrzéseket és módosításokat, valamint a berendezés légi alkalmasságához szükséges intézkedéseket.

3.5 A vitorlázó repülőgép dokumentumai

A légi közlekedésről szóló törvény 61. §-ától eltérve a légi közlekedés céljára használt vitorlázó repülőgépeknek a következő érvényes dokumentumokkal kell rendelkezniük:

- a) a 3.3. szakaszban említett üzemeltetési kézikönyv;
- b) a légiközlekedési biztosításokról szóló rendelet² és a légi közlekedésről szóló törvény 138. és 139. §-a szerinti biztosítási igazolások, ha az a szóban forgó légiközlekedési tevékenységhez szükséges;
- c) rádióengedély, ha a vitorlázó repülőgép engedélyezett rádió-adóberendezéssel van felszerelve;
- d) a vitorlázó repülőgép katalogizálására vonatkozó határozat, ha a szóban forgó vitorlázó repülőgépet katalogizálni kell.

A dokumentumoknak nem kell a fedélzeten lenniük a repülés során, de azokat kérésre be kell mutatni ellenőrzésre a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökségnek.

3.6 A nem lábról indítható vitorlázó repülőgépek katalogizálása és regisztrálása

3.6.1. Hatósági ellenőrzés céljából a nem lábról indítható vitorlázó repülőgépeknek azonosítóval kell rendelkezniük. Az azonosítót a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökség adja ki. A Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökség listát vezet a vitorlázó repülőgépek azonosítójáról, feltüntetve az egyes vitorlázó repülőgépek típusát és az azonosítót kérelmező felet.

3.6.2. Az együléses, legfeljebb 80 kg üres tömegű, lábról indítható siklóernyők mentesülnek a katalogizálási követelmény alól.

3.6.3. Amennyiben a vitorlázó repülőgépet még nem hagyták jóvá, és a jóváhagyás megszerzéséhez tesztrepüléseket kell végrehajtani, akkor a vitorlázó repülőgép tesztrepülés céljából, egy alkalommal legfeljebb három évre történő ideiglenes

² Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről (HL L 138, 2004.4.30., 1-6. o.).

katalogizálása iránti kérelmet kell benyújtani a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökséghez.

3.6.4. Az azonosító a vitorlázó repülőgép csoportját azonosító „A”, „B” vagy „C” betűből és az azt követő sorszámából áll. Ha a vitorlázó repülőgép honosságának jelzéséhez nemzeti azonosító kód szükséges (például rádióhívásban, rádióengedélyben stb.), a katalogizált azonosító előtt az OH finn nemzeti azonosító kódot kell használni a rádiótelefonban és a szükséges dokumentumokban. A nemzeti azonosító kód nem szerepelhet a vitorlázó repülőgépen vagy a vitorlázórepülőgép-katalógusban.

3.6.5. A vitorlázó repülőgép azonosítójának megszerzéséhez a következőket kell benyújtani a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökséghez:

a) szükség esetén a típusjövahagyás vagy azzal egyenértékű jövahagyás másolata a vonatkozó műszaki adatokkal együtt, és

b) mérlegelési bizonylat, ha azt a 3.6.9. vagy 3.6.10. szakasz előírja.

3.6.6. A vitorlázó repülőgép azonosítójának a bal szárny alján kell lennie. A szárny alján lévő azonosítónak legalább 30 cm magasnak kell lennie, és a jelölés felső szélének a szárny elülső éle felé kell néznie.

3.6.7. Olyan vitorlázó repülőgépek esetében, ahol a szárny aljának jelölése nem lehetséges, a jelölést a törzs alján kell elvégezni. Az azonosítókat úgy kell elhelyezni a törzs alján, hogy a törzs oldalaitól mért távolságok lehetőség szerint egyenlők legyenek, és a betűk és a számok előlről hátrafelé legyenek olvashatók.

3.6.8. Ha az előírt jelölések a légi jármű felületein azok mérete miatt nem helyezhetők el, a jelölések mérete csökkenthető, de azoknak a lehető legnagyobbnak kell lenniük.

3.6.9. Ha a B. csoportba tartozó vitorlázó repülőgép típusjövahagyása vagy egyéb jövahagyása nem tartalmaz információt az üres tömegről, akkor a légijármű mérlegelési jogainak tulajdonosa által kiállított igazolást kell benyújtani.

3.6.10. Amennyiben a C. csoportba tartozó vitorlázó repülőgépre megadott jövahagyás nem tartalmaz információt az üzemanyaggal együtt mért üres tömegről, akkor a légijármű mérlegelési jogainak tulajdonosa által kiállított igazolást kell benyújtani.

3.7 A Finnországban gyártott vitorlázó repülőgépek címkézése és gyártási nyilvántartása

Ha a vitorlázó repülőgépet vagy annak alkotórészét Finnországban gyártják, a gyártónak fel kell tüntetnie rajta a sorozatszámot, a gyártó azonosítóját és a gyártás évét. A gyártónak nyilvántartást kell vezetnie a gyártásról, amelyben fel kell tüntetni a felhasznált terveket, a gyártás időpontját és a gyártót.

4 OPERATÍV RENDELKEZÉSEK

4.1 A felszerelésre vonatkozó követelmények

4.1.1. Ha a repülést a talaj vagy víz felszíne felett 150 m-nél nagyobb magasságban kell végrehajtani, a vitorlázó repülőgépet fel kell szerelni magasságmérővel.

4.1.2. A B. csoportba tartozó, lábról indítható vitorlázó repülőgépeket a talaj vagy víz felszíne felett 50 m-nél nagyobb magasságban végzett repülések során fel kell szerelni mentőejtőernyővel. Ha az A. vagy B. csoportba tartozó vitorlázó repülőgépet kereskedelmi személyszállításra használják, fel kell szerelni a teljes vitorlázó repülőgépet hordozó mentőejtőernyővel.

4.1.3. Vitorlázó repülőgéppel végzett repülés közben a pilótának és az utasnak szerkezetileg megfelelő bukósisakot kell viselnie, ha a vitorlázó repülőgép nem rendelkezik biztonsági övekkel felszerelt védett kabinnal.

4.2 A repülés előkészítése és végrehajtása

4.2.1. A légi közlekedésről szóló törvény 57. §-ának (1), (2) és (3) bekezdésétől eltérve:

- a) a vitorlázó repülőgép üzemeltetése során a pilótának be kell tartania a vitorlázó repülőgép üzemeltetési kézikönyvében szereplő utasításokat és korlátozásokat;
- b) a parancsnok csak akkor kezdheti meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy:
 - i. a vitorlázó repülőgépet a gyártói utasításoknak megfelelően ellenőrizték és szervizelték;
 - ii. a tervezett repülés biztonságosan végrehajtható, figyelembe véve a teljesítményjellemzőket, az uralkodó időjárási viszonyokat és más releváns tényezőket, és
 - iii. a vitorlázó repülőgép és utasai rendelkeznek az előírt és szükséges felszerelésekkel.

4.2.2. Kizárólag nappali repülés engedélyezett a látvarepülési szabályoknak (VFR) megfelelően.

4.3 Egyéb üzemeltetési követelmények

4.3.1. A légi közlekedésről szóló törvény 2. §-ának (25) bekezdésében meghatározott repülőtereken vagy azok közelében vitorlázó repülőgéppel végzett repülés esetén engedélyt kell beszerezni a repülőtér vezetőjétől vagy annak képviselőjétől. Ha a légiközlekedési tevékenység jellege vagy terjedelme megváltozik az eredeti engedélyhez képest, a tevékenységről annak megkezdése előtt külön kell megállapodni.

4.3.2. A pilótának meg kell ismernie az egyes új vitorlázórepülőgép-típusokra vonatkozó üzemeltetési korlátozásokat és karbantartási utasításokat.

4.3.3. Annak a személynek, aki tesztrepülésekre használt vitorlázó repülőgép fedélzetén tartózkodik, de nem vezeti a repülőgépet, rendelkeznie kell fedélzeti feladattal, valamint érvényes vagy lejárt pilóta-szakszolgálati engedéllyel vagy vitorlázórepülőgép-pilóta képzési bizonyítvánnyal.

5 A PILÓTA KORÁRA, ISMERETEIRE, KÉSZSÉGEIRE ÉS TAPASZTALATÁRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

5.1 Életkori követelmények

A vitorlázó repülőgép parancsnoka nem lehet 15 évesnél fiatalabb. Ha még nem töltötte be a 18. életévét, írásbeli engedéllyel kell rendelkeznie szüleitől vagy gondviselőjétől a vitorlázó repülőgép vezetéséhez.

Az utast szállító vitorlázó repülőgép pilótájának legalább 18 évesnek kell lennie.

5.2 Információkra vonatkozó követelmények

A vitorlázó repülőgép pilótájának meg kell ismernie a vonatkozó rendelkezéseket és előírásokat, beleértve a repülési szabályokat is.

5.3 Az önálló repüléshez szükséges készségek és tapasztalat

5.3.1. Az A. csoportba tartozó, tömegközéppont áthelyezéssel kormányzott ultrakönnnyű légi járművel történő önálló repülésre vonatkozó engedély megszerzéséhez a pilótának

legalább 60 repülést kell teljesítenie egy A. csoportba tartozó, tömegközéppont áthelyezéssel kormányzott ultrakönnyű légi járművön, ebből legalább 30 repülést oktatóval, és legalább 5 repülést egyedül, oktató felügyelete alatt.

5.3.2. Az A. csoportba tartozó motoros siklóernyővel történő önálló repülésre vonatkozó engedély megszerzéséhez a pilótának legalább 40 repülést kell teljesítenie egy A. csoportba tartozó motoros siklóernyőn, ebből legalább 30 repülést oktatóval, és legalább 5 repülést egyedül, oktató felügyelete alatt.

5.3.3. Annak érdekében, hogy egy pilóta, aki megfelel egy B. vagy C. csoportba tartozó, hasonló vezérlési móddal rendelkező vitorlázó repülőgéppel történő önálló repülés feltételeinek, engedélyt kapjon egy A. csoportba tartozó, tömegközéppont áthelyezéssel kormányzott ultrakönnyű légi járművel vagy siklóernyővel való repülésre, a képzés során legalább 20, egy A. csoportba tartozó, hasonló vezérlési móddal rendelkező ultrakönnyű légi járművön vagy siklóernyőn teljesített repülés tekinthető elegendőnek.

5.3.4. A B. vagy C. csoportba tartozó vitorlázó repülőgéppel történő önálló repülésre vonatkozó engedély megszerzéséhez a pilótának a képzés során legalább 40 repülést kell teljesítenie egy B. vagy C. csoportba tartozó vitorlázó repülőgépen. Annak érdekében, hogy egy pilóta, aki megfelel egy A. csoportba tartozó, hasonló vezérléssel rendelkező vitorlázó repülőgéppel történő önálló repülés feltételeinek, engedélyt kapjon egy B. vagy C. csoportba tartozó vitorlázó repülőgéppel történő önálló repülésre, legalább 20, egy B. vagy C. csoportba tartozó, hasonló vezérlési móddal rendelkező vitorlázó repülőgépen teljesített repülés tekinthető elegendőnek.

5.3.5. Az oktató a hallgató naplójában igazolja az általa nyújtott képzést.

5.3.6. A vitorlázó repülőgép felszállási módszerei a következők:

- a) gravitációs felszállás;
- b) gépjárművel, csörlővel vagy ezzel egyenértékű eszközzel történő vontatás;
- c) repülőgépes vontatás, vagy
- d) a vitorlázó repülőgép saját motorteljesítményével történő felszállás.

A gravitációs felszállás kivételével minden felszállási módszerhez 7 felszállási képzési alkalom szükséges, amelyek a szóban forgó módszerre összpontosítanak. Ha a pilóta megfelel egy A. csoportba tartozó vitorlázó repülőgéppel történő önálló repülés feltételeinek, nem kell részt vennie a vitorlázó repülőgép saját motorteljesítményével történő felszállásra vonatkozó képzésen, ha a vitorlázó repülőgép a B. vagy C. csoportba tartozik.

5.3.7. Ha a hallgató nem kap kreditet a vitorlázó repülőgéppel szerzett korábbi repülési tapasztalatokért, a képzést legalább 7 repülési napra kell elosztani.

5.3.8. A B. vagy C. csoportba tartozó, három tengelyen aerodinamikailag kormányozható vitorlázó repülőgépet a vitorlázó repülőgépre, a motoros vitorlázó repülőgépre vagy az ultrakönnyű légi járműre vonatkozó érvényes vagy lejárt pilóta-szakszolgálati engedély birtokosa, illetve a légi jármű-osztályjogosítással rendelkező személy vezethet a felszállási módszerre vonatkozó jogok keretein belül.

5.3.9. Az a személy, aki érvényes vagy lejárt pilóta-szakszolgálati engedéllyel vagy vitorlázórepülőgép-pilóta képzési bizonyítvánnyal rendelkezik, az 5.3.8. szakaszban említettektől eltérő, C. csoportba tartozó vitorlázó repülőgépeket is vezethet.

5.3.10. Az egyedülrepüléshez a lábról indítható és nem motoros vitorlázó repülőgép pilótája nem köteles képzésen részt venni, ha a felszállás külső segítség nélkül történik és a repülésre:

- a) a talaj vagy víz felszíne felett 150 m-nél kisebb magasságban, és

- b) a légi közlekedésről szóló törvény 2. és 75. §-a szerinti repülőtértől vagy kisrepülőtértől 10 km-nél nagyobb távolságban, és
- c) „G” osztályú légtérben kerül sor.

5.4 Utas szállításához szükséges tapasztalat

5.4.1. A pilótának összesen legalább 35 órányi repülési tapasztalattal kell rendelkeznie az érintett vitorlázórepülőgép-csoporttal és vezérlési móddal, amelyből legalább 15 órának egyedülrepülésnek kell lennie.

5.4.2. A pilótának legalább öt, vitorlázó repülőgéppel végzett repülést kell oktatóval végrehajtania.

5.4.3. A pilótának közelmúltbeli repülési tapasztalattal kell rendelkeznie, amelyet az előző hat hónapban megfelelő vezérlési móddal végzett legalább 10 repülés során szerzett.

5.5 A vitorlázó repülőgép kereskedelmi célú üzemben tartásához szükséges tapasztalat

5.5.1. A pilótának összesen legalább 100 órányi vagy 200 felszállásnyi repülési tapasztalattal kell rendelkeznie az adott vitorlázórepülőgép-csoporttal és vezérlési móddal.

5.5.2. Ha a vitorlázó repülőgépet kereskedelmi légi közlekedésben utasok szállítására használják, az 5.4. szakasz követelményeinek is teljesülniük kell.

5.5.3. A pilótának közelmúltbeli repülési tapasztalattal kell rendelkeznie, amelyet parancsnokként az előző hat hónapban megfelelő vezérlési móddal végzett legalább 10 repülés során szerzett.

5.6 A tudás- és készségkövetelmények igazolása

5.6.1. A képzésének igazolása érdekében a pilótának meg kell őriznie minden kapott képzési bizonyítványt.

5.6.2. A repülési tapasztalat igazolása érdekében a pilótának személyes naplót kell vezetnie, amely legalább a következőket tartalmazza: a repülés időpontja, száma és időtartama, az indulás helye, a vitorlázó repülőgép típusa, a felszállás módja, a repülés célja, a vitorlázó repülőgép azonosítója vagy típusa, és szükség esetén az oktató igazolása.

5.6.3. A pilótának személyazonosító okmányt kell magánál tartania a repülőgép fedélzetén, és azt kérésre be kell mutatnia a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökségnek. A képzési bizonyítványokat és a naplót nem kell a fedélzeten tartani repülés közben, de kérésre be kell mutatni ellenőrzésre a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökségnek.

6 KÉPZÉS

6.1. A vitorlázó repülőgépekkel végzett képzéshez nem szükséges a közlekedési szolgáltatásokról szóló törvény 135. §-ában meghatározott, a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökség által kiállított képzési engedély.

6.2. Felügyeleti célokból legkésőbb 14 nappal a tevékenység megkezdése vagy bármilyen változása előtt a képzésre vonatkozó bejelentést kell benyújtani a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökséghez. A képzésre vonatkozó bejelentésnek legalább a következőket kell tartalmaznia:

- a) a képzési szervezet vagy az egyéni oktató neve, lakóhelye és címe;

- b) a képzést nyújtó személy(ek), címük és a kompetenciájukra vonatkozó információk, valamint a kijelölésükhöz való írásbeli hozzájárulásuk;
- c) az a helyszín vagy azok a helyszínek, ahol a képzésre elsődlegesen sor kerül;
- d) a képzésen használt repülőgép (vitorlázórepülőgép-csoport, vezérlési mód, vitorlázórepülőgép-típus);
- e) az alkalmazandó képzési programok, amelyek részletesen meghatározzák az elméleti oktatás és a repülésoktatás tartalmát tanóra és repülés szerint, valamint a képzés sikeres elvégzéséhez szükséges ismeretekre, készségekre és tapasztalatokra vonatkozó követelményeket, és
- f) annak leírása, hogy hogyan gondoskodtak a képzés biztosítási fedezetéről.

6.3. A képzésért felelős személy a képzés sikeres elvégzését követően képzési bizonyítványt állít ki a vitorlázórepülőgép-pilóta számára. Minden nyújtott képzésről képzési bizonyítványt kell állítani, és abban fel kell tüntetni a következőket:

- a) a képzési értesítést kiadó szervezet vagy egyéni oktató neve;
- b) a tanuló neve és születési ideje;
- c) az alkalmazott képzési program;
- d) a képzés kezdetének és végének időpontja;
- e) a képzést nyújtó személy aláírása és neve, valamint a dátum.

Felügyeleti célokból a képzést nyújtó személy a képzési tanúsítvány másolatát a tanúsítvány kiállításától számított 30 napon belül benyújtja a Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökséghez.

6.4. Az együléses vitorlázó repülőgéppel történő repülésoktatást olyan személy végezheti, aki betöltötte a 18. életévét, több mint két éve jogosult önállóan repülni a képzés során használt vitorlázórepülőgép-csoporttal és vezérlési móddal, és legalább 50 órányi repülési tapasztalattal rendelkezik a képzés során használt vitorlázórepülőgép-csoporttal és vezérlési móddal.

6.5. A kétüléses vitorlázó repülőgéppel történő repülésoktatást olyan személy végezheti, aki megfelel a fenti követelményeknek, engedéllyel rendelkezik utasok szállítására, és legalább 100 órányi repülési tapasztalattal rendelkezik pilótaként a képzés során vitorlázórepülőgép-csoporttal és vezérlési móddal, amelyből legalább 70 órát a vitorlázó repülőgép parancsnokaként teljesített.

6.6. Az oktatónak rögzítenie kell az általa nyújtott képzést a hallgató naplójában. A nyilvántartásnak tartalmaznia kell a képzés tárgyát, az alkalmazott képzési programot, a dátumot és az oktató nevét.

7 A BALESETEK ÉS VESZÉLYES HELYZETEK JELENTÉSE

A vitorlázó repülőgépek légi közlekedése során bekövetkező baleseteket és súlyos váratlan eseményeket a légi közlekedési eseményekről szóló uniós rendeletnek³ és a GEN T1-4 légiforgalmi iránymutatásnak megfelelően kell jelenteni.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 122., 2014.4.24., 18–43. o.).

8 MENTESSÉGEK

A Finn Közlekedési és Hírközlési Ügynökség kérelemre engedélyezheti az e rendelet követelményeitől való eltérést, ha az Ügynökség úgy ítéli meg, hogy az eltérés indokolt, és a rendelet céljának megfelelő biztonsági szint a kérelmező által javasolt módon elérhető.

9 ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

A 3.6.6–3.6.8. szakaszban említett, a vitorlázó repülőgép azonosítójának jelölésére vonatkozó követelményeknek 2025.x.xx-tól/-től [*a rendelet hatálybalépésétől számított 3 hónap*] kell eleget tenni.