

DATUM	LAJSTROMJEL	TÍPUS	PIC
-------	-------------	-------	-----

REPTERI ADATOK ICAO	FREQ MHZ	ELEVÁCIÓ FT	FORGALMI KÖR FT MSL	HOSSZ M	IRÁNY RWY + R / L

ATIS	INFO	IDŐ UTC	RWY ÜZEMB.	SZÉL °/KT	LÁTÁS M / KM	FELHŐ ALAP FT	HŐM. HARMATP.	QNH HPA	TRL
IND.									
CÉL									

IDŐRÖGZÍTÉS ☐ UTC ☐ LT	KEZDÉS	VÉGE	ÖSSZESEN
HOBBS Motor be → motor ki (motor üzemideje)			h , xx
BLOKKIDŐ Off-block → on-block = FCL szerinti repülési idő, a repülési naplóba			h : mm

JEGYZETEK · ENGEDÉLYEK · ÉSZREVÉTELEK · MŰSZAKI HIBÁK

TRANSPONDER	7000	VFR · USA 1200	7500	GÉPRABLÁS	7600	RÁDIÓHIBA	7700	MAYDAY
FREKVENCIAÍK MHZ	121,500	VÉSZHELYZET	122,540	A/A NÉM.	122,555	A/A NÉM.	122,255	BALLON

REPÜLÉSTERVEZÉS · NAV-LOG

TÉRDLAP A5 · LAP B

DATUM	LAJSTROMJEL	TIPUS	PIC
-------	-------------	-------	-----

REPTERI ADATOK ICAO	FREQ MHZ	ELEVÁCIÓ FT	FORGALMI KÖR FT MSL	HOSSZ M	IRÁNY RWY + R / L

QNH	SZÉL	KITÉRŐ REPÜLŐTER	ÜZEMANYAG IND.	ÜZEMANYAG LESZ.
-----	------	------------------	----------------	-----------------

IDŐRÖGZÍTÉS ☐ UTC ☐ LT	KEZDÉS	VÉGE	ÖSSZESEN
HOBBS Motor be → motor ki			h , xx
BLOKKIDŐ Off-block → on-block · repülési napló			h : mm

SZ.	FORDULÓPONT / SZAKASZ	MC FOK	MH FOK	DIST NM	GS KT	ETE MIN	ETO UTC	ATO UTC
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								

ATIS	GROUND	TOWER / INFO	FIS	CÉL / KITÉRŐ
------	--------	--------------	-----	--------------

TRANSPONDER	7000	VFR · USA 1200	7500	GÉPRABLÁS	7600	RÁDIÓHIBA	7700	MAYDAY
FREKVENCIÁK MHZ	121,500	VÉSZHELYZET	122,540	A/A NÉM.	122,555	A/A NÉM.	122,255	BALLON

TC

VALÓDI IRÁNSZÖG

a térképről lemérve

± VAR

Deklináció a térképről

MC

MÁGNESES IRÁNY

MC oszlop a navigációban

± WCA

Szélkorrekciós szög a szélből

MH

MÁGNESES FEJIRÁNY

MH oszlop, ezt kell repülni

± DEV

Deviáció a táblázatból

CH

KOMPASZIRÁNY

amit a kompasz mutat

Deklináció: keleti értéket kivonni, nyugati hozzáadni („East is least, West is best”). · Szélkorrekciós szög: jobbról fújó szél esetén hozzáadni, balról fújó szél esetén kivonni. · Deviáció: csak akkor, ha a kompasznál van deviációs táblázat, egyébként 0.

RÖVIDÍTÉSEK			
MC	MÁGNESES IRÁNY (térkép + deklináció)	TC	VALÓDI IRÁNSZÖG (földrajzi északhoz mérve)
MH	MÁGNESES FEJIRÁNY (MC + WCA)	VAR	DEKLINÁCIÓ (valódi → mág. észak, térkép)
DIST	TÁVOLSÁG (szakaszhossz NM-ben)	DEV	DEVIÁCIÓ (a kompasz saját hibája)
GS	FÖLD FELETTI SEBESSÉG (földhöz képest, kt)	WCA	SZÉLKORREKCIÓS SZÖG (előtartás a szélbe)
ETE	BECSÜLT ÚTVONALIDŐ (a szakasz időtartama)	IAS	MŰSZER SZERINTI SEBESSÉG (a sebességmérőn leolvasva)
ETO	BECSÜLT ÁTREPÜLÉSI IDŐ (tervezett a WP felett)	TAS	VALÓDI LÉGSEBESSÉG (IAS + magasság/hőm.)
ATO	TÉNYLEGES ÁTREPÜLÉSI IDŐ (valós, repülés közben)	W/V	SZÉL (irány/sebesség, valódi)
ETA	BECSÜLT ÉRKEZÉSI IDŐ (érkezés a célállomásra)	WA	SZÉLSZÖG (szélirány – irányszög)

SZÁMÍTÁS SZAKASZONKÉNT, NAV. SZÁMOLÓGÉP NÉLKÜL

1

Irány és hossz lemérése a térképen → TC , DIST [NM]

2

Deklináció alkalmazása → MC = TC – keleti VAR vagy TC + nyugati VAR

3

Szélszög meghatározása → WA = szélirány – TC

4

Összetevőkre bontás → Oldalszél = W × sin WA Szembeszél = W × cos WA

5

Szélkorrekciós szög → WCA = oldalszél × 60 ÷ TAS · szél jobbról +, balról –

6

Fejirány → MH = MC + WCA

7

Föld feletti sebesség → GS = TAS – szembeszél · hátszél: +

8

Szakaszidő → ETE = DIST ÷ GS × 60 [min]

9

Átrepülési idő → ETO = indulási idő + ETE , majd ETO = előző ETO + ETE

10

Repülés közben ird be az ATO értéket. Az ETO-tól való eltérés az időhibát az útvonal hátralévő részére

ÖKÖLSZABÁLYOK FEJBEN SZÁMOLVA			
SZINUSZ FEJBEN	30°≈0,5 · 45°≈0,7 · 60°≈0,9 · 90°=1,0	KOSZINUSZ	ugyanaz visszafelé: 0°=1,0 ... 90°=0
TAS AZ IAS-BÓL	+ 2% 1000 ft nyomásmagasságonként	PERC NM-ENKÉNT	60 ÷ GS
1:60 SZABÁLY	Hiba° = eltérés × 60 ÷ repült NM	ÜZEMANYAG	ETE ÷ 60 × fogyasztás [l/h]
SÜLLYEDÉSI RÁTA 3°	ft/min ≈ GS ÷ 2 × 10	WCA GYORS ELLENŐRZÉS	WCA ≤ 10° → GS ≈ TAS – szembeszél

MELYIK IDŐ MELYIK KÖNYVBE KERÜL		
IDŐ	FEDÉLZETI NAPLÓ (A LÉGI JÁRMŰHÖZ TARTOZIK)	REPÜLÉSI NAPLÓ (A TIÉD)
HOBBS Motor be → motor ki	IGEN A motor üzemideje, általában ez az elszámlolás alapja is.	NEM A repülési naplóban nincs rá oszlop.
BLOKKIDŐ Off-block → on-block	IGEN Ott a légi jármű repülési idejeként vezetik.	IGEN, EZ A MÉRVADÓ Ez az FCL szerinti teljes repülési idő. Ez számít a szakszolgálati engedélyhez, a gyakorlottsági igazoláshoz és a 90 napos szabályhoz.
LEVEGŐIDŐ Elemelkedés → földetérés	CSAK HA ELŐÍRJÁK Egyes üzemben tartók vezetik, sokan viszont nem.	NEM Pusztán kiegészítő információ.
ÜZEMÓRA-SZÁMLÁLÓ A számláló állása	IGEN A karbantartási időközök, a TBO és az ARC alapja.	NEM Csak az üzemben tartót érdekli.
LESZÁLLÁSOK Darabszám repülésenként	IGEN Pusztá darabszámként.	IGEN Nappali és éjszakai bontásban, a 90 napos gyakorlottsági igazoláshoz.

AMI CSAK AZ EGYIK KÖNYVBE TARTOZIK A KETTŐ KÖZÜL	
CSAK A REPÜLÉSI NAPLÓBA A beosztásod (PIC / oktatóval / SPIC), az éjszakai és a műszeres idő, a képzésre vagy az ellenőrző repülésre vonatkozó megjegyzések az oktató nevével együtt. A fedélzeti naplót nem érdekli, milyen szerepben repültél.	CSAK A FEDÉLZETI NAPLÓBA Minden, ami műszaki. Üzemanyagok és folyadékok, számlálóállások, és mindenekeelőtt a műszaki hibák. A következő pilóta a fedélzeti naplót olvassa, nem a te repülési naplódát. Ezért visel az A lap jegyzetmezője kifejezetten az „Észrevételek · műszaki hibák” címet: ez az a cetli, amelyről a fedélzeti naplóba átvezetsz.

MINDKÉT KÖNYVBE
Dátum · lajstromjel · típus · indulási és célrepülőter · a parancsnok neve · blokkidő · leszállások. Ezeket egyszer írod fel az A lapra, és mindkét könyvbe átvezeted.

KÉT MEGSZORÍTÁS
A fedélzeti napló oszlopaait az üzemben tartó határozza meg. A klubok, a charterüzemek és az UL-tulajdonosok ezt eltérően vezetik, és sokan már papír helyett elektronikus rendszert használnak. Kétség esetén az ő előírásuk érvényes, nem ez a táblázat. · A repülési naplóba a blokkidő számít, nem a Hobbs-idő. A Hobbs-értékre a fedélzeti naplóhoz és az elszámláláshoz van szükséged; aki átmásolja a repülési naplójába, minden egyes repülésnél túl sok órát ír jóvá magának.