

Tisztelt Jelentkező!

Ebben a csomagban találod a *Malév Virtual* hivatalos adatrögzítőjét, melyet az ellenőrző repüléshez kell majd használnod.

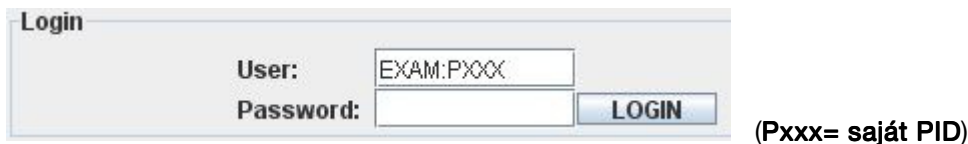
Első lépésként le kell töltened a legfrissebb „*Java Runtime Environment*” programot, különben nem fog elindulni a logger! Ha leszdedted, telepítsd a gépre!

Ezt itt találod:

<http://java.sun.com/javase/downloads/index.jsp>

Ezután indítsd el az „Updater.jar” fájlt az imént telepített java programmal. A logger ezek után felépíti saját magát.

Következő lépésként a saját PID-edet kell beírd a „User” mezőbe (melyet a sikeres felvétel után kapsz meg a HR Managertől) az alábbi módon:



(Pxxx= saját PID)

A password szekcióba nem kell írni most semmit, csak a loginra kattintva belépni. Ezután egy budapesti járatot látsz magad előtt:



Ekkor a load Flight Plannel kell továbblépni.

(További beállításokról, melyek nem befolyásolják az ellenőrzőt, a logger manual-jában olvashatsz.)

Indítsd el az FS-t, fontos hogy legyen regisztrált FSUIPC-d a gépen, ezt innen töltheted le:

<http://www.schiratti.com/files/dowson/FSUIPC.zip?timestamp=160708>

Amit előre jó, ha tudsz:

- Az ellenőrző repülés alatt nem szabad robot pilótát használni. A cél felmérni a kézzel való repülési képességeket.

-Legyél felkészült IFR repülési eljárásokból: a repülés IMC zajlik majd.

Ezt azt jelenti, hogy mindenképp a látástávolságot állítsd be 1nm-re!

Fel/le-szállás, standard eljárások (SID, IAP). Holding. Rádió navigációs ismeretek (VOR, NDB).

- Manuális repülés végig: Irány, magasság, sebesség tartása robotpilóta használata nélkül. Tűréshatárok:

Irány: +/- 15 fok

Magasság: +/- 300ft

Sebesség: +/- 20 kts

-VOR navigáció, radiál repülés, - ILS approach

[Az ellenőrző menete:](#)

*-Állítsd gépedet az állóhelyre Ferihegyen, tankold meg, állítsd be az 1nm-es látótávolságot!*

*-A manual alapján indítsd el a loggert, majd a járatot is behúzott fékekkel, álló hajtóművel!*

*-Ne felejtse elindítani az FSRecordert sem!*

*Payloadot és kerozint belátás szerint (legyen elég több manőverre és maradjon leszálláskor is azért), a logger ezeket nem figyel ez esetben!*

A lerepülendő útvonal: **\*LHBP31L-PTB-MNR-TPS-LHBP31R\***

A lerepülendő feladat, melyet kizárólag kézzel lehet végigvinni, a **robot használata tilos!**

1. Felszállás **31L** futópályáról, kirepülés pályairányon, emelkedés **4000 lábra, 240 KIAS-sal**.
2. Első forduló **20DME**-re **BUD VOR**-tól balra **HDG210°**-ra, **PTB VOR 180°**-as inbound radiál elkapása, sebesség tartása **250 KIAS**-on, emelkedés **6000 lábra**.
3. **PTB VOR** elhagyása a **085°**-s outbound radiálon, majd folytatás **MNR VOR 045°**-s inbound radiálján, süllyedés **MNR**-ra **5000 lábra, 250 KIAS**-ra csökkenteni a sebességet.
4. **MNR** után rárepülés közvetlenül **TPS VOR**-ra, belépés után egy teljes kör **holding** a publikált eljárás szerint (térképeken), majd kezd meg a hivatalos **NDB** megközelítést a **31R** pályára. Sebesség és magasság saját belátás szerint.  
Az **MDA** elérése előtt átstartolás, hajtsd végre az **NDB** eljárás szerinti **megszakított megközelítési eljárást TPS**-re, majd onnan folytasd az **ILS** megközelítést, szintén térkép alapján a **31R** pályára.  
Leszállás, majd begurulás a kapuhoz.

A logger a hajtóművek **teljes leállítása** után, automatikusan lezárja a repteret (ezt meg kell várni, míg kiírja), el kell menteni, majd elküldeni a videófájl-lal együtt a [hegyesi.gergely@virtualairlines.hu](mailto:hegyesi.gergely@virtualairlines.hu) címre, mellékelve a **PID** és **típus** adatokat.

Sok szerencsét és jó repülést kívánok!

Hegyesi Gergely – M006  
MAVA Checkride Supervisor