

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekendéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

► **B****A BIZOTTSÁG 1178/2011/EU RENDELETE**

(2011. november 3.)

a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 311., 2011.11.25., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <b><u>M1</u></b>	A Bizottság 290/2012/EU rendelete (2012. március 30.)	L 100	1	2012.4.5.
► <b><u>M2</u></b>	A Bizottság 70/2014/EU rendelete (2014. január 27.)	L 23	25	2014.1.28.
► <b><u>M3</u></b>	A Bizottság 245/2014/EU rendelete (2014. március 13.)	L 74	33	2014.3.14.
► <b><u>M4</u></b>	A Bizottság (EU) 2015/445 rendelete (2015. március 17.)	L 74	1	2015.3.18.
► <b><u>M5</u></b>	A Bizottság (EU) 2016/539 rendelete (2016. április 6.)	L 91	1	2016.4.7.
► <b><u>M6</u></b>	A Bizottság (EU) 2018/1065 rendelete (2018. július 27.)	L 192	31	2018.7.30.
► <b><u>M7</u></b>	A Bizottság (EU) 2018/1119 rendelete (2018. július 31.)	L 204	13	2018.8.13.
► <b><u>M8</u></b>	A Bizottság (EU) 2018/1974 végrehajtási rendelete (2018. december 14.)	L 326	1	2018.12.20.
► <b><u>M9</u></b>	A Bizottság (EU) 2019/27 végrehajtási rendelete (2018. december 19.)	L 8	1	2019.1.10.
► <b><u>M10</u></b>	A Bizottság (EU) 2019/430 végrehajtási rendelete (2019. március 18.)	L 75	66	2019.3.19.
► <b><u>M11</u></b>	A Bizottság (EU) 2019/1747 Végrehajtási Rendelete (2019. október 15.)	L 268	23	2019.10.22.
► <b><u>M12</u></b>	A Bizottság (EU) 2020/359 végrehajtási rendelete (2020. március 4.)	L 67	82	2020.3.5.
► <b><u>M13</u></b>	A bizottság (EU) 2020/723 Felhatalmazáson Alapuló Rendelete (2020. március 4.)	L 170	1	2020.6.2.
► <b><u>M14</u></b>	A Bizottság (EU) 2020/2193 végrehajtási rendelete (2020. december 16.)	L 434	13	2020.12.23.

Helyesbítette:

- **C1** Helyesbítés, HL L 230., 2012.8.25., 5. o. (1178/2011/EU)
- **C2** Helyesbítés, HL L 102., 2013.4.11., 20. o. (290/2012/EU)
- **C3** Helyesbítés, HL L 149., 2017.6.13., 98. o. (1178/2011/EU)
- **C4** Helyesbítés, HL L 323., 2018.12.19., 37. o. (2018/1119)
- **C5** Helyesbítés, HL L 11., 2021.1.14., 23. o. (1178/2011/EU)
- **C6** Helyesbítés, HL L 71., 2021.3.2., 25. o. (2019/27)

**▼B****A BIZOTTSÁG 1178/2011/EU RENDELETE****(2011. november 3.)****a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről****(EGT-vonatkozású szöveg)****▼M12***1. cikk***Tárgy**

(1) Ez a rendelet részletes szabályokat állapít meg az alábbiakra vonatkozóan:

- a) a pilóta szakszolgálati engedélyek különböző jogosításai, a pilóta szakszolgálati engedélyek kibocsátására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, a pilóta szakszolgálati engedélyek jogosultjainak jogosultságai és kötelezettségei, valamint a meglévő nemzeti pilóta szakszolgálati engedélyek és nemzeti repülőmérnöki engedélyek pilóta szakszolgálati engedélyekké való konvertálásának feltételei;
- b) a repülésoktatásért vagy repülésszimulációs oktatásért és a pilóták ismereteinek felméréseért felelős személyek képzése;
- c) a pilóták különféle orvosi minősítései, az ezen orvosi minősítések kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, az orvosi minősítések birtokosainak jogosultságai és kötelezettségei, valamint a nemzeti orvosi minősítéseknek kölcsönösen elismert orvosi minősítéseké váló konvertálásának feltételei;
- d) a repülőorvos-szakértők képzése, valamint annak feltételei, hogy egy háziorvos repülőorvos-szakértőként járhasson el;
- e) a légiutas-kísérő személyzet tagjainak rendszeres repülőorvosi vizsgálata, valamint a szóban forgó vizsgálat elvégzéséért felelős személyek képzése;
- f) a légiutas-kísérő személyzet tanúsítványainak kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, valamint a légiutas-kísérői tanúsítványok birtokosainak jogosultságai és kötelezettségei;
- g) a polgári légi közlekedésben érintett repülőgép-személyzet képzésében és repülőorvos-szakértői vizsgálatában részt vevő pilótaképző szervezetek és repülőorvosi központok engedélyeinek kiadására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek;
- h) a repülésszimulációs oktatóeszközök bizonyítványaira, valamint az ilyen eszközöket működtető és alkalmazó szervezetekre vonatkozó követelmények;
- i) a tagállamok, az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: EASA) és a szervezetek által az igazgatási és irányítási rendszerrel kapcsolatban az a)–h) ponttal összefüggésben teljesítendő követelmények.

**▼ M12**

(2) E rendelet 11b. és 11c. cikke, valamint IV. melléklete (MED rész), VI. melléklete (ARA rész), VII. melléklete (ORA rész) és VIII. melléklete (DTO rész) alkalmazandó a ballon- és a vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedélyekre.

**▼ B***2. cikk***Fogalom meghatározások**

E rendelet alkalmazásában:

1. „FCL rész szerinti engedély”: az I. mellékletben foglalt követelményeknek megfelelő, repülőszemélyzeti szakszolgálati engedély;
2. „JAR”: a Társult Légügyi Hatóság által elfogadott, 2009. június 30-án hatályos egységes légügyi előírás;
3. „könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedély (light aircraft pilot licence, LAPL)”: a szabadidős célú üzemben tartásban részt vevő pilótáknak a 216/2008/EK rendelet 7. cikke szerinti szakszolgálati engedélye;

**▼ M11****▼ B**

5. „a JAR-oknak nem megfelelő engedély”: egy tagállam által a nemzeti szabályozással összhangban kibocsátott vagy elismert, a vonatkozó JAR-ok kapcsán kölcsönös elismerésre nem ajánlott pilóta-szakszolgálati engedély;
6. „beszámítás”: korábbi tapasztalat vagy képzés elismerése;
7. „beszámítási jegyzőkönyv”: a korábbi tapasztalat, illetve képzés elismerésének alátámasztására szolgáló jegyzőkönyv;
8. „konvertálási jegyzőkönyv”: egy engedély FCL rész szerinti engedéllyé való konvertálásának alátámasztására szolgáló jegyzőkönyv;

**▼ M11****▼ M1**

11. „a légiutas-kísérő személyzet tagja”: a személyzet megfelelő képzettséggel rendelkező olyan – nem a hajózó személyzethez, és nem a műszaki személyzethez tartozó – tagja, aki az üzemben tartó megbízásából az üzemeltetés során az utasok és a repülés biztonságát szolgáló feladatokat lát el;
12. „repülőgép-személyzet”: a hajózó személyzet és a légiutas-kísérő személyzet;

**▼ M11****▼ M7**

14. „elfogadható megfelelési módozatok (AMC)”: az Ügynökség által elfogadott, nem kötelező érvényű előírások, amelyekkel bizonyítható a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés;

▼ **M7**

15. „alternatív megfelelési módozat (AltMoC)”: egy meglévő AMC-re alternatívát kínáló vagy a 216/2008/EK rendeletnek és végrehajtási szabályainak való megfelelésre új módozatokat javasoló módozat, amelyhez az Ügynökség nem fogadott el kapcsolódó AMC-t;
16. „jóváhagyott képzési szervezet (ATO)”: olyan szervezet, amely jogosult arra, hogy a 10a. cikk (1) bekezdésének első albekezdésével összhangban kiadott jóváhagyás alapján képzést tartson pilóták számára;
17. ► **C4** „alapszintű műszeres repülésgyakorló berendezés (BITD)” ◀: a növendék pilóta valamely repülőgéposztálynak megfelelő szolgálati helyét reprezentáló, földi telepítésű kiképzőeszköz, amely magában foglalhat képernyő alapú műszerfalakat és rugós terhelő mechanizmussal ellátott kormányberendezést, és amely képzési munkahelyként szolgál legalább a műszeres repülés eljárási aspektusaihoz;
18. „légiakalmassági előírások (CS)”: az Ügynökség által elfogadott műszaki szabványok, amelyek ismertetik a szervezetek által minősítési célból alkalmazható eszközöket;

▼ **M12**

19. „pilótaoktató (FI)”: az e rendelet I. mellékletének (FCL rész) J. alrészével, az (EU) 2018/395 rendelet <sup>(1)</sup> III. mellékletének (BFCL rész) FI alrészével vagy az (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelet <sup>(2)</sup> III. mellékletének (SFCL rész) FI alrészével összhangban légi járművön való oktatásra feljogosított oktató;

▼ **M7**

20. „repülésszimulációs oktatóeszköz (FSTD)”: olyan pilótaoktató eszköz, amely:
  - a) repülőgépek esetében teljes repülőgép-szimulátor (FFS), repülés-oktató eszköz (FTD), repülést és navigációs eljárásokat oktató eszköz (FNPT) vagy ► **C4** alapszintű műszeres repülésgyakorló berendezés (BITD); ◀
  - b) helikopterek esetében teljes helikopterszimulátor (FFS), repülés-oktató eszköz (FTD) vagy repülést és navigációs eljárásokat oktató eszköz (FNPT);
21. „az FSTD minősítése”: az FSTD műszaki képességeinek a kérdéses FSTD-re vonatkozó légiakalmassági előírásokban meghatározott szintje;
22. a szervezet „székhelye”: a szervezet központja vagy bejegyzett irodája, ahol az elsődleges pénzügyi feladatokat, valamint az e rendeletben említett tevékenységek műveleti irányítását végzik;

<sup>(1)</sup> A Bizottság (EU) 2018/395 rendelete (2018. március 13.) a ballonok üzemben tartására vonatkozó részletes szabályoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 71., 2018.3.14., 10. o.).

<sup>(2)</sup> A Bizottság (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelete (2018. december 14.) a vitorlázó repülőgépek üzemben tartására vonatkozó részletes szabályoknak az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 326., 2018.12.20., 64. o.).

▼ **M9**

- 22a. „ARO.RAMP”: a légi üzemeltetés szabályozásáról szóló rendelet II. mellékletének RAMP alrésze;
- 22b. „automatikusan érvényesített”: a Chicagói egyezmény 1. mellékletével összhangban valamely állam által kiállított hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélynek az ICAO-függelékben felsorolt szerződő állam általi, alaki követelmények nélküli elfogadása;
- 22c. „ICAO-függelék”: a Chicagói egyezmény 1. mellékletével összhangban kiállított automatikusan érvényesített hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélynek a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedély XIII. pontjában említett függeléke;

▼ **M7**

23. „alkalmasság-ellenőrzési útmutató (QTG)”: az annak bizonyítására elkészített dokumentum, hogy a repülésszimulációs oktatóeszköz teljesítménye és kezelési jellemzői – az előírt korlátokon belül szimulálva – megfelelnek az adott légi jármű, repülőgéposztály vagy helikoptertípus teljesítményének és kezelési jellemzőinek, és hogy az oktatóeszköz teljesít minden vonatkozó követelményt. Az alkalmasság-ellenőrzési útmutató tartalmazza mind a légi jármű, repülőgéposztály vagy helikoptertípus adatait, mind a repülésszimulációs oktatóeszköznek az értékelés elősegítéséhez használt adatait;
24. „bejelentett képzési szervezet (DTO)”: olyan szervezet, amely jogosult arra, hogy a 10a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésével összhangban tett bejelentés alapján képzést tartson pilóták számára;
25. „a DTO oktatási programja”: a DTO által elkészített dokumentum, amely részletesen ismerteti az adott DTO által tartott tanfolyamot.

▼ **M3**

## 3. cikk

**Pilóták szakszolgálati engedélyeinek és orvosi minősítéseinek kibocsátása**

(1) E rendelet 8. cikkének sérelme nélkül a 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontjában, valamint (5) bekezdésében említett légi járművek pilótáinak meg kell felelniük az e rendelet I. és IV. mellékletében foglalt műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak.

(2) Az e rendelet I. mellékletében meghatározott engedélyek jogosultjait megillető jogosultságok sérelme nélkül az e rendelet I. mellékletének B. vagy C. alrészével összhangban kibocsátott pilóta-szakszolgálati engedélyek jogosultjai végrehajthatják a 965/2012/EU rendelet 6. cikkének (4a) bekezdésében említett repüléseket. Mindez nem érinti az utasszállításra vonatkozó bármely további követelmény teljesítését, vagy az e rendelet I. mellékletének B. vagy C. alrészében meghatározott kereskedelmi műveletek végzését.

**▼B***4. cikk***Meglévő nemzeti pilóta-szakszolgálati engedélyek****▼M11****▼B**

(2) Az e rendelet alkalmazásának kezdete előtt egy tagállam által kibocsátott vagy elismert, a JAR-oknak nem megfelelő engedélyt – beleértve minden kapcsolódó jogosítást, minősítést, felhatalmazást, illetve képesítést is – a kibocsátó tagállam FCL rész szerinti engedéllyé konvertálja.

(3) A JAR-oknak nem megfelelő engedélyeknek FCL rész szerinti engedélyekké és kapcsolódó jogosításokká, illetve minősítéseké való konvertálására az alábbiak az irányadók:

a) a II. melléklet rendelkezései; vagy

b) a konvertálási jegyzőkönyvben foglaltak.

(4) A konvertálási jegyzőkönyvet az alábbiak szerint kell kiállítani:

a) a jegyzőkönyvet a pilóta-szakszolgálati engedélyt kibocsátó tagállam állítja ki az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel (a továbbiakban: Ügynökség) egyeztetésben;

b) a jegyzőkönyvben fel kell tüntetni, hogy a pilóta-szakszolgálati engedélyket milyen nemzeti követelmények alapján bocsátották ki;

c) a jegyzőkönyvben fel kell tüntetni, hogy a pilótákat milyen jogosultságokkal ruházták fel;

d) a jegyzőkönyvben meg kell jelölni, hogy az I. melléklet szerinti követelmények közül melyek számítandók be;

e) a jegyzőkönyvben adott esetben fel kell tüntetni az FCL rész szerinti engedélybe foglalandó korlátozásokat, valamint azokat a követelményeket, amelyeket a pilótának teljesítenie kell e korlátozások feloldásához.

(5) A konvertálási jegyzőkönyvbe bele kell foglalni a (4) bekezdés a)–e) pontja szerinti tényállások alátámasztásához szükséges valamennyi dokumentum másolatát, beleértve a vonatkozó nemzeti követelmények és eljárások másolatát is. A konvertálási jegyzőkönyv megfogalmazásakor a tagállamok arra törekednek, hogy a pilóták lehetőség szerint megőrizhessék jelenlegi tevékenységi körüket.

**▼M11**

(6) A (3) bekezdés ellenére, az egypilótás nagyteljesítményű komplex légi járműhöz kapcsolódó jogosultságokkal felruházott, osztályjogosítást- oktatói tanúsítással vagy vizsgáztatói tanúsítással rendelkező engedélyesek jogosultságait egypilótás légi járművekre szóló típusjogosítást- oktatói vagy vizsgáztatói tanúsítássá konvertálják.

**▼M10**

(7) Egy tagállam az alábbi feltételekkel engedélyezheti egy LAPL-képzésben részt vevő növendék pilótának, hogy korlátozott jogosultságokat felügyelet nélkül gyakoroljon még azelőtt, hogy az LAPL kiadásához szükséges valamennyi követelményt teljesítette volna:

**▼ M10**

- a) a jogosultságok mértékét a tagállam által végzett repülésbiztonsági kockázatelemzés alapján kell meghatározni, figyelembe véve a pilóta által teljesítendő kompetenciaszinthez szükséges képzés terjedelmét;
- b) a jogosultságok a következőkre korlátozódnak:
  - i. az engedélyező tagállam egész területére vagy annak egy részére;
  - ii. az engedélyező tagállamban lajstromozott légi járművekre;
  - iii. a legfeljebb 2 000 kg maximális felszállótömegű, egy hajtóműves, dugattyús repülőgépekre és helikopterekre, valamint a vitorlázó repülőgépekre és a ballonokra;
- c) az ilyen engedély jogosultjának, aki LAPL kiadása iránti kérelmet nyújt be, a tagállam által – valamely ATO vagy DTO ajánlása alapján – meghatározott mértékben beszámítják az engedély keretében végzett képzést;
- d) a tagállam 3 évente időszakos jelentéseket és repülésbiztonsági kockázatelemzéseket nyújt be a Bizottsághoz és az Ügynökséghez;
- e) a tagállamok nyomon követik az e bekezdés alapján kiadott engedélyek használatát a megfelelő szintű repülésbiztonság garantálása érdekében, és meghozzák a szükséges intézkedéseket, amennyiben fokozott biztonsági kockázat vagy bármely más biztonsági aggály merülne fel.

**▼ M3**

- (8) ► **M12** 2021. szeptember 8-ig ◀ a tagállamoknak lehetőségük van arra, hogy repülőgépekkel való, műszeres repülési szabályok szerinti repülésre szóló korlátozott jogosultságokat biztosítsanak egy pilóta számára még azt megelőzően, hogy a pilóta teljesítette volna a műszerjogosítás megszerzéséhez szükséges, e rendelet szerinti összes követelményt, feltéve, hogy teljesülnek az alábbi feltételek:
- a) a tagállamok csak akkor adhatnak ki ilyen engedélyt, ha azt olyan konkrét helyi igény indokolja, amelyet az e rendelet szerinti jogosítások révén nem lehet kielégíteni;
  - b) az engedélyben foglalt jogosultságok mértékét a tagállam által végzett repülésbiztonsági kockázatelemzés alapján kell meghatározni, figyelembe véve a pilóta által teljesítendő kompetenciaszinthez szükséges képzés terjedelmét;
  - c) az engedélyben foglalt jogosultságok az adott tagállam nemzeti légtérre vagy annak egy részére korlátozódnak;
  - d) az engedélyeket olyan kérelmezők részére lehet kiadni, akik a tagállam által előírtak szerint képesítéssel rendelkező oktató felügyelete mellett megfelelő képzést teljesítettek, és képesítéssel rendelkező vizsgáztató előtt számot adtak az előírt kompetenciákról;
  - e) a tagállam tájékoztatja a Bizottságot, az EASA-t és a többi tagállamot az engedély sajátosságairól, és ezen belül az engedély kiadásának indokáról és a repülésbiztonsági kockázatelemzésről.

**▼ M3**

- f) a tagállamok nyomon követik az engedélyhez kapcsolódó tevékenységeket, hogy így biztosítsák a megfelelő biztonsági szintet, és meghozhassák a szükséges intézkedéseket, amennyiben fokozott kockázatok vagy biztonsági aggály merül fel;
- g) a tagállamok az engedély végrehajtásához kapcsolódó repülésbiztonsági szempontokat felülvizsgálják, és erről legkésőbb 2017. április 8-án jelentést nyújtanak be a Bizottsághoz.

**▼ M6**

- (9) A 2018. augusztus 19. előtt kiállított engedélyek esetében a tagállamoknak legkésőbb 2022. december 31-ig meg kell felelniük az (EU) 2018/1065 bizottsági rendelettel<sup>(1)</sup> módosított ARA.FCL.200. a) pont második bekezdésében meghatározott követelményeknek.

**▼ M5***4a. cikk***Teljesítményalapú navigációs jogosultságokkal bővített IR-jogosultságok**

- (1) A pilóták csak azután repülhetnek teljesítményalapú navigációs (PBN) eljárások szerint, miután PBN-jogosultságokat szereztek, és az ezekre vonatkozó igazolást a műszerjogosításukba (IR) bejegyezték.
- (2) A pilóta akkor kaphat PBN-jogosultságokat, ha eleget tesz minden alábbi követelménynek:
- a) a pilóta az I. melléklet (FCL rész) FCL.615 pontjának megfelelően sikeresen elvégezte a teljesítményalapú navigációval bővített elméleti tanfolyamot;
- b) a pilóta az I. melléklet (FCL rész) FCL.615 pontjának megfelelően sikeresen elvégezte a teljesítményalapú navigációval bővített repülési képzést;
- c) a pilóta vagy az I. melléklet (FCL rész) 7. függelékének megfelelően sikeres jártassági vizsgát tett, vagy az I. melléklet (FCL rész) 9. függelékének megfelelően sikeres jártassági vizsgát tett, illetve sikeresen megfelelt a készségellenőrzésen.
- (3) A (2) bekezdés a) és b) pontjában említett követelményeket teljesítettnek kell tekinteni, amennyiben az illetékes hatóság úgy ítéli meg, hogy a képzés keretében vagy a PBN-műveletekben való jártasság révén megszerzett kompetencia egyenértékű a (2) bekezdés a) és a b) pontjában említett képzéseken megszerezhető kompetenciával, és a pilóta a (2) bekezdés c) pontjában említett készségellenőrzésen vagy jártassági vizsgán hitel érdemlően bizonyította kompetenciáját a vizsgáztatónak.
- (4) A teljesítményalapú navigáció terén szerzett kompetencia sikeres bizonyítását a (2) bekezdés c) pontjában említett jártassági vizsga vagy készségellenőrzés után be kell vezetni a repülési naplóba vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell írni a vizsgát vagy ellenőrzést levezető vizsgáztatóval.

<sup>(1)</sup> A Bizottság (EU) 2018/1065 rendelete (2018. július 27.) az 1178/2011/EU rendeletnek az uniós hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek automatikus érvényesítése, valamint a fel- és leszállással kapcsolatos képzés tekintetében történő módosításáról (HL L 192., 2018.7.30., 31. o.).



**▼ M5**

(5) 2020. augusztus 25-ig a PBN-jogosultságokkal nem bővített műszerjogosítással rendelkező pilóták csak PBN-jogosultságot nem igénylő útvonalakon és megközelítésekkel repülhetnek, és műszerjogosításuk megújításához sem szükséges teljesítményalapú navigációval összefüggő feltétel; ezen időpontot követően azonban már minden műszerjogosítás esetében előírás, hogy PBN-jogosultságokkal is rendelkezni kell.

**▼ M8***4b. cikk***A kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzés**

(1) A kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzésnek kötelező részévé kell válnia a következő tanfolyamoknak: többfős személyzet pilóta-szakszolgálati engedély (MPL) megszerzését célzó tanfolyam, légitársasági repülőgép-pilótáknak szóló integrált tanfolyam (ATP(A)), repülőgépes kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély megszerzését célzó tanfolyam (CPL(A)), valamint osztály- vagy típusjogosítására vonatkozó tanfolyamok az alábbiak tekintetében:

- a) egypilótás repülőgépek többpilótás üzemeltetésben;
- b) egypilótás, nem nagy teljesítményű, komplex repülőgépek;
- c) egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek; vagy
- d) többpilótás repülőgépek;

az I. mellékletnek (FCL rész) megfelelően.

(2) Az (1) bekezdésben említett, 2019. december 20. előtt valamely jóváhagyott képzési szervezetenél induló tanfolyamok esetében a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzés nem kötelező, amennyiben:

- a) legkésőbb 2021. december 20-ig egyébként sor kerül CPL(A)-, ATP(A)- vagy MPL-tanfolyam e rendelet I. melléklete (FCL rész) szerinti teljesítésére, valamint az e rendelet I. melléklete (FCL rész) FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) vagy FCL.415.A (MPL) pontja szerinti jártassági vizsga letételére. vagy
- b) legkésőbb 2021. december 20-ig egyébként sor kerül a repülőgépek osztály- vagy típusjogosítására vonatkozó tanfolyam e rendelet I. melléklete (FCL rész) szerinti teljesítésére, valamint az e rendelet I. melléklete (FCL rész) FCL.725 pontja c) bekezdésének második albekezdése szerinti jártassági vizsga letételére.

Az (1) bekezdés alkalmazásában, az illetékes hatóság az általa végzett értékelés keretében és valamely jóváhagyott képzési szervezet ajánlása alapján hitelt érdemlőnek találhatja a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó, nemzeti képzési követelmények szerint, 2019. december 20. előtt teljesített bármely képzést.

**▼ M12***4c. cikk***A repülés közbeni műszerjogosítással rendelkezőkre vonatkozó átmeneti intézkedések**

(1) Az I. melléklet (FCL rész) FCL.825 pontjában meghatározott repülés közbeni műszerjogosítással (a továbbiakban: EIR) rendelkezőknek, illetve rendelkezők esetében 2022. szeptember 8-ig bezárólag:

- a) továbbra is jogukban áll gyakorolni az EIR-jük által biztosított jogosultságokat;

**▼ M12**

- b) az (EU) felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet <sup>(1)</sup> FCL.825 g) pontjával összhangban meghosszabbítják vagy megújítják az EIR-üket;
- c) teljes mértékben beszámítják az I. melléklet (FCL rész) FCL.835 c) 2. pontjának i. és ii. alpontjában meghatározott képzési követelmények teljesítését, amikor az I. melléklet (FCL rész) FCL.835 pontja szerinti alapvető műszerjogosítás (BIR) kiadását kérelmezik; valamint
- d) az I. mellékletben (FCL rész) az EIR-birtokosok számára megállapított teljes mértékű beszámításra kerül sor.

(2) 2021. szeptember 8-tól kezdődően az (1) bekezdésben említett EIR megszerzésére irányuló azon tanfolyamok, amelyek az említett időpont előtt megkezdődtek, folytathatók, és BIR megszerzésére irányuló tanfolyamnak tekintendők. A BIR-tanfolyamért felelős jóváhagyott képzési szervezet a kérelmező értékelése alapján meghatározza, hogy az EIR-képzés milyen mértékben számítható be a BIR kiadásához.

(3) A BIR azon kérelmezői számára, akik EIR-rel rendelkeznek, vagy 2021. szeptember 8. előtt az FCL.825 d) pontjával összhangban sikeresen teljesítették az EIR-hez szükséges elméleti vizsgát, azt teljes mértékben beszámítják a BIR-hez szükséges elméleti képzésre és vizsgára vonatkozó követelmények teljesítésébe.

**▼ M11****▼ B***6. cikk***Berepülési képesítések konvertálása**

(1) Azon pilóták esetében, akik e rendelet alkalmazásának kezdete előtt az 1702/2003/EK rendelet <sup>(2)</sup> melléklete szerinti, 1. és 2. kategóriájú repülési tesztekét végezték, illetőleg berepülőpilótákat oktattak, a berepülési képesítéseket e rendelet I. mellékletének megfelelően berepülőjogosítássá és – adott esetben – berepülésoktatói tanúsítássá konvertálja az a tagállam, amelyik a berepülői képesítéseket kibocsátotta.

(2) A konvertálásra egy, a 4. cikk (4) és (5) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő konvertálási jelentés megállapításai alapján kerül sor.

*7. cikk***Meglévő nemzeti fedélzeti mérnöki engedélyek**

(1) A Chicagói Egyezmény 1. mellékletének megfelelően kibocsátott fedélzeti mérnöki engedély FCL rész szerinti engedéllyé való konvertálását az engedély jogosultja a kibocsátó tagállamtól igényelheti.

(2) A fedélzeti mérnöki engedélyek FCL rész szerinti engedéllyé történő konvertálására egy, a 4. cikk (4) és (5) bekezdésében foglalt követelményeknek megfelelő konvertálási jelentés alapján kerül sor.

<sup>(1)</sup> A Bizottság (EU) felhatalmazáson alapuló rendelete (2020. március 4.) (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé)

<sup>(2)</sup> HL L 243., 2003.9.27., 6. o.

**▼B**

(3) Repülőgépre szóló légitársasági pilóta-szakszolgálati engedély (airline transport pilot licence, ATPL) igénylése esetén meg kell tartani az I. melléklet FCL.510.A pontja c) bekezdésének 2. pontjában a beszámításra vonatkozóan előírtakat.

**▼M13****▼B***9. cikk***E rendelet alkalmazásának kezdete előtt megkezdett képzés beszámítása****▼M11**

(1) Az FCL rész szerinti engedélyeknek az I. melléklet szerinti kibocsátása céljából teljes egészében beszámításra kerül minden olyan képzés, amelyet e rendelet alkalmazásának kezdete előtt a JAR-okkal és az eljárásokkal összhangban, a vonatkozó JAR-ok kapcsán a Társult Légügyi Hatóság rendszere keretében kölcsönös elismerésre ajánlott tagállam felügyelete alatt kezdtek meg, feltéve, hogy a képzés és a vizsgáztatás legkésőbb 2016. április 8-ig befejeződik és az FCL rész szerinti engedély kibocsátására legkésőbb 2020. április 1-jéig sor kerül.

**▼B**

(2) Az e rendelet alkalmazásának kezdete előtt a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban megkezdett képzéseknek az FCL rész szerinti engedélyek kibocsátása céljából történő beszámítására egy, a tagállam által az Ügynökséggel egyeztetésben készített beszámítási jegyzőkönyv alapján kerül sor.

(3) A beszámítási jegyzőkönyvben ismertetni kell a képzés tartalmát, továbbá meg kell jelölni az FCL rész szerinti engedéllyel kapcsolatban beszámításra kerülő követelményeket és adott esetben azokat a követelményeket, amelyeket a kérelmezőknek az FCL rész szerinti engedély megszerzéséhez teljesíteniük kell. A jegyzőkönyvnek másolatot kell tartalmaznia a képzés tartalmának bizonyításához szükséges valamennyi dokumentumról, valamint a képzés megkezdésére irányadó nemzeti követelményekről és eljárásokról.

**▼M2***9a. cikk***Típusminősítő képzések és üzemeltetési alkalmassági adatok**

(1) Amennyiben e rendelet mellékletei a 748/2012/EU rendelettel összhangban összeállított üzemeltetési alkalmassági adatokra hivatkoznak, de ezek az adatok a kérdéses légi jármű-típus esetében nem érhetőek el, a típusminősítő tanfolyamra jelentkezőknek kizárólag az 1178/2011/EU rendelet mellékleteiben szereplő rendelkezéseknek kell eleget tenniük.

(2) Azon típusminősítő képzéseknek, amelyeket az adott légi jármű-típus kapcsán a 748/2012/EU rendelettel összhangban megállapított üzemeltetési alkalmassági adatok között szereplő, a pilóták típusminősítő képzéséhez tartozó minimális tanterv jóváhagyását megelőzően hagytak jóvá, legkésőbb 2017. december 18-ig vagy az üzemeltetési alkalmassági adatok jóváhagyásától számított két éven belül ki kell terjedniük a kötelező képzési elemekre.

**▼ B***10. cikk***A katonai szolgálat során szerzett pilóta-szakszolgálati engedély beszámítása**

(1) A katonai pilóta-szakszolgálati engedélyek jogosultjai attól a tagállamtól igényelhetnek FCL rész szerinti engedélyt, amelyben katonai szolgálatot teljesítettek.

(2) A katonai szolgálat során szerzett ismereteknek, tapasztalatnak és jártasságnak az I. melléklet szerinti vonatkozó követelmények teljesítése céljából történő beszámítására egy, a tagállam által az Ügynökséggel egyeztetésben készített beszámítási jegyzőkönyv megállapításai alapján kerül sor.

(3) A beszámítási jegyzőkönyvet az alábbiak szerint kell kiállítani:

- a) a jegyzőkönyvben fel kell tüntetni, hogy a katonai engedélyeket, jogosításokat, minősítéseket, felhatalmazásokat, illetve képesítéseket milyen nemzeti követelmények alapján bocsátották ki;
- b) a jegyzőkönyvben fel kell tüntetni, hogy a pilótákat milyen jogosultságokkal ruházták fel;
- c) a jegyzőkönyvben meg kell jelölni, hogy az I. melléklet szerinti követelmények közül melyek számíthatók be;
- d) a jegyzőkönyvben adott esetben fel kell tüntetni az FCL rész szerinti engedélybe foglalandó korlátozásokat, valamint azokat a követelményeket, amelyeket a pilótáknak teljesíteniük kell e korlátozások feloldásához;
- e) a jegyzőkönyvbe bele kell foglalni a fenti tényállások alátámasztásához szükséges valamennyi dokumentumot, és csatolni kell a vonatkozó nemzeti követelmények és eljárások másolatát.

**▼ M1***10a. cikk***Pilótaképző szervezetek****▼ M11**

(1) A szervezetek az (EU) 2018/1139 rendelet 24. cikkének (2) bekezdésével összhangban csak akkor jogosultak képzést tartani az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. és ii. alpontjában említett légi járművek üzemeltetésében részt vevő pilótáknak, ha az illetékes hatóság jóváhagyást ad ki az említett szervezetek számára, amelyben megerősíti, hogy ezek eleget tesznek az (EU) 2018/1139 rendelet IV. mellékletében meghatározott alapkövetelményeknek és az e rendelet VII. mellékletében foglalt követelményeknek.

Tekintettel azonban az (EU) 2018/1139 rendelet 24. cikkének (6) bekezdésére, a tagállamok egyikében székhellyel rendelkező szervezetek a fenti jóváhagyás nélkül is jogosultak az e rendelet VIII. mellékletének DTO.GEN.110 pontjában említett képzés megtartására azon a területen belül, amelyért a tagállamok a Chicagói Egyezmény értelmében felelősek, amennyiben a szóban forgó melléklet DTO.GEN.115 pontjában foglalt követelményeknek megfelelően nyilatkozatot tettek az illetékes hatóság számára, és – amennyiben az említett melléklet DTO.GEN.230 c) pontja alapján ez szükséges – az illetékes hatóság jóváhagyta a képzési programot.

▼ M11

\_\_\_\_\_

▼ M5

(5) A pilótaképző szervezeteknek legkésőbb 2020. augusztus 25-re biztosítaniuk kell, hogy az általuk kínált műszerjogosítási tanfolyam az I. mellékletben (FCL rész) szereplő követelményeknek megfelelő, teljesítményalapú navigációs jogosultságokra vonatkozó képzést is tartalmazzon.

▼ M1*10b. cikk***Repülésszimulációs oktatóeszközök**

(1) A pilóták képzéséhez, vizsgáztatásához és ellenőrzéséhez alkalmazott repülésszimulációs oktatóeszközöknek (a berepülések oktatására kifejlesztett oktatóeszközök kivételével) eleget kell tenniük a VI. és VII. mellékletben meghatározott műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak, és megfelelő bizonyítvánnyal kell rendelkezniük.

▼ M11

\_\_\_\_\_

▼ M1*10c. cikk***Repülőorvosi központok**

(1) A repülőorvosi központoknak eleget kell tenniük a VI. és VII. mellékletben meghatározott műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak, és megfelelő engedéllyel kell rendelkezniük.

▼ M11

\_\_\_\_\_

▼ B*11. cikk***A légiutas-kísérő személyzet egészségügyi alkalmassága**

(1) A 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járművek üzemeltetésében részt vevő légiutas-kísérő személyzet tagjainak meg kell felelniük a IV. mellékletben foglalt műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak.

▼ M11

\_\_\_\_\_

▼ M1*11a. cikk***A légiutas-kísérő személyzet tagjainak képzettsége és a kapcsolódó tanúsítványok**

(1) A 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járművek által végrehajtott kereskedelmi célú repülésekben részt vevő légiutas-kísérő személyzet tagjainak a VI. mellékletben foglalt műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak megfelelő képzettséggel, és az ahhoz kapcsolódó tanúsítvánnyal kell rendelkezniük.

▼ **M11**▼ **M1**

(4) A légiutas-kísérő személyzet azon tagjait, akik e rendelet alkalmazásának időpontjában helikopter által végzett kereskedelmi célú repülésekben vesznek részt:

- a) akkor lehet úgy tekinteni, hogy megfelelnek az V. melléklet alapképzési tanfolyamra vonatkozó követelményeinek, ha teljesítik a helikopterek által végzett kereskedelmi célú légi fuvarozásra vonatkozó JAR-ok képzésre, ellenőrzésre és közelmúltbeli gyakorlatra vonatkozó követelményeit; vagy
- b) amennyiben nem teljesítik a helikopterek által végzett kereskedelmi célú légi fuvarozásra vonatkozó JAR-ok képzésre, ellenőrzésre és közelmúltbeli gyakorlatra vonatkozó követelményeit, akkor csak a helikopteren való tevékenységhez kapcsolódó összes képzést (az alapképzés kivételével) és ellenőrzést követően lehet úgy tekinteni, hogy megfelelnek e rendeletnek; vagy
- c) amennyiben több mint 5 éve nem vettek részt helikopter által végzett kereskedelmi célú repülésben, az V. mellékletben előírtaknak megfelelően csak a teljes alapképzési tanfolyam elvégzése és a kapcsolódó vizsga sikeres teljesítése után lehet úgy tekinteni, hogy megfelelnek e rendeletnek.

(5) A 2. cikk sérelme nélkül a VI. mellékletben meghatározott formátum szerinti légiutas-kísérői tanúsítványokat legkésőbb 2013. április 8-ig a helikopter által végzett kereskedelmi célú repülésekben részt vevő légiutaskísérő-személyzet valamennyi tagja részére ki kell adni.

*11b. cikk***Felügyeleti képesség**

(1) A tagállamok saját területükön belül illetékes hatósággá jelölnek ki egy vagy több szervezetet, és ezeket felruházzák a 216/2008/EK rendelet és az annak végrehajtására szolgáló szabályok hatálya alá tartozó személyek és szervezetek tanúsításával és ellenőrzésével kapcsolatos feladat- és hatáskörökkel.

(2) Amennyiben egy tagállam egynél több illetékes hatóságot jelöl ki, úgy:

- a) a hatásköröket és a földrajzi területet illetően egyértelműen meghatározza az egyes illetékes hatóságok felelősségi körét;
- b) a 216/2008/EK rendelet és az annak végrehajtására szolgáló szabályok hatálya alá tartozó összes szervezet és személy hatékony felügyelete érdekében a szóban forgó hatóságok tevékenységeit – saját hatáskörükön belül – összehangolja.

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az illetékes hatóság (hatóságok) rendelkezzen (rendelkezzenek) a felügyeleti programjuk hatálya alá tartozó összes szervezet és személy hatékony felügyeletéhez szükséges képességgel, és ezen belül az e rendeletben előírt követelmények teljesítéséhez szükséges erőforrásokkal.

**▼ M1**

(4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az illetékes hatóságok személyzete ne végezzen felügyeleti tevékenységet olyan esetekben, amikor bizonyíték van arra, hogy ez – különösen családi kapcsolat vagy pénzügyi érdekelttség okán – közvetlenül vagy közvetetten összeférhetlenséghez vezethet.

(5) Az illetékes hatóságok által a tanúsítási és/vagy felügyeleti feladatok végzésével megbízott személyzet tagjait legalább az alábbi feladatok végzésére fel kell hatalmazni:

- a) a tanúsítási és/vagy felügyeleti feladat végrehajtásával kapcsolatos nyilvántartások, adatok, eljárások és egyéb anyagok;
- b) másolatok vagy kivonatok készítése a nyilvántartásokról, adatokról, eljárásokról és egyéb anyagokról;
- c) szóbeli magyarázat kérése a helyszínen;
- d) bármilyen érintett helyiségbe, üzemi területre vagy szállítóeszközbe történő belépés;
- e) auditok, vizsgálatok, értékelések, ellenőrzések, és ezen belül földi ellenőrzések és be nem jelentett ellenőrzések végzése; továbbá
- f) adott esetben végrehajtási intézkedések megtétele vagy kezdeményezése.

(6) Az (5) bekezdés szerinti feladatokat az érintett tagállamban hatályos jogszabályi rendelkezésekkel összhangban kell végezni.

**▼ M12***11c. cikk***Átmeneti intézkedések**

A tagállamok:

- a) legkésőbb 2021. április 8-ig átadják az EASA-nak az (EU) 2018/395 rendelettel és az (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelettel összhangban pilóta-szakszolgálati engedély megszerzésére irányuló képzést nyújtó szervezetek felügyeletével kapcsolatos összes nyilvántartást, amely szervezetek tekintetében az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 78. cikkével összhangban az EASA az illetékes hatóság;
- b) az EASA-val együttműködve befejezik a 2020. április 8. előtt megkezdett tanúsítási eljárásokat, és kiállítják a tanúsítványt, amelyet követően az EASA illetékes hatóságként a szóban forgó tanúsított szervezetek tekintetében ráruházott összes felelősséget vállalja.

<sup>(1)</sup> 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. o.).

**▼ B***12. cikk***Hatálybalépés és alkalmazás**

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Rendelkezéseit 2012. április 8-tól kell alkalmazni.

**▼ M11** \_\_\_\_\_**▼ M12** \_\_\_\_\_**▼ M11** \_\_\_\_\_**▼ M8**

(4) Az (1) bekezdéstől eltérve, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy e rendelet rendelkezéseit ► **M14** 2022. június 20-ig ◀ nem alkalmazzák az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. vagy ii. alpontjában meghatározott légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő, harmadik ország által kibocsátott engedéllyel és kapcsolódó orvosi minősítéssel rendelkező pilótákra. A tagállamok e határozatokat nyilvánosan elérhetővé teszik.

**▼ M11** \_\_\_\_\_

(7) Amennyiben valamely tagállam a (2a) és a (4) bekezdés követelményeit alkalmazza, erről értesíti a Bizottságot és az Ügynökséget. Az értesítésben ismertetni kell az eltérés indokait, valamint a tervezett intézkedésekről és ütemezésükről szóló végrehajtási programot.

**▼ M8**

(8) Az (1) bekezdéstől eltérve az I. melléklet (FCL rész) FCL.315.A pontjának 1. bekezdését, FCL.410.A pontja a) bekezdésének második mondatát és FCL.725.A pontja c) bekezdését 2019. december 20-tól kell alkalmazni.

**▼ B**

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.



**▼ B***I. MELLÉKLET***(FCL RÉSZ)****A. ALRÉSZ****ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK****FCL.001 Az illetékes hatóság**

E rész alkalmazásában illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, amelyhez a pilóta-szakszolgálati engedélyeknek vagy a kapcsolódó jogosításoknak vagy tanúsításoknak a kiadása iránti kérelmet be kell nyújtani.

**FCL.005 Hatály**

E rész meghatározza a pilóta-szakszolgálati engedélyeknek, valamint a kapcsolódó jogosításoknak és tanúsításoknak a kiadására vonatkozó előírásokat, valamint azok érvényességi és alkalmazási feltételeit.

**FCL.010 Fogalommeghatározások****▼ M8**

E melléklet (FCL rész) alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

„hozzáférhető”: valamely eszköz azon jellemzője, hogy a következők használhatják:

- az a jóváhagyott képzési szervezet, amelynek jóváhagyása alapján osztály- vagy típusjogosításra vonatkozó tanfolyamot tartanak; vagy
- a kompetenciafelmérést, a jártassági vizsgát vagy készségellenőrzést értékelés, vizsgáztatás vagy ellenőrzés céljából lebonyolító vizsgáztató;

„műrepülés”: olyan szándékos manőver, amely hirtelen helyzetváltoztatással, a szokásostól eltérő repülőgéphezlyeztetel vagy sebességváltoztatással jár, és nem képezi a szokásos repülés vagy – a műrepülő jogosítás kivételével – a szakszolgálati engedélyekkel, tanúsításokkal és jogosításokkal kapcsolatos képzés részét;

**▼ B**

„repülőgép”: hajtóművel felszerelt, levegőnél nehezebb, merevszárnyú légi jármű, melynek repülését a szárnyaira ható aerodinamikai erő biztosítja;

„repülőgép, amelynek üzemeltetéséhez másodpilóta szükséges”: olyan típusú repülőgép, amelynek üzemeltetéséhez repülési kézikönyve vagy üzemeltetési engedélye szerint másodpilóta szükséges;

**▼ M8**

„a repülőgép kontrollálatlan repülési helyzeteinek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzés (UPRT)”: a következőkből álló képzés:

- a repülőgép kontrollálatlan repülési helyzeteinek elkerülésére vonatkozó képzés: elméleti ismeretek és repülési képzés azzal a céllal történő ötvözése, hogy a repülőszemélyzet megszerezze a repülőgép kontrollálatlan repülési helyzeteinek elkerüléséhez szükséges kompetenciákat; valamint
- a repülőgép kontrollálatlan repülési helyzeteinek megszüntetésére vonatkozó képzés: elméleti ismeretek és repülési képzés azzal a céllal történő ötvözése, hogy a repülőszemélyzet megszerezze a repülőgép kontrollálatlan repülési helyzeteinek megszüntetéséhez szükséges kompetenciákat;

**▼ B**

„légi jármű”: olyan szerkezet, amelyet a levegő által keltett azon reakcióerők tartanak a légkörben, amelyek nem a levegőnek a földfelszínre gyakorolt hatásából származnak;

„repülőszaktudás”: a jó ítélőképesség, a széles körű tudás, a megfelelő jártasságok és hozzáállás összhangban történő alkalmazása a repülési feladatok teljesítése érdekében;

**▼ M12**

„léghajó”: levegőnél könnyebb, hajtóművel felszerelt légi jármű, kivéve a hőléghajót, amely az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet 2. cikkének (7) bekezdésével összhangban ballonnak minősül;

**▼ M8**

„rendelkezésre álló FSTD”: bármely olyan repülésszimulációs oktatóeszköz (FSTD), amely – az idővel kapcsolatos szempontoktól függetlenül – az FSTD-üzembentartó vagy az ügyfél rendelkezésére áll;

**▼ M5**

„szögalapú üzemeltetés”: olyan műszeres megközelítési művelet, amelynek során a legnagyobb elfogadható hiba/a tervezett útiránytól való legnagyobb elfogadható eltérés a pilótafülkében található irányeltérés-jelző (Course Deviation Indicator, CDI) vagy azzal egyenértékű kijelző mutatóinak kitéréséként kifejezve van megadva;

**▼ M11**

„kompetenciafelmérés”: a szükséges készségek, tudás és hozzáállás bizonyítása az oktatói vagy vizsgáztatói tanúsítás első kiállítására, meghosszabbítása vagy megújítása céljából;

**▼ B**

„ballon”: levegőnél könnyebb, hajtómű nélküli légi jármű, amelynek repülését gáz vagy a fedélzeti fűtőberendezéssel melegített levegő biztosítja. E rész alkalmazásában ballonnak minősül a hőléghajó is annak ellenére, hogy hajtóművel van felszerelve;

**▼ M7**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

„légijármű-kategória”: légi járművek kategóriába sorolása bizonyos alapvető tulajdonságaik szerint, például: repülőgép, helyből felszálló repülőgép, helikopter, léghajó, vitorlázó repülőgép, szabad ballon;

„repülőgéposztály”: azon egypilótás repülőgépek kategóriába sorolása, amelyekhez nem szükséges típusjogosítás;

**▼ M12**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

„kereskedelmi célú légi fuvarozás”: utasok, áru vagy postai küldemény díj vagy ellenszolgáltatás ellenében történő szállítása;

„kompetencia”: egy feladat meghatározott szempontok szerinti elvégzéséhez szükséges jártasság, tudás és hozzáállás együttes alkalmazása;

„kompetenciaelem”: egy feladatot képviselő művelet, mely magában foglalja a határait egyértelműen kijelölő kiváltó eseményt és lezáró eseményt, valamint egy érzékelhető eredményt;

„kompetenciaegység”: adott számú kompetenciaelemből álló, elkülönülő funkció;

„másodpilóta”: az a pilóta, aki többpilótás légi járműnek minősülő légi járművet nem parancsnokpilótaként üzemeltet, kivéve azt a repülésoktatásban részesülő pilótát, aki szakszolgálati engedély vagy jogosítás megszerzése céljából tartózkodik a légi jármű fedélzetén;

„útvonalrepülés”: egy indulási és egy érkezési pont közötti repülés egy előre eltervezett útvonalon, előírt navigációs eljárások alkalmazásával;

„tehermentesítő másodpilóta”: az a pilóta, aki tehermentesíti a másodpilótát, átvéve feladatait a kormányánál az utazórepülés során, többpilótás üzemeltetés esetén ► **C1** 200-as repülési szint fölött; ◀

„kétkormányos oktatási idő”: az a repülési idő vagy műszeres földi idő, amely alatt egy erre jogosult oktató repülésoktatásban részesít egy személyt;

„hiba”: a repülőszemélyzet által végrehajtott olyan tevékenység vagy annak hiánya, amelynek következményei eltérnek a szervezésre vagy a repülésre vonatkozó szándékoktól vagy elvárásoktól;

„hibakezelés”: a hibák észlelésének és ellenintézkedésekkel történő elhárításának folyamata, amely mérsékli vagy kiküszöböli a következményeket, és csökkenti a hibák vagy nemkívánatos légijármű-helyzetek kialakulásának valószínűségét;

**▼ B**

„teljes repülésszimulátor (FFS)”: egy adott típusú vagy gyártmányú, modellű és sorozatú légi jármű pilótafülkéjének teljes méretű mása, benne a légi jármű földi és légi üzemeltetésének megjelenítéséhez szükséges összes berendezéssel és számítógépes programmal, valamint a pilótafülkéből való kilátást szimuláló vizuális rendszerrel és a mozgási erőhatásokat szimuláló rendszerrel;

**▼ M12**

„repülési idő”: repülőgépek, motoros vitorlázó repülőgépek és helyből felszálló repülőgépek esetében: az a teljes időtartam, amely a légi jármű felszállási céllal történő megmozdulásától a repülés befejezése után a légi jármű végleges megállásáig tart;

helikopterek esetében: az a teljes időtartam, amely a helikopter forgószárnylapátjainak felszállási céllal történő felpörgetésétől a repülés befejezése után a forgószárnylapátok teljes leállításáig tart;

léghajók esetében: az a teljes időtartam, amely a léghajó árbocról felszállási céllal történő elengedése pillanatától a repülés befejezése után a léghajó végleges megállásáig és az árbocon történő rögzítéséig tart;

**▼ B**

„műszeres repülési szabályok (IFR) szerinti repülési idő”: az a teljes repülési időtartam, amely alatt a légi járművet kizárólag a műszeres repülési szabályok szerint üzemeltetik;

„repülésgyakorló berendezés (FTD)”: egy meghatározott légi jármű-típus műszereinek, berendezéseinek, paneljeinek és kormányzerveinek egy nyitott pilótafülkében vagy egy légi jármű zárt pilótafülkéjében elhelyezett teljes méretű mása, benne olyan berendezésekkel és számítógépes programokkal, amelyek a légi jármű földi és légi üzemeltetési feltételeinek a berendezésbe beépített rendszerek szintjén való megjelenítéséhez szükségesek. Ehhez nem szükséges a pilótafülkéből való kilátást szimuláló vizuális rendszer és a mozgási erőhatásokat szimuláló rendszer, kivéve a 2-es és 3-as szintű helikopteres repülésgyakorló berendezéseket (FTD), amelyeknél a vizuális rendszerek szükségesek;

„repülés- és navigációseljárás-gyakorló berendezés (FNPT)”: olyan kiképzőeszköz, amely pilótafülkét vagy pilótafülke-környezetet reprezentál, benne olyan berendezésekkel és számítógépes programokkal, amelyek valamely légi jármű-típus vagy -osztály légi üzemeltetésének szimulálásához szükségesek, azt a látszatot keltve, mintha a rendszerek egy valóságos légi járműben működnének;

**▼ M11**

„kizárólag műszerek igénybevételével történő repülés”: olyan repülés, melyet a pilóták külső vizuális referencia nélkül, szimulált vagy tényleges műszeres időjárási körülmények (IMC) között hajtanak végre;

**▼ M12**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

„helikopter”: levegőnél nehezebb légi jármű, melynek levegőben maradását főként az egy vagy több szilárd beépítésű függőleges tengelyre szerelt, hajtóművel üzemeltetett forgószárnyakra ható aerodinamikai erő biztosítja;

„műszeres repülési idő”: az az időtartam, amely alatt a pilóta a légi járművet kizárólag műszerek igénybevételével irányítja;

„műszeres földi idő”: az az időtartam, amely alatt a pilóta repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) segítségével, mesterséges repülési körülmények között oktatásban részesül;

„műszeres idő”: műszeres repülési idő vagy műszeres földi idő;

**▼ M5**

„lineáris üzemeltetés”: olyan műszeres megközelítési művelet, amelynek során a legnagyobb elfogadható hiba/a tervezett útiránytól való legnagyobb elfogadható eltérés hossz mértékegységben, például tengeri mérföldben van megadva az útiránytól való oldalirányú eltérés esetében;

**▼ M11**

„felügyelet alatti útvonalrepülés (LIFUS)”: jóváhagyott, nulla repült idős típusminősítő képzést követő útvonalrepülés vagy az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó (OSD) jelentés által előírt útvonalrepülés;

**▼ M5**

„LNAV” (Lateral Navigation): oldalirányú navigáció;

„LPV”: a középvonal rádiójelének használata vertikális irányvezetéssel;

**▼ B**

„többpilótás üzemeltetés”: repülőgépek esetében: minimálisan két pilótából álló személyzettel történő, repülőszemélyzeti együttműködést megkövetelő üzemeltetés vagy többpilótás, vagy egypilótás repülőgépen;

helikopterek esetében: minimálisan két pilótából álló személyzettel történő, repülőszemélyzeti együttműködést megkövetelő üzemeltetés többpilótás helikopteren;

„repülőszemélyzeti együttműködés (MCC)”: a repülőszemélyzeti tagok együttműködése a parancsnokpilóta irányítása alatt;

„többpilótás légi jármű”: repülőgépek esetében: olyan repülőgép, amelynek üzemeltetése legalább két pilótából álló személyzettel engedélyezett;

helikopterek, léghajók és helyből felszálló repülőgépek esetében: olyan típusú légi járművet jelent, amelynek üzemeltetéséhez repülési kézikönyve, üzemeltetési engedélye vagy egy ezekkel egyenértékű dokumentum szerint másodpilóta szükséges;

**▼ M11**

„éjszaka”: az esti szürkület vége és a reggeli szürkület kezdete közötti időszak vagy a megfelelő hatóság előírása szerinti, a napnyugta és napkelte közötti egyéb időszak;

„OSD”: a 748/2012/EU rendelet I. mellékletének (21. rész) megfelelően meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok;

„egyéb kiképzőberendezések (OTD)”: olyan, az FSTD-en kívüli oktatási segédeszközök, amelyek képzési eszközül szolgálnak abban az esetben, ha nincs szükség teljes pilótafülkét reprezentáló környezetre;

**▼ M5**

„teljesítményalapú navigáció (PBN)”: ATS útvonalon működő légi járművekre vonatkozó teljesítmény-előírásokon vagy műszeres megközelítési eljárásokon alapuló vagy kijelölt légtérben végrehajtott területi navigáció;

**▼ B**

„teljesítménykritériumok”: a kompetenciaelem előírt eredményének egyszerű, értékelő megállapítása, és azon kritériumok ismertetése, amelyeket annak megítéléséhez alkalmaztak, hogy a teljesítmény előírt szintje teljesült-e;

„parancsnokpilóta”: a parancsnoki feladatra kijelölt, a repülés biztonságos végrehajtásáért felelős pilóta;

„felügyelet alatt álló parancsnokpilóta”: a parancsnokpilóta felügyelete alatt parancsnokpilótai kötelességeket és feladatokat ellátó másodpilóta;

„helyből felszálló repülőgép”: olyan légi jármű, amely a függőleges emelkedéshez és a repüléshez szükséges toló-/emelőerőt változtatható geometriájú rotoroktól vagy a törzsön vagy törzsben, illetve a szárnyakon vagy szárnyakban elhelyezkedő hajtóművektől/mozgató berendezésektől nyeri;

**▼ M12**

„segédmotoros vitorlázó repülőgép”: egy vagy több hajtóműves vitorlázó repülőgép, amely a hajtómű(vek) kikapcsolása esetén egy vitorlázó repülőgép jellemzőivel rendelkezik;

**▼ B**

„magánpilóta”: az a pilóta, aki olyan szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, amely nem jogosít díjazás ellenében üzemeltetett légi jármű vezetésére, kivéve az ebben a részben meghatározott oktatási és vizsgáztatási tevékenységeket;

**▼ M11**

„képességellenőrzés”: a jártasság számonkérése jogosítások vagy jogosultságok meghosszabbítása vagy megújítása céljából, mely magában foglalhat szóbeli vizsgáztatást is;

**▼ B**

„megújítás” (például szakszolgálati engedély vagy jogosítás megújítása): hatósági adminisztratív intézkedés egy jogosítás vagy tanúsítás érvényességének lejártát követően, mely meghatározott követelmények teljesítése esetén meghatározott időtartamra biztosítja a jogosítással vagy tanúsítással járó jogosultságokat;

„meghosszabbítás” (például szakszolgálati engedély vagy jogosítás meghosszabbítása): hatósági adminisztratív intézkedés egy jogosítás vagy tanúsítás érvényességi időtartamán belül, mely lehetővé teszi az engedélyes számára, hogy meghatározott követelmények teljesítését követően meghatározott időtartamon át tovább gyakorolhassa a jogosítással vagy tanúsítással járó jogosultságokat;

**▼ M5**

„RNP APCH”: műszeres megközelítési műveletek során alkalmazott teljesítményalapú navigációs előírás;

„RNP APCH művelet az LNAV minimumig” : kétdimenziós műszeres megközelítési művelet, amelyhez a vízszintes irányvezetés a GNSS-helymeghatározás alapján történik;

„RNP APCH művelet az LNAV/VNAV minimumig”: háromdimenziós műszeres megközelítési művelet, amelyhez a vízszintes irányvezetés a GNSS-helymeghatározáson alapján történik, a függőleges irányvezetést pedig vagy a Baro VNAV funkció, vagy a GNSS-helymeghatározás biztosítja műholdas pontosító rendszerrel (SBAS);

„RNP APCH művelet az LPV minimumig” : háromdimenziós műszeres megközelítési művelet, amelyhez mind az oldalirányú, mind a függőleges irányvezetést a GNSS-helymeghatározás biztosítja műholdas pontosító rendszerrel (SBAS);

„RNP AR APCH”: különleges jóváhagyást igénylő műszeres megközelítési műveletek során alkalmazott navigációs előírás;

**▼ B**

„útvonalszakasz”: olyan repülés, amely felszállásból, indulási eljárásból, legalább 15 perces utazószakaszból, érkezési eljárásból, megközelítésből és leszállási fázisból áll;

„vitorlázó repülőgép”: levegőnél nehezebb légi jármű, melynek repülését a rögzített emelőfelületeire ható aerodinamikai erő biztosítja, és melynek szabad repülése nem függ hajtóműtől;

„egypilótás légi jármű”: az a légi jármű, amely a típusalkalmassági tanúsítása alapján egy pilótával üzemeltethető;

„jártassági vizsga”: olyan vizsga, amely szakszolgálati engedélyek, jogosítások megadása előtt a jártasság bizonyítására szolgál, és amely magában foglalhat szóbeli vizsgáztatást is;

„egyedülrepülési idő”: olyan repülési idő, amely alatt a növendék pilóta a légi járművön egyedül tartózkodik;

**▼ B**

„növendék parancsnokpilóta”: az a növendék pilóta, akinek a parancsnokpilótai tevékenységét a repülés időtartama alatt az oktató csak figyeli, de nem avatkozik bele a repülésbe, és nem veszi át a légi jármű irányítását;

„repülésre veszélyes helyzet”: olyan események vagy hibák, amelyek függetlenek a repülőszemélyzet cselekedeteitől, megnövelik az üzemeltetés bonyolultságát, és amelyeket a repülésbiztonság megfelelő szintjének fenntartása érdekében kezelni kell;

**▼ M5**

„háromdimenziós műszeres megközelítési művelet”: mind oldalirányú, mind függőleges irányvezetést alkalmazó műszeres megközelítési művelet;

**▼ B**

„repülésre veszélyes helyzet kezelése”: a repülésre veszélyes helyzetek észlelésének és ellenintézkedésekkel történő elhárításának folyamata, amely mérsékli vagy kiküszöböli a következményeket, és csökkenti a hibák vagy nemkívánatos légijármű-helyzetek kialakulásának valószínűségét;

**▼ M5**

„kétdimenziós műszeres megközelítési művelet”: olyan műszeres megközelítési művelet, amely csak oldalirányú irányvezetést alkalmaz;

**▼ M12**

„motoros vitorlázó repülőgép (TMG)”: a 748/2012/EU rendelet I. melléklete (21. rész) szerinti tanúsítási eljárást követő eltérő rendelkezés hiányában a segédmotoros vitorlázógépek külön osztályát képviselő, beépített, nem behúzható motorral és nem behúzható légsavarral rendelkező légi jármű, mely repülési kézikönyvének megfelelően képes hajtómű-teljesítménye révén felszállni és emelkedni;

**▼ B**

„légijármű-típus”: a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok szerinti típusjogosítást igénylő légi járművek kategóriába sorolása, amely kiterjed az összes azonos alaptervezésű légi járműre, beleértve azok valamennyi módosítását, kivéve, ha e módosítások megváltoztatják a szóban forgó járművek kezelési vagy repülési jellemzőit;

**▼ M11**

„típusjogosítás- és engedély-jóváhagyási jegyzék”: az OSD-értékelés eredménye alapján az Ügynökség által közzétett jegyzék, amely a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezés céljára szolgáló repülőgéposztályokat és légijármű-típusokat tartalmazza;

**▼ M5**

„VNAV” (Vertical Navigation): függőleges navigáció.

**▼ M14**

„EBT-szervező üzemben tartó”: olyan szervezet, amely rendelkezik a 965/2012/EU rendelet III. melléklete (ORO rész) szerinti üzemeltetési engedéllyel (AOC), és végrehajtott már az illetékes hatóság által az említett rendelet rendelkezéseivel összhangban jóváhagyott EBT programot;

„gyakorlati EBT értékelés”: olyan teljesítményértékelési módszer, amely a kompetenciák integrált vizsgálatára szolgál. Szimulált vagy tényleges üzemeltetési környezetben történik;

„EBT program”: a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.FC.231 pontja szerinti pilótaértékelési és -képzési program;

„vegyes EBT program”: az üzemben tartónak a 965/2012/EU rendelet III. melléklete (ORO rész) ORO.FC.230 pontja szerinti szinten tartó képzési és ellenőrzővizsga-programja, amelynek egy része az EBT alkalmazására irányul, de nem helyettesíti az e melléklet 9. függeléké szerinti készségellenőrzéseket.

**▼ M3**

**FCL.015 A szakszolgálati engedélyek, jogosítások és tanúsítások iránti kérelem, valamint azok kiadása, meghosszabbítása és megújítása**

**▼ M12**

a) A pilóta-szakszolgálati engedélyek, a kapcsolódó jogosítások és tanúsítványok, valamint azok bármely módosításának kiadására, meghosszabbítására vagy megújítására irányuló kérelmet az illetékes hatóságnak az általa meghatározott formában és módon kell benyújtani. A kérelemhez csatolni kell annak bizonyítékait, hogy a kérelmezők megfelelnek a szakszolgálati

**▼ M12**

engedély vagy tanúsítvány, valamint a kapcsolódó jogosítások vagy bejegyzések kiadására, meghosszabbítására vagy megújítására az e mellékletben (FCL rész) és a IV. mellékletben (MED rész) meghatározott előírásoknak.

- b) Amennyiben e melléklet másképp nem rendelkezik, a szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítvány által biztosított jogosultságok bármely korlátozását vagy kiterjesztését az illetékes hatóságnak be kell jegyeznie a szakszolgálati engedélybe vagy tanúsítványba.

**▼ B**

- c) Senki nem rendelkezhet egy időben légi jármű-kategóriánként több mint egy, az ezen rész szerint kiadott szakszolgálati engedéllyel.

**▼ M12**

- d) A szakszolgálati engedélyes a kérelmeket az a) ponttal összhangban nyújtja be az azon tagállam által kijelölt illetékes hatósághoz, amelyben szakszolgálati engedélyét e mellékletnek (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletének (BFCL rész) vagy adott esetben az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész) megfelelően kiállították.
- e) Egy e melléklettel (FCL rész) összhangban kiállított szakszolgálati engedély jogosultja egy másik tagállam által kijelölt illetékes hatóságnál a birtokában lévő valamennyi szakszolgálati engedély tekintetében kérelmezheti az illetékes hatóság megváltoztatását a d) pontban meghatározottak szerint.
- f) A szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítvány kiadását a kérelmezőnek legkésőbb a jártassági vizsgán vagy kompetenciafelmérésen való sikeres részvételtől számított 6 hónapon belül kérelmeznie kell.

**▼ M14**

- g) A légi járművön vagy repülészsimulációs oktatóeszközökön a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) megfelelően elvégzett képzést be kell számítani az e mellékletben (FCL rész) a tapasztalatokra és az újraérvényesítésre vonatkozóan megállapított követelmények teljesítésébe.

**▼ M3****FCL.020 A növendék pilóta**

- a) A növendék pilóta csak egy repülésoktató felhatalmazásával és felügyelete mellett hajthat végre egyedülrepülést.

**▼ M12**

- b) Az első egyedülrepülés előtt a növendék pilóta betöltötte a 16. életévét.

**▼ M3****FCL.025 A szakszolgálati engedélyek és jogosítások kiadásához szükséges elméleti vizsgák****▼ B**

- a) *A kérelmező kötelességei*

**▼ M11**

1. A kérelmező egy adott szakszolgálati engedély vagy jogosítás megszerzéséhez szükséges elméleti vizsgák mindegyikét egyazon tagállam illetékes hatóságának felelősségi körében teljesíti.

**▼ M7**

2. A kérelmező az elméleti vizsgát kizárólag a képzéséért felelős bejelentett képzési szervezet (DTO) vagy jóváhagyott képzési szervezet (ATO) ajánlására teheti le, miután az elméleti tanfolyam megfelelő elemeit kielégítő színvonalon teljesítette.
3. A DTO vagy az ATO ajánlása tizenkét hónapig érvényes. Ha a kérelmező nem kísérelt meg legalább egy elméleti írásbeli vizsgát ezen érvényességi időszakon belül, a DTO-nak vagy az ATO-nak meg kell határoznia, hogy szükség van-e további képzésre a kérelmező szükségletei alapján.

**▼ M11**b) *A sikeres vizsga feltételei*

1. A kérelmező akkor felel meg egy írásbeli elméleti vizsgán, ha az elérhető pontok legalább 75 %-át megszerzi. Büntetőpont nem adható.
2. Amennyiben e rész másképp nem rendelkezik, az előírt elméleti vizsga akkor tekinthető sikeresnek, ha a kérelmező a megfelelő pilóta-szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz előírt összes írásbeli elméleti vizsgáját az első vizsgakísérlét naptári hónapja végétől számított 18 hónapon belül sikeresen teljesítette.
3. Ha az ATPL elméleti vizsgára vagy a kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély (CPL), műszerjogosítás (IR) vagy repülés közbeni műszerjogosítás (EIR) kiadására jelentkező kérelmező negyedik próbálkozásra sem tud sikeresen teljesíteni egy írásbeli elméleti vizsgát, vagy ha hat próbálkozás keretében, illetve a b) 2. alpontban említett időszakon belül nem teljesíti az összes vizsgát, akkor újra le kell tennie valamennyi írásbeli elméleti vizsgát.

**▼ M14**

4. Ha a könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedély (LAPL), a magánpilóta-szakszolgálati engedély (PPL) kiadására jelentkező kérelmező negyedik próbálkozásra sem tud sikeresen teljesíteni egy írásbeli elméleti vizsgát, vagy ha a b) 2. pontban említett időszakon belül nem teljesíti az összes vizsgát, akkor újra le kell tennie az összes írásbeli elméleti vizsgát.

**▼ M11**

5. Az elméleti vizsgák újbóli megkísérlése előtt a kérelmezőknek további képzésen kell részt venniük egy DTO-nál vagy ATO-nál. A szükséges képzés terjedelmét és tárgykörét a DTO vagy az ATO határozza meg a kérelmezők szükségletei alapján.

**▼ B**c) *Érvényességi időtartam*

1. Az elméleti vizsgák sikeres teljesítése érvényes:

**▼ M12**

- i. 24 hónapos időtartamon belül a könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedély vagy a magánpilóta-szakszolgálati engedély kiadásához;

**▼ M3**

- ii. 36 hónapos időtartamon belül kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély, műszerjogosítás (IR) vagy repülés közbeni műszerjogosítás (EIR) kiadásához;

**▼ B**

- iii. az i. és ii. alpontokban megadott időtartamok számítását a b) bekezdés 2. pontjával összhangban, attól a naptól kell számítani, amelyen a pilóta sikeresen teljesíti az elméleti vizsgát.

2. A légitársasági pilóta-szakszolgálati engedélyhez (ATPL) szükséges elméleti vizsgák teljesítése az ATPL kiadásához a következő érvényességi időpontoktól számított hétéves időtartamon belül marad érvényben:

- i. a szakszolgálati engedélybe legutóbb bevezetett IR; vagy
- ii. helikopterek esetében, egy a szakszolgálati engedélybe legutóbb bevezetett helikopter-típusjogosítás.

**FCL.030 Gyakorlati jártassági vizsga**

- a) A szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítás megszerzéséhez szükséges jártassági vizsga előtt a kérelmezőnek sikeres elméleti vizsgát kell tennie, kivéve, ha integrált repülési képzési tanfolyamot végez.



**▼ B**

Az elméleti képzést azonban minden esetben be kell fejeznie a jártassági vizsgák letétele előtt.

- b) A légitársasági pilóta-szakszolgálati engedély kiadását kivéve, a jártassági vizsga kérelmezőjét a képzéséért felelős szervezet/személy ajánlásával kell vizsgára bocsátani a képzés befejezését követően. A képzési nyilvántartást a vizsgáztató rendelkezésére kell bocsátani.

**FCL.035 A repülési idő és az elméleti ismeretek beszámítása**

- a) *A repülési idő beszámítása*

**▼ M3**

1. Amennyiben e rész nem rendelkezik másként, a szakszolgálati engedélyhez, jogosításhoz vagy tanúsításhoz a beszámítandó repülési időnek ugyanazon légi jármű-kategórián teljesített időnek kell lennie, mint amelyre a szakszolgálati engedélyt, a jogosítást vagy a tanúsítást kérik.
2. Parancsnokpilóta vagy képzés alatt álló pilóta.

**▼ B**

- i. A szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítás kérelmezője jogosult összes egyedülrepülési, kétkormányos képzési vagy parancsnokpilótaként való repülési idejét beszámítani a szakszolgálati engedélyhez, jogosításhoz vagy tanúsításhoz szükséges teljes repülési időbe.
- ii. ATP integrált -tanfolyamot végzett kérelmező jogosult maximum 50 óra növendék parancsnokpilóta műszeres idő beszámítására a légitársasági pilóta-szakszolgálati engedély, a kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély és a több hajtóműves típus- vagy osztályjogosítás kiadásához szükséges, parancsnokpilótaként teljesített időbe.
- iii. CPL/IR integrált -tanfolyamot végzett kérelmező jogosult maximum 50 óra növendék parancsnokpilóta műszeres idő beszámítására a kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély és a több hajtóműves típus- vagy osztályjogosítás kiadásához szükséges, parancsnokpilótaként teljesített időbe.

**▼ M3**

3. Másodpilótaként vagy felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként teljesített repülési idő. Amennyiben e rész másképp nem rendelkezik, a pilóta-szakszolgálati engedély tulajdonosa, ha másodpilótaként vagy felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként tevékenykedik, jogosult másodpilótaként teljesített összes repülési idejét beszámítani a magasabb besorolású pilóta-szakszolgálati engedélyhez előírt összes repülési időbe.

**▼ M14**

4. Az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (8) bekezdésének a) vagy c) pontjával összhangban hozott tagállami határozat hatálya alá tartozó, vagy az említett rendelet I. mellékletének hatálya alá eső repülőgépeken vagy TMG-ken repült órákat teljes egészében be kell számítani az e melléklet FCL.140.A a) 1. pontja és FCL.740.A b) 1. pontjának ii. alpontja szerint teljesítendő repülési időbe, amennyiben teljesülnek a következő feltételek:
  - i. az érintett repülőgép vagy TMG ugyanabba a kategóriába és osztályba tartozik, mint az az FCL részben szereplő légi jármű, amelynek tekintetében a repült órák beszámításra kerülnek;

**▼ M14**

- ii. oktatóval végzett gyakorlórepülés esetén az alkalmazott repülőgép vagy TMG rendelkezik a VII. melléklet (ORA rész) ORA.ATO.135 pontjában vagy a VIII. melléklet (DTO rész) DTO.GEN.240 pontjában meghatározott engedéllyel.

**▼ B**

- b) *Az elméleti ismeretek beszámítása*

**▼ M3**

1. Azon kérelmezők esetében, akik sikeresen teljesítették a légitársasági pilóta-szakszolgálati engedélyhez szükséges elméleti vizsgákat, a vizsgák beszámítandók az ugyanazon légi jármű-kategóriában a könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyhez, a magánpilóta-szakszolgálati engedélyhez, a kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedélyhez, valamint a helikopterek kivételével a műszerjogosításhoz (IR) és a repülés közbeni műszerjogosításhoz (EIR) szükséges elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe.

**▼ B**

2. Azon kérelmező esetében, aki sikeresen teljesítette a kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedélyhez szükséges elméleti vizsgákat, azok beszámítandók az ugyanazon légi jármű-kategóriában a könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyhez vagy a magánpilóta-szakszolgálati engedélyhez szükséges, az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe.
3. Azon IR-birtokos vagy -kérelmező esetében, aki sikeresen teljesítette a légi jármű-kategóriához szükséges műszerismeret vizsgát, az teljes egészében beszámítandó egy másik légi jármű-kategória IR-hez szükséges elméleti képzésre és vizsgára vonatkozó követelmények teljesítésébe.
4. A pilóta-szakszolgálati engedélyes esetében az engedély beszámítandó egy másik légi jármű-kategória szakszolgálati engedélyéhez szükséges elméleti képzésre és vizsgára vonatkozó követelmények teljesítésébe e rész 1. függelékével összhangban.

**▼ M3**

5. A b) bekezdés 3. pontjának sérelme nélkül, a kompetencia alapú, modulrendszerű IR(A) tanfolyamot végzett IR(A)-birtokos vagy az EIR-birtokos esetében az engedély csak akkor számítható be teljes egészében egy másik légi jármű-kategória IR-jéhez szükséges elméleti képzésre és vizsgára vonatkozó követelmények teljesítésébe, ha az engedélyes teljesítette a tanfolyam IFR részére vonatkozó, az ► **M14** FCL.720.A a) 2. pont ii. A. alpontjával ◀ összhangban előírt elméleti képzést és vizsgát is.

**▼ B**

Ez a beszámítás az FCL.025 pont c) bekezdésében meghatározott érvényességi időtartamon belül vonatkozik a pilóta-szakszolgálati engedély azon kérelmezőjére is, aki már sikeresen teljesítette egy másik légi jármű-kategóriában az adott szakszolgálati engedély kiadásához szükséges elméleti vizsgát.

**▼ M11****FCL.040 A szakszolgálati engedélyek jogosultságainak gyakorlása**

A szakszolgálati engedély által biztosított jogosultságok gyakorlásának feltétele a benne található jogosítások (ha vannak ilyenek) és a jogosultságok gyakorlásának megfelelő orvosi minősítés érvényessége.

**▼ B****FCL.045 Okmánybemutatói kötelezettség**

- a) A pilótának mindig magánál kell tartania az érvényes szakszolgálati engedélyt és az orvosi minősítést, ha a szakszolgálati engedéllyel járó jogosultságokat gyakorolja.
- b) A pilótának egy fényképes személyazonosító igazolványt is magánál kell tartania.
- c) A pilóta vagy növendék pilóta indokolatlan késedelem nélkül köteles a repülési idő nyilvántartását az illetékes hatóság felhatalmazott képviselőjének kérésére ellenőrzés céljából bemutatni.
- d) A növendék pilóta köteles minden egyedül végzett útvonalrepülés alkalmával magánál tartani az FCL.020 pont a) bekezdésében meghatározott felhatalmazások igazolását.

**▼ M6**

- e) Az a pilóta, aki egy, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyt kiadó tagállamtól eltérő tagállamban lajstromozott légi járművön szándékozik az Unió területén kívül repülni, köteles nyomtatott vagy elektronikus formában magánál tartani az ICAO-függelék legfrissebb kiadását, amely tartalmazza az engedélyk automatikus érvényesítését elismerő megállapodás ICAO nyilvántartási számára való utalást, valamint a megállapodásban részes államok jegyzékét.

**▼ B****FCL.050 A repülési idő nyilvántartása**

A pilóta köteles az összes repülésével kapcsolatos megbízható adatot az illetékes hatóság által előírt nyomtatványon és módon nyilvántartani.

**▼ M11****FCL.055 Nyelvismeret**

- a) Általános rendelkezések. A repülőgép, helikopter, helyből felszálló repülőgép és léghajó pilótája számára kötelező a rádió használata, és csak akkor gyakorolhatja szakszolgálati engedélyéből és jogosításaiból fakadó jogosultságait, ha szakszolgálati engedélye nyelvismereti igazolást tartalmaz angol nyelvből vagy abból a nyelvből, amelyen repülés közben a rádiókommunikáció folyik. Az igazoláson fel kell tüntetni a nyelvet, a nyelvismeret szintjét és az érvényesség dátumát, és az igazolást az illetékes hatóság által megállapított eljárásnak megfelelően kell megszerezni. A legalacsonyabb elfogadható nyelvismereti szint az e melléklet 2. függeléké szerinti operatív (4-es) szint.
- b) A nyelvismereti igazolást kérelmezőnek e melléklet 2. függelékével összhangban igazolnia kell az illetékes hatóság által tanúsított minősítő vagy adott esetben az illetékes hatóság által jóváhagyott nyelvvizsgáztató szerv előtt, hogy legalább operatív szintű nyelvismerettel rendelkezik mind a szakterminológia, mind a köznapi nyelvhasználat tekintetében. Ehhez a kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
  1. hatékonyan kommunikálni olyan helyzetekben is, amikor partnerének csak a hangját hallja, és olyan helyzetekben is, amikor szemtől szemben beszél vele;
  2. pontos, érthető kommunikációt folytatni általános, konkrét és munkával kapcsolatos témákban;
  3. megfelelő kommunikációs stratégiákat alkalmazni az üzenetváltásokban, valamint felismerni és megoldani a félreértéseket köznapi és munkahelyzetekben;
  4. viszonylag könnyen kezelni azokat a nyelvi kihívásokat, amelyek a mindennapi munka és a megszokott kommunikációs feladatok végzése során adódó bonyolult vagy váratlan helyzetekből fakadnak; és
  5. olyan dialektust vagy akcentust használni, amely a légiközlekedési közösség számára érthető.

**▼ M11**

- c) Azon pilóták kivételével, akik szakértői (6-os) szintű nyelvismeretüket bizonyították, e melléklet 2. függelékével összhangban a nyelvismereti igazolást felül kell vizsgálni a következők szerint:
1. négyévente, ha az igazolt szint az operatív (4-es) szint; vagy
  2. hatévente, ha az igazolt szint a kibővített (5-ös) szint.
- d) A műszerjogosítással (IR) vagy repülés közbeni műszerjogosítással (EIR) rendelkezőkre vonatkozó egyedi követelmények. A fenti pontok sérelme nélkül az IR- vagy EIR-birtokosnak igazolnia kell, hogy képes az angol nyelvet az e melléklet 2. függelékében meghatározott, megfelelő szinten használni.
- e) Az IR- vagy EIR-birtokos megfelelő szintű angol nyelvismeretének és nyelvhasználatának meglétéről a bármely illetékes hatóság által meghatározott értékelési módszerrel kell meggyőződni.

**▼ B****FCL.060 Közelmúltbeli tapasztalat****▼ M12**

- b) Repülőgépek, helikopterek, helyből felszálló repülőgépek és léghajók. A pilóta nem üzemeltethet légi járművet a kereskedelmi célú légi fuvarozásban vagy utasszállítás céljából:

**▼ B**

1. parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, kivéve, ha a megelőző 90 napban végrehajtott legalább három felszállást, megközelítést és leszállást ugyanazon típusba és osztályba tartozó légi járművön vagy ugyanazt a típust vagy osztályt reprezentáló FFS-en. A három felszállást és leszállást többpilótás vagy egypilótás üzemeltetésben kell végrehajtani attól függően, hogy a pilóta milyen jogosultságokkal rendelkezik; és
2. éjszaka parancsnokpilótaként, kivéve, ha:
  - i. a megelőző 90 napban végrehajtott legalább egy éjszakai felszállást, megközelítést és leszállást pilótaként ugyanazon típusba vagy osztályba tartozó légi járművön vagy ugyanazt a típust vagy osztályt reprezentáló FFS-en; vagy
  - ii. IR-rel rendelkezik;

**▼ M3**

3. tehermentesítő másodpilótaként, kivéve ha:
  - i. megfelelt a b) bekezdés 1. pontjának; vagy
  - ii. a megelőző 90 napban végrehajtott legalább három útvonalszakaszt tehermentesítő másodpilótaként ugyanazon típusba vagy osztályba tartozó légi járművön; vagy
  - iii. végrehajtott 90 napnál nem hosszabb időszakonként repülési készségmegőrző és -frissítő gyakorlatot FFS-en. Ez a frissítő képzés kombinálható az ORO rész vonatkozó követelményeiben előírt üzemen tartói készségmegőrző képzéssel.

**▼ B**

4. Ha egy pilóta egynél több, hasonló kezelési és üzemeltetési jellemzőkkel rendelkező repülőgéptípus üzemeltetési jogosultságával rendelkezik, az 1. pontban előírt három felszállás, megközelítés és leszállás elvégezhető a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelően.

**▼ B**

5. Ha egy pilóta egynél több, nem bonyolult szerkezetű, hasonló kezelési és üzemeltetési jellemzőkkel rendelkező helikoptertípus üzemeltetési jogosultságával rendelkezik a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelően, az 1. pontban előírt három felszállás, megközelítés és leszállás végrehajtható csak a típusok egyikén, feltéve, hogy a pilóta a megelőző hat hónap során teljesített legalább két óra repülési időt valamennyi helikoptertípuson.

c) A kereskedelmi célú légi fuvarozásra vonatkozó egyedi követelmények:

1. a kereskedelmi célú légi fuvarozás esetében a fenti b) bekezdés 1. és 2. pontjában előírt 90 napos időszakot legfeljebb 120 napra meg lehet hosszabbítani mindaddig, amíg a pilóta vállalja a járatrepülést egy típus-jogosítás-oktató vagy -vizsgáztató felügyelete alatt;

**▼ M11**

2. ha a pilóta nem felel meg az 1. pont előírásainak, teljesítenie kell egy gyakorlórepülést a J. alrész szerinti, az adott légijármű-típusra vonatkozó képesítéssel rendelkező oktató felügyelete mellett. A gyakorlórepülést a légi járművön vagy az alkalmazandó légijármű-típusnak megfelelő FFS-en kell teljesíteni, és magában kell foglalnia kell legalább a b) 1. és 2. pontban előírtakat, mielőtt a pilóta gyakorolhatná jogosultságait.

**▼ M4**

**FCL.065 A 60 éves vagy idősebb szakszolgálati engedélyesek jogosultságainak korlátozása a kereskedelmi célú légi fuvarozásban**

a) 60–64 éves kor. Repülőgépek és helikopterek. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 60. életévét, kizárólag többpilótás repülőszemélyzet tagjaként tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként.

**▼ M12**

b) 65 éves kor. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 65. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként.

**▼ B**

**FCL.070 A szakszolgálati engedélyek, jogosítások és tanúsítások visszavonása, felfüggesztése és korlátozása**

a) Az e rész szerint kiadott szakszolgálati engedélyeket, jogosításokat és tanúsításokat az illetékes hatóság – összhangban az ARA részben lefektetett feltételekkel és eljárásokkal – korlátozhatja, felfüggesztheti vagy visszavonhatja, amennyiben a pilóta nem felel meg az e részben és a MED részben meghatározott követelményeknek vagy az alkalmazandó üzemeltetési követelményeknek.

b) Ha egy pilóta szakszolgálati engedélyét felfüggesztették vagy visszavonták, a pilóta köteles azt haladéktalanul visszajuttatni az illetékes hatósághoz.

## B. ALRÉS Z

**KÖNNYŰ LÉGI JÁRMŰRE ÉRVÉNYES PILÓTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY – LAPL**

## 1. SZAKASZ

*Általános követelmények***▼ M12**

**FCL.100 LAPL – Minimális életkor**

A repülőgépekre vagy helikopterekre érvényes LAPL kérelmezője betöltötte a 17. életévét.

**▼ B****FCL.105 LAPL – Jogosultságok és feltételek**

- a) Általános. Az LAPL-engedélyes jogosultságai a parancsnokpilóta-feladatkör nem díjazás ellenében történő ellátására terjednek ki a megfelelő légi jármű-kategóriában, nem kereskedelmi célú üzemeltetésben.
- b) Feltételek. Az LAPL kérelmezőjének teljesítenie kell az adott légi jármű-kategóriára, és adott esetben a jártassági vizsgán használt légi jármű-osztályra vagy -típusra vonatkozó követelményeket.

**FCL.110 LAPL – Beszámítás ugyanazon légi jármű-kategória tekintetében**

- a) Az LAPL azon kérelmezője esetében, aki ugyanazon légi jármű-kategóriában már rendelkezik egy szakvizsgálati engedéllyel, az engedély teljes egészében beszámítandó az adott légi jármű-kategóriára vonatkozó LAPL követelmények teljesítésébe.
- b) A fenti bekezdés sérelme nélkül, amennyiben a szakvizsgálati engedély érvényessége lejárt, a kérelmezőnek az FCL.125 ponttal összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie a megfelelő légi jármű-kategóriában történő LAPL kiadásához.

**▼ M7****FCL.115 LAPL – Tanfolyam**

- a) Az LAPL kérelmezőjének el kell végeznie egy tanfolyamot egy DTO-nál vagy ATO-nál.
- b) A tanfolyamnak tartalmaznia kell a kérelmezett LAPL-ra vonatkozó jogosultságoknak megfelelő elméleti képzést és repülésoktatást.
- c) Az elméleti képzés és a repülésoktatás a kérelmezők első képzését nyújtó képzési szervezettől eltérő DTO-nál vagy ATO-nál is elvégezhető.

**▼ M11**

- d) Az egy dugattyús hajtóműves repülőgépekre szóló vízi jogosultságra felkészítő képzésnél az e melléklet 9. függelék B. szakaszának (A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények) 7. pontjában (Osztályjogosítás – vízirepülőgépek) foglalt elemeket kell figyelembe venni.

**▼ M12****FCL.120 LAPL – Elméleti vizsga**

Az LAPL kérelmezőjének vizsgán kell számot adnia a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű elméleti ismereteiről a következő tárgykörökben:

- a) általános tárgyak:
  - légi jog,
  - emberi teljesítőképesség,
  - meteorológia,
  - kommunikáció, és
  - navigáció;
- b) a különböző légi jármű-kategóriák szerint meghatározott tárgyak:
  - repüléselmélet,
  - üzemeltetési eljárások,
  - repülési teljesítmény és tervezés, és
  - légi jármű általános ismeretek.

**▼B****FCL.125 LAPL – Jártassági vizsga**

- a) Az LAPL-kérelmezőnek sikeres jártassági vizsga letételével kell bizonyítania, hogy képes a parancsnokpilóta-feladatkör ellátására a megfelelő légi jármű-kategóriában a vonatkozó eljárások és manőverek során a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel.
- b) A jártassági vizsgát kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön kell repülésoktatásban részesülnie, mint amilyennel a jártassági vizsgán repül. A jogosultságok a további kiterjesztések szakszolgálati engedélybe történő bejegyzéséig, a jártassági vizsgán használt légi jármű-osztályra vagy -típusra korlátozódnak e résszel összhangban.
- c) *A sikeres vizsga feltételei*
1. A jártassági vizsgát különböző, az adott légi jármű-kategóriára jellemző valamennyi repülési fázist képviselő szakaszokra kell tagolni.
  2. Egy szakasz bármely elemének sikertelensége az adott szakasz egészének sikertelenségét jelenti. Egyetlen szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott szakaszból kell ismételt vizsgáznia. Egnél több szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát.
  3. A 2. pont szerint megismételt vizsga bármely szakaszának sikertelensége esetén, beleértve azokat a szakaszokat is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek újból meg kell ismételnie teljes vizsgát.
  4. Két sikertelen vizsgakísérllet további gyakorlati képzést von maga után.

**2. SZAKASZ*****Az LAPL-re vonatkozó egyedi követelmények repülőgépek esetében – LAPL(A)*****▼M11****FCL.105.A LAPL(A) – Jogosultságok és feltételek**

- a) Jogosultságok

A repülőgépre vonatkozó LAPL engedélyesének jogosultságai parancsnokpilóta-feladatkör (PIC) ellátására terjednek ki a 2 000 kg maximális engedélyezett felszállótömegű szárazföldi, egymotoros, dugattyús repülőgépek (szárazföldi SEP), vízi, egymotoros, dugattyús repülőgépek (vízi SEP) vagy motoros vitorlázó-repülőgépek esetében, ha azok legfeljebb három utast szállítanak, vagyis a légi jármű fedélzetén négy személynél több egyidejűleg soha nem lehet.

- b) Feltételek

1. Az LAPL(A) engedélyese csak akkor szállíthat utasokat, ha a szakszolgálati engedélye kiadását követően teljesített 10 óra repülést repülőgép- vagy TMG-parancsnokpilótaként.
2. Az LAPL(A) engedélyese, ha korábban ATPL(A), MPL(A), CPL(A) vagy PPL(A) engedéllyel rendelkezett, mentesül a b) 1. pontban meghatározott követelmények alól.

**▼B****FCL.110.A LAPL(A) – Tapasztalatra vonatkozó követelmények és beszámítás**

- a) Az LAPL(A) kérelmezőjének legalább 30 órányi repülésoktatásban kell részesülnie repülőgépen vagy TMG-n, amely magában foglal legalább:

**▼ B**

1. 15 órányi kétkormányos repülésoktatást abban az osztályban, amelyben a jártassági vizsgára sor kerül;
2. hat óra felügyelt egyedülrepülési időt, amely tartalmaz legalább három óra egyedül teljesített útvonalrepülési időt, benne legalább egy útvonalrepüléssel, amely legalább 150 km (80 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán egy teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani egy, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren.

**▼ M12**

- b) Azon kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények, akik az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletével (SFCL rész) összhangban kiadott, TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat is biztosító SPL-lel rendelkeznek. Annak az LAPL(A)-kérelmezőnek, aki TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat is biztosító SPL-lel rendelkezik, legalább 21 óra repülési időt kell teljesítenie TMG-n azután, hogy a TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat jóváhagyták, és meg kell felelnie az FCL.135.A pont a) pontja repülőgépekre vonatkozó követelményeinek.

**▼ M7**

- c) Beszámítás. A kérelmező parancsnokpilótaként szerzett előzetes tapasztalata beszámítható az a) pont szerinti követelmények teljesítésébe.

A beszámítás mértéke, amelyet a vizsgát megelőző repülővizsga alapján az a) DTO vagy ATO állapít meg, amelynél a pilóta a tanfolyamot végzi, egyetlen esetben sem:

1. haladhatja meg a parancsnokpilótaként teljesített összes repülési időt;
2. haladhatja meg az a) pontban előírt óraszám 50 %-át;
3. terjedhet ki az a) pont 2. pontjában meghatározott követelményekre.

**▼ B****FCL.135.A LAPL(A) – A jogosultságok kiterjesztése egy másik repülőgéposztályra vagy -változatra**

- a) Az LAPL(A)-jogosultságok arra a repülőgép-, illetve TMG-osztályra vagy -változatra korlátozódnak, amelyekben a jártassági vizsgára sor került. Ez a korlátozás feloldható, ha a pilóta egy másik osztályban az alábbiakat teljesítette:

1. háromórányi repülésoktatásban részesült, beleértve:
  - i. 10 kétkormányos felszállást és leszállást; és
  - ii. 10 felügyelt egyedülfelszállást és -leszállást;
2. egy jártassági vizsgát, mellyel bizonyította a gyakorlati ismeretek megfelelő szintjét az új típuson. E jártassági vizsgán a kérelmező számot ad a vizsgáztató előtt a másik osztályra vonatkozó megfelelő szintű elméleti ismereteiről a következő tárgykörökben:
  - i. üzemeltetési eljárások;
  - ii. repülési teljesítmény és tervezés;
  - iii. légi jármű általános ismeretek.

**▼ M11**

- b) A jogosultságoknak egy adott osztályon belüli másik változatra való kiterjesztéséhez a pilótának különbözeti vagy ismertető képzésen kell részt vennie. A különbözeti képzést be kell vezetni a repülési naplóba vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell írni az oktatóval.



**▼ M12**

- c) Az LAPL(A) jogosultságainak TMG-re történő kiterjesztésének azon kérelmezője esetében, aki az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletével (SFCL rész) összhangban kiadott, TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat is biztosító SPL-lel rendelkezik, ez az engedély teljes mértékben beszámítandó az a) pontban foglalt követelmények teljesítésébe.

**▼ M11****FCL.140.A LAPL(A) – Közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények**

- a) Az LAPL(A) engedélyese csak akkor gyakorolhatja szakszolgálati engedélye jogosultságait, ha repülőgép- vagy TMG-pilótaként az előző két évben teljesítette az alábbi feltételeket:

1. teljesített legalább 12 óra repülési időt parancsnokpilótaként vagy kétkormányos repülés vagy egyedülrepülés során oktató felügyelete mellett, amely magában foglal:

— 12 felszállást és 12 leszállást;

— legalább egy óra teljes repülési idővel, oktatóval végrehajtott ismeretfrissítő oktatást;

2. sikeresen teljesített egy vizsgáztató által lefolytatott LAPL(A) készségellenőrzést. A készségellenőrzési programnak az LAPL(A) jártassági vizsgán kell alapulnia;

- b) amennyiben az LAPL(A) engedélyese egyaránt rendelkezik SEP(szárazföldi) és SEP(vízi) jogosultsággal, akkor az a) 1. pontban foglalt követelményeket bármelyik osztályra vagy azok kombinációjára vonatkozóan is teljesítheti, ami mindkét jogosultságra érvényes lesz. Ebből a célból az előírt repülési időből legalább 1 órát, a szükséges 12 fel- és leszállásból pedig hatot kell az egyes osztályokban teljesíteni.

**▼ B****3. SZAKASZ****LAPL-re vonatkozó egyedi követelmények helikopterek esetében – LAPL(H)****FCL.105.H LAPL(H) – Jogosultságok**

A helikopterre vonatkozó LAPL engedélyesének jogosultságai a parancsnokpilóta-feladatkör ellátására terjednek ki a legfeljebb 2 000 kg engedélyezett felszállótömegű egy hajtóműves helikopterek esetében, ha azok legfeljebb három utast szállítanak, vagyis a légi jármű fedélzetén négy személynél több egyidejűleg soha nem lehet.

**FCL.110.H LAPL(H) – Tapasztalatra vonatkozó követelmények és beszámítás**

- a) Az LAPL(H) kérelmezőjének legalább 40 órányi repülésoktatásban kell részvételnie helikopteren, ebből legalább 35 órát ugyanazon helikoptertípuson kell teljesítenie, mint amelyen a jártassági vizsgán repül. A repülési képzésnek legalább a következőket kell magában foglalnia:

1. 20 órányi kétkormányos repülésoktatást; és

2. 10 óra felügyelt egyedülrepülési idő, amely tartalmaz legalább öt óra egyedül végzett útvonal-repülési időt, benne legalább egy útvonalrepülést, amely legalább 150 km (80 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán egy teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani egy, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren.

**▼ M7**

- b) Beszámítás. A kérelmező parancsnokpilótaként szerzett előzetes tapasztalata beszámítható az a) pont szerinti követelmények teljesítésébe.

**▼ M7**

A beszámítás mértéke, amelyet a vizsgát megelőző repülővizsga alapján az a DTO vagy ATO állapít meg, amelynél a pilóta a tanfolyamot végzi, egyetlen esetben sem:

1. haladhatja meg a parancsnokpilótaként teljesített összes repülési időt;
2. haladhatja meg az a) pontban előírt óraszám 50 %-át;
3. terjedhet ki az a) pont 2. pontjában meghatározott követelményekre.

**▼ B****FCL.135.H LAPL(H) – A jogosultságok kiterjesztése egy másik helikopter-osztályra vagy változatra**

a) Az LAPL(H)-jogosultságok arra a helikopterosztályra vagy -változatra korlátozódnak, amelyekben a jártassági vizsgára sor került. Ez a korlátozás feloldható, ha a pilóta teljesített:

1. ötórányi repülésoktatást, beleértve:
  - i. 15 kétkormányos felszállást, megközelítést és leszállást;
  - ii. 15 felügyelt egyedülfelszállást, -megközelítést és -leszállást;
2. egy jártassági vizsgát, mellyel bizonyította a gyakorlati ismeretek megfelelő szintjét az új típuson. E jártassági vizsgán a kérelmező számot ad a vizsgáztató előtt a másik osztályra vonatkozó megfelelő szintű elméleti ismereteiről, a következő tárgykörökben:
  - üzemeltetési eljárások,
  - repülési teljesítmény és tervezés,
  - légi jármű általános ismeretek.

b) Mielőtt az LAPL(H) engedélyese gyakorolhatná a szakszolgálati engedélye jogosultságait a jártassági vizsgán alkalmazottól eltérő változatú helikopteron, a pilótának különbözeti vagy ismertető képzésen kell részt vennie, a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelően. A különbözeti képzést be kell vezetni ► **C3** a repülési naplóba ◀ vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell írni az oktatóval.

**▼ M11****FCL.140.H LAPL(H) – A közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények**

Az LAPL(H) engedélyese csak akkor gyakorolhatja szakszolgálati engedélye jogosultságait egy adott típuson, ha az előző 12 hónapban az alábbi feltételek egyikét teljesítette:

- a) teljesített az adott helikoptertípuson legalább hat óra repülési időt parancsnokpilótaként vagy kétkormányos repülés vagy egyedülrepülés során oktató felügyelete mellett, amely magában foglalt legalább hat felszállást, megközelítést és leszállást, valamint teljesített legalább egy óra teljes repülési idővel, oktatóval végrehajtott ismeretfrissítő oktatást;
- b) a szakszolgálati engedélyével kapcsolatos jogosultságai gyakorlásának folytatása előtt részt vett egy vizsgáztató által végzett készségellenőrzésen. Az említett készségellenőrzési programnak az LAPL(H) jártassági vizsgán kell alapulnia.

**▼ M12**

**▼ B**

## C. ALRÉS Z

**▼ M12****MAGÁNPILOTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL)****▼ B**

## 1. SZAKASZ

*Általános követelmények***▼ M12****FCL.200 Minimális életkor**

A PPL kérelmezője betöltötte a 17. életévét.

**▼ B****FCL.205 Feltételek**

A PPL kérelmezőjének teljesítenie kell a jártassági vizsga alkalmával használt légijárműosztály- és típusjogosításra vonatkozó, a H. részben meghatározott követelményeket.

**▼ M7****FCL.210 Tanfolyam****▼ M12**

- a) A PPL kérelmezőjének el kell végeznie egy tanfolyamot valamely ATO-nál vagy DTO-nál.
- b) A tanfolyamnak tartalmaznia kell a kérelmezett PPL-re vonatkozó jogosultságoknak megfelelő elméleti képzést és repülésoktatást.

**▼ M7**

- c) Az elméleti képzés és a repülésoktatás a kérelmezők első képzését nyújtó képzési szervezettől eltérő DTO-nál vagy ATO-nál is elvégezhető.

**▼ M12****FCL.215 Elméleti vizsga**

A PPL kérelmezőjének vizsgán kell számot adnia a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű elméleti ismereteiről a következő tárgykörökben:

- a) általános tárgyak:
  - légi jog,
  - emberi teljesítőképesség,
  - meteorológia,
  - kommunikáció, és
  - navigáció;
- b) a különböző légijármű-kategóriák szerint meghatározott tárgyak:
  - repüléselmélet,
  - üzemeltetési eljárások,
  - repülési teljesítmény és tervezés, és
  - légi jármű általános ismeretek.

**▼ B****FCL.235 Jártassági vizsga****▼ M14**

- a) A PPL kérelmezőjének sikeres jártassági vizsga letételével kell bizonyítania, hogy a megfelelő légijármű-kategóriában a parancsnokpilóta-feladatkör ellátása során a biztosított jogosultságoknak megfelelő kompetenciával képes végrehajtani a vonatkozó eljárásokat és manővereket.

**▼ M12**

- b) A jártassági vizsgát kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön kell repülésoktatásban részesülnie, mint amilyennel a jártassági vizsgán repül.

**▼ B**

- c) A sikeres vizsga feltételei
1. A jártassági vizsgát különböző, az adott légi jármű-kategóriára jellemző valamennyi repülési fázist képviselő szakaszokra kell tagolni.

**▼ M3**

2. Egy szakasz bármely elemének sikertelensége az adott szakasz egészének sikertelenségét jelenti. Egyetlen szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott szakaszból kell ismételt vizsgáznia. Egynél több szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek a teljes vizsgát meg kell ismételnie.

**▼ B**

3. A 2. pont szerint megismételt vizsga bármely szakaszának sikertelensége esetén, beleértve azokat a szakaszokat is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek újból meg kell ismételnie a teljes vizsgát.
4. Két sikertelen vizsgakíséret további képzést von maga után.

**2. SZAKASZ*****PPL-re vonatkozó egyedi követelmények repülőgép esetében – PPL(A)*****FCL.205.A PPL(A) – Jogosultságok****▼ M11**

- a) A PPL(A)-engedélyesek jogosultságai a nem kereskedelmi célból üzemeltetett repülőgépeken vagy TMG-ken parancsnokpilóta- vagy másodpilóta-feladatkör díjazás nélkül történő ellátására, valamint az LAPL(A)-engedélyesek valamennyi jogosultságának gyakorlására terjednek ki.

**▼ B**

- b) A fenti bekezdéstől eltérve, az oktatói vagy vizsgáztatói jogosultságokkal rendelkező PPL(A)-engedélyes részesülhet díjazásban a következőkért:

1. az LAPL(A) vagy PPL(A) engedélyekhez nyújtott repülésoktatási szolgáltatásért;
2. ezen szakszolgálati engedélyekhez szükséges jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatásáért;

**▼ M3**

3. az e szakszolgálati engedélyhez csatolt jogosításokhoz és tanúsításokhoz kapcsolódó képzések, vizsgáztatások és ellenőrzések lefolytatásáért.

**▼ B****FCL.210.A PPL(A) – Tapasztalatra vonatkozó követelmények és beszámítás****▼ M4**

- a) A PPL(A) kérelmezőnek legalább 45 órányi repülésoktatást kell teljesítenie repülőgépen vagy TMG-n, amelyből 5 óra teljesíthető repülésszimulációs oktatóeszközökön (FSTD), és amely magában foglal legalább:

1. 25 órányi kétkormányos repülésoktatást; és
2. 10 óra felügyelt egyedülrepülési időt, amely tartalmaz legalább 5 óra időtartamú egyedül teljesített útvonalrepülést, benne legalább 1 olyan útvonalrepüléssel, amely legalább 270 km (150 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállásokat kell végrehajtani két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren.

**▼ M7**

- b) Az LAPL(A) engedélyes kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények. Annak a PPL(A)-kérelmezőnek, aki LAPL(A) engedélyese, az LAPL(A) kiadása után legalább 15 óra repülési időt kell teljesítenie repülőgépeken, és ebből legalább 10 órányi repülésoktatást valamely bejelentett képzési szervezet vagy jóváhagyott képzési szervezet tanfolyamán. Ennek a tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 4 óra felügyelt, egyedül teljesített repülési időt, amely magában foglal legalább 2 óra időtartamú egyedül teljesített útvonalrepülési időt, benne legalább 1 útvonalrepüléssel, amely legalább 270 km (150 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállásokat kell végrehajtani két, az indulási repülőtérrel eltérő repülőtéren.

**▼ M12**

- c) Azon kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények, akik az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletével (SFCL rész) összhangban kiadott, TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat is biztosító SPL-lel rendelkeznek. A PPL(A) azon kérelmezőjének, aki TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat is biztosító SPL-lel rendelkezik, teljesítenie kell:

1. legalább 24 óra repülési időt TMG-n azután, hogy a TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat jóváhagyták; valamint

**▼ M7**

2. legalább 15 órányi repülésoktatást repülőgépen valamely DTO vagy ATO tanfolyamán, amely tartalmazza legalább az a) pont 2. pontjának követelményeit.

**▼ B**

- d) Beszámítás. Azon kérelmező esetében, aki a ballon kivételével egy másik légi jármű-kategóriában pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, beszámítandó az adott légi járművön parancsnokpilótaként teljesített teljes repülési idejének 10 %-a, legfeljebb azonban 10 óra. A beszámítás egyetlen esetben sem terjedhet ki az a) bekezdés 2. pontjának követelményeire.

## 3. SZAKASZ

***PPL-re vonatkozó egyedi követelmények helikopter esetében – PPL(H)*****FCL.205.H PPL(H) – Jogosultságok****▼ M11**

- a) A PPL(H)-engedélyesek jogosultságai a nem kereskedelmi célból üzemeltetett helikoptereken parancsnokpilóta- vagy másodpilóta-feladatkör díjazás nélkül történő ellátására, valamint az LAPL(H)-engedélyesek valamennyi jogosultságának gyakorlására terjednek ki.

**▼ B**

- b) A fenti bekezdéstől eltérve, az oktatói vagy vizsgáztatói jogosultságokkal rendelkező PPL(H)-engedélyes részesülhet díjazásban a következőkért:

1. az LAPL(H) vagy PPL(H) engedélyekhez nyújtott repülésoktatási szolgáltatásért;
2. ezen szakszolgálati engedélyekhez szükséges jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatásáért;

**▼ M3**

3. az e szakszolgálati engedélyhez csatolt jogosításokhoz és tanúsításokhoz kapcsolódó képzések, vizsgáztatások és ellenőrzések lefolytatásáért.

**▼ B****FCL.210.H PPL(H) – Tapasztalatra vonatkozó követelmények és beszámítás**

- a) A PPL(H)-kérelmezőnek legalább 45 órányi repülésoktatást kell teljesítenie helikopteren, amelyből öt óra teljesíthető FNPT-n vagy FFS-en, és amely magában foglal legalább:

**▼B**

1. 25 óra kétkormányos repülésoktatást; és
2. 10 óra felügyelt egyedülrepülési időt, amely tartalmaz legalább öt óra időtartamú egyedül teljesített útvonal-repülési időt, benne legalább egy útvonalrepüléssel, amely legalább 185 km (100 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállásokat kell végezni két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren;
3. 35 órát a repülésoktatás 45 órájából ugyanolyan helikoptertípuson kell teljesítenie, mint amilyennel a jártassági vizsgán repül.

**▼M7**

- b) Az LAPL(H) engedélyes kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények. A PPL(H) azon kérelmezőjének, aki LAPL(H) engedélyes, el kell végeznie egy tanfolyamot valamely DTO-nál vagy ATO-nál. Ennek a tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 5 órányi kétkormányos repülésoktatást és egy legalább 185 km (100 NM) hosszúságú felügyelt, egyedül teljesített útvonalrepülést, teljes megállással végződő leszállásokkal két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren.

**▼B**

- c) Azon kérelmező esetében, aki a ballonok kivételével egy másik légi jármű-kategóriában pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, beszámítandó az adott légi járművön parancsnokpilótaként teljesített teljes repülési idejének 10 %-a, legfeljebb azonban hat óra. A beszámítás egyetlen esetben sem terjedhet ki az a) bekezdés 2. pontjának követelményeire.

## 4. SZAKASZ

*PPL-re vonatkozó egyedi követelmények léghajó esetében – PPL(As)***FCL.205.As PPL(As) – Jogosultságok**

- a) A PPL(As)-engedélyes jogosultságai a nem kereskedelmi célból üzemeltetett léghajókon parancsnokpilóta- vagy másodpilóta-feladatkör nem díjazás ellenében történő ellátására terjednek ki.
- b) A fenti bekezdéstől eltérve, az oktatói vagy vizsgáztatói jogosultságokkal rendelkező PPL(As)-engedélyes részesülhet díjazásban a következőkért:
  1. a PPL(As) engedélyekhez nyújtott repülésoktatási szolgáltatásért;
  2. ezen szakszolgálati engedélyhez szükséges jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatásáért;

**▼M3**

3. az e szakszolgálati engedélyhez csatolt jogosításokhoz és tanúsításokhoz kapcsolódó képzések, vizsgáztatások és ellenőrzések lefolytatásáért.

**▼B****FCL.210.As PPL(As) – Tapasztalatra vonatkozó követelmények és beszámítás**

- a) A PPL(As)-kérelmezőnek legalább 35 órányi repülésoktatást kell teljesítenie léghajón, amelyből öt óra teljesíthető repülésszimulációs oktatóeszközön (FSTD), és amely tartalmaz legalább:
  1. 25 órányi kétkormányos repülésoktatást, beleértve:
    - i. háromórányi gyakorló útvonalrepülést, beleértve egy legalább 65 km (35 NM) hosszúságú útvonalrepülést;
    - ii. háromórányi műszeres repülésoktatást;
  2. nyolc felszállást és leszállást egy repülőtéren, beleértve az árbochoz történő rögzítési és az árbochról történő elengedési eljárásokat;
  3. nyolc óra felügyelt egyedülrepülési időt.

**▼M12**

- b) Azon kérelmező esetében, aki az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletével (BFCL rész) összhangban kiadott BPL-lel rendelkezik, és képesítése van hőlégballonra való repülésre is, az adott léghajókon parancsnokpilótaként teljesített teljes repülési idejének 10 %-a, de legfeljebb öt óra beszámítandó.

**▼B**

## D. ALRÉS Z

**KERESKEDELMI PILÓTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY – CPL**

## 1. SZAKASZ

*Általános követelmények***FCL.300 CPL – Minimális életkor**

A CPL kérelmezője betöltötte a 18. életévét.

**FCL.305 CPL – Jogosultságok és feltételek**

- a) Jogosultságok. A CPL-engedélyes megfelelő légi jármű-kategórián belüli jogosultságai kiterjednek:

1. az LAPL- és a PPL-engedélyes összes jogosultságainak gyakorlására;
2. parancsnokpilóta- vagy másodpilóta-feladatkör ellátására bármely, a kereskedelmi célú légi fuvarozáson kívüli üzemeltetésben alkalmazott légi járművön;
3. parancsnokpilóta-feladatkör ellátására a kereskedelmi célú légi fuvarozásban, bármely egypilótás légi járművön, az FCL.060 pont és az ezen alrész szerint meghatározott korlátozásoktól függően;
4. a másodpilótai feladatkör ellátására a kereskedelmi célú légi fuvarozásban, az FCL.060 pont szerinti korlátozásoktól függően.

- b) Feltételek. A CPL kérelmezőjének teljesítenie kell a jártassági vizsga alkalmával használt légi járműosztály- és típusjogosításra vonatkozó követelményeket.

**FCL.310 CPL – Elméleti vizsgák**

A CPL kérelmezője számot ad a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről, a következő tárgykörökben:

- légi jog,
- légi jármű általános ismeretek – törzs/rendszerek/hajtómű,
- légi jármű általános ismeretek – műszertan,
- tömeg és súlypont,
- teljesítmény,
- repüléstervezés és -ellenőrzés,
- emberi teljesítőképesség,
- meteorológia,
- általános navigáció,
- rádió navigáció,
- üzemeltetési eljárások,

**▼ B**

- repüléselmélet,
- látás utáni repülési szabályok (VFR) szerinti kommunikáció.

**FCL.315 CPL – Tanfolyam**

A CPL kérelmezőjének e rész 3. függelékével összhangban valamely jóváhagyott képzési szervezetnél elméleti képzést és repülési képzést kell teljesítenie.

**FCL.320 CPL – Jártassági vizsga**

A CPL kérelmezőjének e rész 4. függelékével összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie annak bizonyítására, hogy képes a megfelelő léggépjármű-kategóriában parancsnokpilótaként a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel.

## 2. SZAKASZ

*A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények – CPL(A)***▼ M4****FCL.315.A CPL – Tanfolyam**

A CPL(A) kibocsátásához szükséges elméleti képzés és repülési képzés tartalmazza a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzést (UPRT).

**▼ B****FCL.325.A CPL(A) – Egyedi feltételek az MPL-engedélyesek számára**

Az MPL-engedélyesnek CPL(A) engedélyével kapcsolatos jogosultságai gyakorlása előtt teljesítenie kell repülőgépen:

- a) 70 óra repülési időt:
  1. parancsnokpilótaként; vagy
  2. a következő megosztásban: legalább 10 órát parancsnokpilótaként, a további repülési időt pedig felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként.

Ebből a 70 órából 20 óra VFR szerinti útvonalrepülés során parancsnokpilótaként teljesítendő, vagy útvonalrepülés során a következő megosztásban: legalább 10 óra parancsnokpilótaként és 10 óra felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként. Ez tartalmaz egy legalább 540 km (300 NM) hosszúságú VFR útvonalrepülést, amely során parancsnokpilótaként teljes megállással végződő leszállásokat kell végrehajtani két különböző repülőtéren;
- b) az e rész 3. függelékének E. 10. pontjának a) bekezdésében és 11. pontjában meghatározott CPL(A) moduláris tanfolyam elemeit; és
- c) a CPL(A)-jártassági vizsgát az FCL.320 pont szerint.

## E. ALRÉS Z

**▼ C1****TÖBBPILÓTÁS SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY – MPL****▼ B****FCL.400.A MPL – Minimális életkor**

Az MPL kérelmezője betöltötte a 18. életévét.

**FCL.405.A MPL – Jogosultságok**

- a) Az MPL-engedélyes jogosultságai a másodpilóta feladatkör ellátására terjednek ki olyan repülőgépen, amelynek üzemeltetéséhez másodpilóta szükséges.
- b) Az MPL-engedélyes külön jogosultságokat szerezhethet:
  1. a PPL(A)-engedélyes jogosultságait, feltéve, hogy megfelel a PPL(A) engedélyre vonatkozó, C. rész szerinti követelményeknek;



**▼B**

2. a CPL(A) jogosultságait, feltéve, hogy megfelel az FCL.325.A pont szerinti követelményeknek.
- c) Az MPL-engedélyes IR(A)-jogosultságai olyan repülőgépekre korlátozódnak, amelyek üzemeltetéséhez másodpilóta szükséges. Az IR(A)-jogosultságok terjeszthetők egypilótás üzemeltetésű repülőgépekre, feltéve, hogy az engedély jogosultja elvégezte az egypilótás, kizárólag műszerek igénybevételével történő üzemeltetésben a parancsnokpilóta-feladatkör ellátásához szükséges képzést, és sikeres egypilótás IR(A)-jártassági vizsgát tett.

**▼M8****FCL.410.A MPL – Tanfolyam és elméleti vizsgák**

## a) Tanfolyam

Az MPL kérelmezője – e melléklet (FCL rész) 5. függelékével összhangban – sikeresen teljesített egy elméleti ismeretek tanfolyamot és repülésoktatásban részesült valamely jóváhagyott képzési szervezetenél.

## b) Vizsga

Az MPL kérelmezője – az FCL.515 ponttal összhangban – számot ad az ATPL(A) engedélynek, valamint a többpilótás típusjogosításnak megfelelő szintű elméleti ismeretekről.

**▼B****FCL.415.A MPL – Gyakorlati jártasság**

- a) Az MPL kérelmezőjének folyamatos értékelésen keresztül kell bizonyítania az e rész 5. függelékében meghatározott valamennyi kompetenciaegységnek való megfeleléshez szükséges jártasságokat repülést végző pilótaként és ►C1 repülést kiszolgáló pilótaként ◄, gázturbinás több hajtóműves többpilótás repülőgépen VFR vagy IFR szerint.
- b) A tanfolyam végén a kérelmezőnek e rész 9. függelékével összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie annak bizonyítására, hogy képes a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel. A jártassági vizsgát az integrált MPL-tanfolyam haladó fázisában alkalmazott repülőgéptípuson vagy egy ugyanazt a típust reprezentáló FFS-en kell teljesíteni.

## F. ALRÉSZ

**LÉGITÁRSASÁGI PILÓTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY – ATPL**

## 1. SZAKASZ

*Általános követelmények***FCL.500 ATPL – Minimális életkor**

Az ATPL kérelmezője betöltötte a 21. életévét.

**FCL.505 ATPL – Jogosultságok**

- a) Az ATPL-engedélyes megfelelő légi jármű-kategórián belüli jogosultságai kiterjednek:
1. az LAPL-, a PPL- és a CPL-engedélyes összes jogosultságának gyakorlására;
  2. parancsnokpilóta-feladatkör ellátására a kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi járműveken.
- b) Az ATPL kérelmezőjének teljesítenie kell a jártassági vizsga alkalmával használt légi jármű-típusjogosításra vonatkozó követelményeket.

**▼B****FCL.515. ATPL – Tanfolyam és elméleti vizsgák**

- a) Tanfolyam. Az ATPL kérelmezője – e rész 3. függelékével összhangban – valamely jóváhagyott képzési szervezetenél sikeresen elvégzett egy tanfolyamot, amely integrált vagy modulrendszerű tanfolyam.
- b) Vizsga. Az ATPL kérelmezőjének számot kell adnia a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről a következő tárgykörökben:
- légi jog,
  - légi jármű általános ismeretek – törzs/rendszerek/hajtómű,
  - légi jármű általános ismeretek – műszertan,
  - tömeg és súlypont,
  - teljesítmény,
  - repüléstervezés és -ellenőrzés,
  - emberi teljesítőképesség,
  - meteorológia,
  - általános navigáció,
  - rádiónavigáció,
  - üzemeltetési eljárások,
  - repüléselmélet,
  - VFR-kommunikáció,
  - IFR-kommunikáció.

**2. SZAKASZ*****A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények – ATPL(A)*****FCL.505.A ATPL(A) – Az előzőleg MPL-engedélyes pilóták jogosultságainak korlátozása**

Amennyiben egy ATPL(A)-engedélyes előzőleg csak MPL engedéllyel rendelkezett, akkor a szakszolgálati engedély jogosultságai többpilótás üzemeltetésre korlátozódnak, kivéve, ha az engedélyes megfelel az FCL.405.A pont b) bekezdése 2. alpontjában és c) bekezdésében meghatározott egypilótás üzemeltetési követelményeknek.

**FCL.510.A ATPL(A) – Előfeltételek, tapasztalat és beszámítás**

- a) Előfeltételek. Az ATPL(A) kérelmezőjének rendelkeznie kell:
1. MPL-engedéllyel; vagy
  2. CPL(A)-engedéllyel és több hajtóműves repülőgépekre érvényes IR-jogosultsággal. Ebben az esetben a kérelmezőnek MCC-képzésben is részesülnie kellett.
- b) Tapasztalat. Az ATPL(A)-kérelmezőnek legalább 1 500 óra repülési időt kell teljesítenie repülőgépen, amely magában foglal legalább:
1. 500 órát többpilótás üzemeltetésű repülőgépen;
  2. i. 500 órát felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként; vagy
    - ii. 250 órát parancsnokpilótaként; vagy

**▼ B**

- iii. 250 órát, ebből legalább 70 órát parancsnokpilótaként, a további repülési időt felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként;
- 3. 200 óra útvonalrepülési időt, ebből legalább 100 órát parancsnokpilótaként vagy felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként;
- 4. 75 óra műszeres időt, amelyből legfeljebb 30 óra lehet műszeres földi idő; és
- 5. 100 óra éjszakai repülést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként.

Az 1 500 óra repülési időből legfeljebb 100 óra teljesíthető FFS-en és FNPT-n. Ebből a 100 órából csak legfeljebb 25 óra teljesíthető FNPT-n.

## c) Beszámítás.

- 1. Másik légi jármű-kategóriákban pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkezők repülési idejéből beszámítandó maximum:
  - i. vitorlázó repülőgép vagy TMG esetében: parancsnokpilótaként teljesített 30 óra repülési idő;
  - ii. helikopter esetében: a b) bekezdés szerinti repülési idő-követelmény 50 %-a.

**▼ M3**

- 2. Az alkalmazandó nemzeti szabályok szerint kiadott fedélzetimérnök-szakszolgálati engedéllyel rendelkező engedélyes esetében beszámítandó a fedélzeti mérnöki idő 50 %-a, legfeljebb azonban 250 óra. Ez a 250 óra beszámítható a b) bekezdés szerinti 1 500 óra követelmény, illetve a b) bekezdés 1. pontja szerinti 500 óra követelmény teljesítésébe, feltéve, hogy az említett pontok bármelyikére vonatkozóan engedélyezett összes beszámítás mértéke nem haladja meg a 250 órát.

**▼ B**

- d) A b) bekezdésben előírt tapasztalatot az ATPL(A) engedélyhez szükséges jártassági vizsga letétele előtt kell megszerezni.

**FCL.520.A ATPL(A) – Jártassági vizsga**

Az ATPL(A) kérelmezőjének – e rész 9. függelékével összhangban – sikeres jártassági vizsgát kell tennie annak bizonyítására, hogy képes többpilótás repülőgépen IFR szerint parancsnokpilótaként a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel.

A jártassági vizsgát a repülőgépen vagy egy ugyanazt a típust reprezentáló, megfelelő minősítéssel rendelkező FFS-en kell teljesíteni.

**3. SZAKASZ*****A helikopter kategóriára vonatkozó egyedi követelmények – ATPL(H)*****FCL.510.H ATPL(H) – Előfeltételek, tapasztalat és beszámítás**

Az ATPL(H) kérelmezőjének rendelkeznie kell:

- a) CPL(H)-engedéllyel és többpilótás helikopter típusjogosítással, valamint részesülnie kellett MCC-képzésben is;
- b) legalább 1 000 óra helikopteren teljesített repülési idővel, amely magában foglal legalább:
  - 1. 350 órát többpilótás üzemeltetésű helikopteren;
  - 2. i. 250 órát parancsnokpilótaként; vagy

**▼ B**

- ii. 100 órát parancsnokpilótaként és 150 órát felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként; vagy
  - iii. 250 órát felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként többpilótás helikopteren. Ebben az esetben az ATPL(H) jogosultságai többpilótás üzemeltetésre korlátozódnak mindaddig, amíg a kérelmező nem teljesített 100 órát parancsnokpilótaként;
3. 200 óra útvonalrepülési időt, amelyből legalább 100 órát parancsnokpilótaként vagy felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként teljesített;
  4. 30 óra műszeres időt, amelyből legfeljebb 10 óra lehet műszeres földi idő; és
  5. 100 óra éjszakai repülést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként.

Az 1 000 óra repülési időből maximum 100 óra teljesíthető FSTD-n, ebből legfeljebb 25 óra teljesíthető FNPT-n;

- c) a repülőgépen teljesített idő a b) bekezdésben meghatározott repülési idők legfeljebb 50 %-áig beszámítandó;
- d) a b) bekezdés szerinti tapasztalatot az ATPL(H)-engedélyhez szükséges jártassági vizsga letétele előtt kell megszerezni.

**FCL.520.H ATPL(H) – Jártassági vizsga**

Az ATPL(H) kérelmezőjének e rész 9. függelékével összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie annak bizonyítására, hogy képes többpilótás helikopter parancsnok-pilótájaként a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel.

A jártassági vizsgát a helikopteren vagy egy ugyanazt a típust reprezentáló, megfelelő minősítéssel rendelkező FFS-en kell teljesíteni.

## G. ALRÉSZ

**MŰSZERJOGOSÍTÁS – IR**

## 1. SZAKASZ

*Általános követelmények***▼ M12****FCL.600 IR – Általánosságok**

Az FCL.835 pontban előírtak kivételével repülőgép, helikopter, léghajó és helyből felszálló repülőgép IFR szerinti üzemeltetését csak a légijármű-kategóriának megfelelő műszerjogosítással rendelkező PPL-, CPL-, MPL- és ATPL-engedélyesek vagy – ha a légijármű-kategóriának megfelelő műszerjogosítás nem áll rendelkezésre – azok végezhetik, akik jártassági vizsgán, illetve kétkormányos repülésoktatáson vesznek részt.

**▼ B****FCL.605 IR – Jogosultságok****▼ M5**

- a) Az IR jogosultjának jogosultságai a légi jármű IFR szerinti vezetésére és ezen belül PBN-műveletekre terjednek ki legalább 60 m (200 láb) minimális elhatározási magassággal.

**▼ B**

- b) Több hajtóműves műszerjogosítás (IR) esetében ezek a jogosultságok kiterjeszhetők a 60 méternél (200 láb) alacsonyabb elhatározási magasságokra akkor, ha a kérelmező elvégzett egy speciális képzést valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, valamint az e rész 9. függeléké szerinti jártassági vizsga 6. szakaszát sikeresen teljesítette többpilótás légi járművön.

- c) Az IR jogosultja az e rész 8. függelékében meghatározott feltételekkel összhangban gyakorolhatja jogosultságait.

**▼ B**

- d) Csak helikopterre vonatkozóan. Az IR(H)-engedélyesnek jogosultsági parancsnokpilótaként IFR szerint többpilótás helikoptereken történő gyakorlásához legalább 70 óra műszeres idővel kell rendelkeznie, amelyből legfeljebb 30 óra lehet műszeres földi idő.

**FCL.610 IR – Előfeltételek és beszámítás**

Az IR-kérelmezőnek:

- a) rendelkeznie kell:

1. legalább PPL-engedéllyel a megfelelő légi jármű-kategóriában; és:

**▼ M3**

- i) éjszakai repülési jogosultsággal az FCL.810 pont szerint, amennyiben az IR-jogosultságok alapján éjszaka fog repülni; vagy

**▼ B**

- ii. ATPL-engedéllyel egy másik légi jármű-kategóriában; vagy

2. CPL-engedéllyel a megfelelő légi jármű-kategóriában;

**▼ M3**

- b) rendelkeznie kell legalább 50 óra útvonal-repülési idővel parancsnokpilótaként repülőgépen, TMG-n, helikopteren vagy léghajón, és ebből legalább 10 órát, léghajók esetében 20 órát az adott légi jármű-kategóriában kell teljesíteni.

**▼ B**

- c) Csak helikopterekre vonatkozóan. Azt a kérelmezőt, aki integrált ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- vagy CPL(H)-tanfolyamot végzett, mentesíteni kell a b) bekezdésben előírt követelmények teljesítése alól.

**FCL.615 IR – Elméleti képzés és repülési képzés**

- a) Tanfolyam. Az IR kérelmezője sikeresen teljesített egy elméleti ismeretek tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél, és repülési képességgel rendelkezik. A tanfolyam:

1. integrált tanfolyam, mely IR-képzést tartalmaz e rész 3. függelékével összhangban; vagy
2. modulrendszerű tanfolyam e rész 6. függelékével összhangban.

**▼ M3**

- b) Vizsga A kérelmező számot ad a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű elméleti ismereteiről a következő tárgykörökben:

- légi jog,
- légi jármű általános ismeretek – műszertan,
- repüléstervezés és -ellenőrzés,
- emberi teljesítőképesség,
- meteorológia,
- rádió navigáció,
- IFR-kommunikáció.

**▼ B****FCL.620 IR – Jártassági vizsga**

- a) Az IR kérelmezőjének e rész 7. függelékével összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie annak bizonyítására, hogy képes a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására a biztosított jogosultságoknak megfelelő fokú hozzáértéssel.

**▼ B**

- b) A több hajtóműves műszerjogosításhoz (IR) a jártassági vizsgát egy több hajtóműves légi járművön kell elvégezni. Az egy hajtóműves műszerjogosításhoz (IR) a jártassági vizsgát egy egy hajtóműves légi járművön kell elvégezni. A repülőgép hossztengegyében ható tolóerővel rendelkező több hajtóműves repülőgépet ezen bekezdés alkalmazásában egy hajtóműves repülőgépnek kell tekinteni.

**▼ M12**

- c) Azon kérelmező részére, aki több hajtóműves IR-re vonatkozó jártassági vizsgát tett egy olyan egypilótás több hajtóműves repülőgépen, amelyhez osztályjogosítás szükséges, az azon egy hajtóműves repülőgéposztály- vagy típusjogosításra vonatkozó egy hajtóműves IR-t is ki kell adni, amellyel rendelkezik.

**▼ M11****FCL.625 IR – Érvényesség, meghosszabbítás és megújítás**

- a) Érvényesség

A műszerjogosítás (IR) érvényességi ideje egy év.

- b) Meghosszabbítás

1. Az IR-t a lejárat dátumát közvetlenül megelőző három hónapon belül kell meghosszabbítani az adott légi jármű-kategóriára vonatkozó meghosszabbítási kritériumoknak megfelelően.
2. Ha a kérelmezők úgy döntenek, hogy az 1. pontban előírtnál korábban teljesítik a meghosszabbítási kritériumokat, az új érvényességi időtartam a készségellenőrzés időpontjától kezdődik.
3. Az IR lejárat dátumát megelőző IR készségellenőrzés vonatkozó részét nem teljesítő kérelmezők csak akkor gyakorolhatják az IR jogosultságokat, ha megfelelnek az IR készségellenőrzésen.

**▼ M14**

4. Az IR meghosszabbítását kérelmezőknek az ebben az alrészben előírt készségellenőrzést teljes mértékben be kell számítani, amikor a 10. függelékkel összhangban az IR-hez kapcsolódó gyakorlati EBT értékelésen vesznek részt egy EBT-szervező üzemen tartónál.

- c) Megújítás

Amennyiben az IR lejárt, a jogosultságaik meghosszabbítása érdekében a kérelmezőknek valamennyi alábbi feltételt teljesíteniük kell:

1. annak megállapításához, hogy szükségük van-e ismeretfrissítő képzésre ahhoz, hogy – a 9. függelékkel összhangban – elérjék a jártassági vizsga műszerek szerinti repülés elemének sikeres teljesítéséhez szükséges készség szintet, a következő szervezetek valamelyikénél értékelni kell őket:
  - i. egy jóváhagyott képzési szervezetenél (ATO);
  - ii. olyan EBT-szervező üzemen tartónál, amely kifejezetten fel van jogsítva ilyen ismeretfrissítő képzés szervezésére;
2. ha az értékelést az 1. pont szerinti szervezet szükségesnek ítéli, a kérelmezőknek ismeretfrissítő képzésen kell részt venniük az adott szervezetenél;
3. az 1. és adott esetben a 2. pontnak való megfelelést követően az adott légi jármű-kategóriában sikeresen meg kell felelniük egy készségellenőrzésen a 9. függelékkel összhangban, vagy egy gyakorlati EBT értékelésen a 10. függelékkel összhangban. A gyakorlati EBT értékelés összekapcsolható a 2. pontban meghatározott ismeretfrissítő képzéssel;
4. megfelelő osztály- vagy típusjogosítással kell rendelkezniük, ha e melléklet másként nem rendelkezik.

**▼ M11**

- d) Amennyiben az IR nem került meghosszabbításra vagy megújításra az előző hét évben, akkor az IR-kérelmezőknek ismét sikeres IR elméleti vizsgát és IR jártassági vizsgát kell tenniük.

**▼ M14**

- e) A harmadik ország által a Chicagói Egyezmény 1. mellékletében foglalt követelményekkel összhangban kibocsátott pilóta-szakvizsgálati engedélyhez tartozó érvényes IR engedélyesei az e melléklettel összhangban kibocsátott engedélyekben foglalt IR jogosultságok megújítása során mentesülnek a c) 1., a c) 2. és a d) pontban említett követelmények alól.
- f) A c) 3. pontban meghatározott készségellenőrzés összekapcsolható a vonatkozó osztály- és típusjogosítás megújítására irányuló készségellenőrzéssel.

**▼ B****2. SZAKASZ***A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények***FCL.625.A IR(A) – Meghosszabbítás****▼ M11**

- a) Meghosszabbítás.

Az IR(A) meghosszabbításához a kérelmezőknek:

1. rendelkezniük kell a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítással, kivéve, ha az IR meghosszabbítását összekapcsolják a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítás megújításával;

**▼ M14**

2. sikeresen meg kell felelniük – a 9. függeléssel összhangban – egy készségellenőrzésen, vagy – a 10. függeléssel összhangban – egy gyakorlati EBT értékelésen, amennyiben az IR meghosszabbítása az osztály- vagy típusjogosítás meghosszabbításával összekapcsolva történik;

**▼ M11**

3. amennyiben az IR meghosszabbítása nem az osztály- és típusjogosítás meghosszabbításával összekapcsolva történik, akkor:
  - i. egypilótás repülőgépek esetében e melléklet 9. függelékével összhangban teljesíteniük kell a készségellenőrzés 3. szakaszának b) pontja és 1. szakaszának azon részei szerinti követelményeket, amelyek a tervezett repülésre vonatkoznak;
  - ii. több hajtóműves repülőgépek esetében e melléklet 9. függelékével összhangban teljesíteniük kell a készségellenőrzés 6. szakaszát az egypilótás repülőgépekre vonatkozóan, kizárólag műszerek igénybevételével;

**▼ M14**

4. a 3. pont szerinti meghosszabbítás esetében a vonatkozó repülőgéptípust vagy -osztályt reprezentáló FNPT II vagy FFS is használható, ilyenkor azonban legalább minden második, az IR(A) meghosszabbítását célzó készségellenőrzést repülőgépen kell végrehajtani.

**▼ B**

- b) Keresztbeszámítás alkalmazható e rész 8. függelékével összhangban.

**3. SZAKASZ***A helikopter kategóriára vonatkozó egyedi követelmények***▼ M11****FCL.625.H IR(H) – Meghosszabbítás**

- a) Az IR(H) meghosszabbításához a kérelmezőknek:

1. rendelkezniük kell a vonatkozó típusjogosítással, kivéve, ha az IR meghosszabbítását összekapcsolják a vonatkozó típusjogosítás megújításával;

**▼ M11**

2. a vonatkozó helikoptertípus tekintetében sikeres készségellenőrzést kell teljesíteniük e melléklet 9. függelékével összhangban, amennyiben az IR meghosszabbítása az osztály- vagy típusjogosítás meghosszabbításával összekapcsolva történik;
  3. amennyiben az IR meghosszabbítása nem a típusjogosítás meghosszabbításával összekapcsolva történik, az adott helikoptertípuson teljesíteniük kell a készségellenőrzés 5. szakaszát és az 1. szakasz vonatkozó részeit e melléklet 9. függelékével összhangban.
- b) Az a) 3. pont szerinti készségellenőrzés esetében a vonatkozó helikoptertípust reprezentáló FTD 2/3 vagy FFS is használható, ilyenkor azonban legalább minden második, az IR(H) meghosszabbítását célzó készségellenőrzést helikopteren kell végrehajtani.
- c) Keresztbeszámítás alkalmazható e melléklet 8. függelékével összhangban.

**▼ B****FCL.630.H IR(H) – A jogosultságok kiterjesztése egy hajtóműves helikopterekről több hajtóműves helikopterekre**

Annak az egy hajtóműves helikopterekre érvényes IR(H)-engedélyesnek, aki első alkalommal kívánja jogosultságait több hajtóműves helikopterekre kiterjeszteni, teljesítenie kell:

- a) egy tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél, amelynek tartalmaznia kell legalább öt óra kétkormányos műszeres képzési időt, amelyből három óra lehet a következőkben: FFS vagy FTD 2/3 vagy FNPT II/III; és
- b) a jártassági vizsga 5. szakaszát e rész 9. függelékével összhangban több hajtóműves helikopteren.

**4. SZAKASZ*****A léghajó kategóriára vonatkozó egyedi követelmények*****FCL.625.As IR(As) – Meghosszabbítás**

Az IR(As) meghosszabbítását kérelmezőnek:

- a) amennyiben ez a típusjogosítás meghosszabbításával összekapcsolva történik, akkor sikeres készségellenőrzést kell teljesíteni az adott léghajótípuson e rész 9. függelékével összhangban;
- b) amennyiben ez nem a típusjogosítás meghosszabbításával összekapcsolva történik, teljesítenie kell a 5. szakaszt és az 1. szakasz azon részeit, amelyek a léghajókon alkalmazott készségellenőrzés során a tervezett repülésre vonatkoznak e rész 9. függelékével összhangban. Ebben az esetben alkalmazható az adott típust reprezentáló FTD 2/3 vagy FFS, ilyenkor azonban legalább minden második, az IR(As) meghosszabbítását célzó készségellenőrzést léghajón kell végrehajtani.

**H. ALRÉS*****OSZTÁLY- ÉS TÍPUSJOGOSÍTÁS*****1. SZAKASZ*****Általános követelmények*****FCL.700 Az osztály- és típusjogosításokat megkövetelő körülmények****▼ M12**

- a) A szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta csak akkor járhat el légi jármű-pilótaként, ha érvényes és megfelelő osztály- vagy típusjogosítással rendelkezik, kivéve, ha az alábbiak valamelyike fennáll:

1. ha LAPL-jogosultságait gyakorolja;



**▼ M12**

2. ha az osztály- vagy típusjogosítás megújítását célzó jártassági vizsgát vagy készségellenőrzést teljesíti;
3. ha repülésoktatásban részesül;
4. ha rendelkezik az FCL.820 pont szerint kiadott berepülői jogosítással.

**▼ B**

- b) Az a) bekezdéstől eltérve, a légi jármű-típusok bevezetésével vagy átalakításával kapcsolatos repülések esetében a pilóták az illetékes hatóság által kibocsátott különleges tanúsítással rendelkezhetnek, amely őket repülésre jogosítja. Ezen engedély érvényességének a meghatározott repülésekre kell korlátozódnia.

**▼ M5****▼ B****FCL.705 Az osztály- és típusjogosítás engedélyesének jogosultságai**

Az osztály- és típusjogosítás engedélyesének jogosultságai a jogosításban meghatározott légi jármű-osztályban vagy -típuson pilóta feladatkör ellátására terjednek ki.

**▼ M11****FCL.710 Osztály- és típusjogosítások – változatok**

- a) A jogosultságoknak egy adott osztály- vagy típusjogosításon belüli másik légi jármű-változatra való kiterjesztéséhez a pilótáknak különbözeti vagy ismertető képzésen kell részt venniük. Az osztály- vagy típusjogosításon belüli változatok esetében a különbözeti vagy ismertető képzésnek adott esetben tartalmaznia kell az OSD-ben meghatározott vonatkozó elemeket.
- b) A különbözeti képzést az alábbi szervezetek valamelyikénél kell megtartani:
  1. valamely ATO;
  2. a VIII. melléklet DTO.GEN.110 a) 1. c) pontjában és a) 2. c) pontjában említett légi járművek esetében valamely DTO;
  3. az adott osztályra vagy típusra vonatkozóan jóváhagyott különbözeti képzési programmal rendelkező AOC-engedélyes.
- c) A b) pontban foglalt követelménytől eltérve a TMG-k, az egy hajtóműves, dugattyús repülőgépek (SEP), az egy hajtóműves, turbinás repülőgépek (SET) és a több hajtóműves, dugattyús repülőgépek (MEP) esetében a különbözeti képzést egy megfelelően képzett oktatóval is meg lehet tartani, ha az OSD másként nem rendelkezik.
- d) Amennyiben a pilóták a b) pontban említett képzést követő két éven belül nem repültek a változaton, akkor további különbözeti képzés vagy készségellenőrzés szükséges a szóban forgó változat tekintetében, kivéve a SEP és TMG osztályjogosításokba tartozó típusok vagy változatok esetében.
- e) Az adott változatra vonatkozó különbözeti képzést vagy készségellenőrzést be kell vezetni a repülési naplóba vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell írni az oktatóval vagy adott esetben a vizsgáztatóval.

**▼ B****FCL.725 Az osztály- és típusjogosítások kiadásához szükséges követelmények****▼ M7**

- a) Tanfolyam. Az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének el kell végeznie egy tanfolyamot valamely ATO-nál. A nem nagy teljesítményű, egyhajtóműves, dugattyús repülőgépre vonatkozó osztályjogosítás, a TMG osztályjogosítás vagy a VIII. melléklet (DTO rész) DTO.GEN.110 pontja a) pontja 2. pontja c) pontjában említett egyhajtóműves helikopter típusjogosítás kérelmezője a tanfolyamot elvégezheti egy DTO-nál. A típusjogosítási tanfolyamnak tartalmaznia kell az adott típus kötelező oktatási elemeit a 748/2012/EU bizottsági rendelet I. mellékletének (21. rész) rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelően.

**▼ B**

b) Elméleti vizsga. Az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének sikeresen teljesítenie kell a jóváhagyott képzési szervezet által szervezett elméleti vizsgát az adott légi jármű-osztály vagy -típus biztonságos üzemeltetéséhez szükséges elméleti ismeretek megfelelő szintjének bizonyítására.

1. A többpilótás légi járművek esetében az elméleti vizsga egy legalább 100 kérdésből álló feleletválasztásos írásbeli teszt, amelyben a kérdések megfelelően oszlanak el a tanterv fő tárgyai között.
2. Az egypilótás, több hajtóműves légi jármű esetében az elméleti vizsga egy írásbeli teszt, a feleletválasztásos kérdések száma pedig a légi jármű bonyolultságától függ.
3. Egy hajtóműves légi járművek esetében az elméleti vizsgát a vizsgáztatónak szóban kell lefolytatnia a jártassági vizsga során annak megállapítására, hogy a kérelmező tudásszintje megfelelő-e.

**▼ M3**

4. A nagy teljesítményű repülőgépként besorolt egypilótás repülőgépek esetében a vizsga egy legalább 100 kérdésből álló feleletválasztásos írásbeli teszt, amelyben a kérdések megfelelően oszlanak el a tanterv tárgyai között.

**▼ M11**

5. Az egypilótás, egy hajtóműves és az egypilótás, több hajtóműves (vízi) repülőgépek esetében a vizsgának egy legalább 30 kérdést tartalmazó, feleletválasztós írásbeli tesztből kell állnia.

**▼ B**

c) Jártassági vizsga. Az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének – e rész 9. függelékével összhangban – sikeres jártassági vizsgát kell tennie az adott légi jármű-osztály vagy -típus biztonságos üzemeltetéséhez szükséges jártasságának bizonyítására.

A kérelmezőnek sikeres jártassági vizsgát kell tennie az osztály- és típusjogosítási tanfolyam megkezdését követő hat hónapon belül és az osztály- és típusjogosítás kiadása iránti kérelem időpontját megelőző hat hónapon belül.

**▼ M8**

d) Azt a kérelmezőt, aki már engedélyese egy légi jármű-típusra szóló típusjogosításnak egypilótás vagy többpilótás üzemeltetésre szóló jogosultsággal, úgy kell tekinteni, mint aki teljesítette az elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeket, amikor ugyanarra a légi jármű-típusra egy másik üzemeltetési forma jogosultságának hozzáadását kérvényezi. E kérelmezőnek sikeresen teljesítenie kell a másik üzemeltetési formára vonatkozó kiegészítő repülési képzést valamely jóváhagyott képzési szervezetenél vagy az illetékes hatóság által kifejezetten erre a képzésre engedélyezett légi jármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező szervezetenél. Az üzemeltetési formát fel kell tüntetni az engedélyben.

**▼ B**

e) A fenti bekezdésektől eltérve, az FCL.820 pont szerint kiadott berepülői jogosítással rendelkező pilóta, aki részt vett egy légi jármű-típus fejlesztési, tanúsítási vagy gyártási célú repülési tesztjeiben, és teljesített parancsnokpilótaként vagy 50 óra teljes repülési időt vagy 10 óra repülési időt az adott típus tesztrepülései során, jogosult a vonatkozó típusjogosítás kiadása iránti kérelem benyújtására, feltéve, hogy teljesítette a tapasztalatra vonatkozó követelményeket, valamint az adott típusjogosítás kiadásának az ebben az alrészben az adott légi jármű-kategóriára meghatározott előfeltételeit.

**▼ M12**

f) A TMG-osztályjogosítás azon kérelmezője esetében, aki az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletével (SFCL rész) összhangban kiadott, TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat is biztosító SPL-lel rendelkezik, ez az engedély teljes mértékben beszámítandó az a), a b) és a c) pontban foglalt követelmények teljesítésébe.

▼ **M14****FCL.740 Az osztály- és típusjogosítás érvényessége és megújítása**

## a) Érvényesség

1. Az osztály- és típusjogosítások érvényességi időszaka egy év, kivéve az egypilótás, egy hajtóműves osztályjogosításokat, amelyek tekintetében az érvényességi időszak két év, kivéve, ha az OSD másként állapítja meg. Ha a pilóták úgy döntenek, hogy az FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL és FCL.740.As pontokban előírtanál korábban teljesítik a meghosszabbítási kritériumokat, az új érvényességi időtartam a készségellenőrzés időpontjától kezdődik.
2. Az IR osztály- vagy típusjogosítás meghosszabbítását kérelmező személyeknek az ebben az alrészben előírt készségellenőrzést teljes mértékben be kell számítani, amikor a 10. függelékkel összhangban gyakorlati EBT értékelésen vesznek részt egy olyan üzemben tartónál, amely végrehajtott már EBT-t a megfelelő osztály- vagy típusjogosításhoz.

## b) Megújítás

Az osztály- vagy típusjogosítás megújításához a kérelmezőknek valamennyi alábbi feltételt teljesíteniük kell:

1. annak megállapításához, hogy szükségük van-e ismeretfrissítő képzésre ahhoz, hogy elérjék a légi jármű biztonságos üzemeltetéséhez szükséges készség szintet, a következő szervezetek egyikénél értékelni kell őket:
  - i. egy jóváhagyott képzési szervezetnél (ATO);
  - ii. egy DTO-nál vagy ATO-nál, amennyiben a lejárt jogosítás nem nagy teljesítményű, egy hajtóműves, dugattyús repülőgépre vonatkozó jogosítás, TMG osztályjogosítás vagy a VIII. melléklet DTO.GEN.110 a) 2. c) pontjában említett egy hajtóműves helikopterre vonatkozó típusjogosítás volt;
  - iii. egy DTO-nál, ATO-nál vagy oktatónál, amennyiben a jogosítás legfeljebb három évvel korábban járt le, és a jogosítás nem nagy teljesítményű, egy hajtóműves, dugattyús repülőgépre vonatkozó jogosítás vagy TMG osztályjogosítás volt;
  - iv. olyan EBT-szervező üzemben tartónál, amely kifejezetten fel van jogosítva ilyen ismeretfrissítő képzés szervezésére;
2. ha az értékelést az 1. pont szerinti szervezet szükségesnek ítéli, a kérelmezőknek ismeretfrissítő képzésen kell részt venniük az adott szervezetnél;
3. az 1. és adott esetben a 2. pontnak való megfelelést követően a kérelmezőknek sikeresen meg kell felelniük egy készségellenőrzésen a 9. függelékkel összhangban, vagy egy gyakorlati EBT értékelésen a 10. függelékkel összhangban. A gyakorlati EBT értékelés összekapcsolható a 2. pontban meghatározott ismeretfrissítő képzéssel.

A b) 1., a b) 2. és a b) 3. ponttól eltérve az FCL.820 pont szerint kiadott berepülői jogosítással rendelkező pilóták, akik részt vettek egy légi jármű-típus fejlesztési, tanúsítási vagy gyártási célú repülési tesztjein, és vagy 50 óra teljes repülési időt, vagy parancsnokpilótaként 10 óra repülési időt teljesítettek az adott típus tesztrepülései során a kérelmezést megelőző évben, jogosultak a vonatkozó típusjogosítás meghosszabbítása vagy megújítása iránti kérelem benyújtására.

**▼ M14**

A kérelmezők mentesülnek a b) 1. és b) 2. pontban foglalt követelmény alól, ha egy harmadik ország által a Chicagói Egyezmény 1. mellékletének megfelelően kibocsátott pilóta-szakszolgálati engedély keretében ugyanazon légi jármű-osztályra vagy -típusra vonatkozóan érvényes jogosítással rendelkeznek, és joguk van az e jogosításból fakadó jogosultságok gyakorlására.

- c) Azok a pilóták, akik anélkül hagyják abba az EBT programot, hogy előzőleg bizonyították volna az adott EBT program szerint elfogadható kompetencia-szintet, nem gyakorolhatják az adott típusjogosításból eredő jogosultságokat mindaddig, amíg az alábbi követelmények egyikének meg nem felelnek:

1. a 10. függelékkel összhangban teljesítették a gyakorlati EBT értékelést;
2. megfeleltek az FCL.625 c) 3. pont vagy az FCL.740 b) 3. pont szerinti készségellenőrzésen. Ilyen esetben az FCL.625 b) 4. pont és az FCL.740 a) 2. pont nem alkalmazandó.

**▼ B***2. SZAKASZ**A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények***▼ M8****FCL.720.A Az osztály- és típusjogosítás kiadásához szükséges tapasztalati követelmények és előfeltételek – Repülőgépek**

Amennyiben a 748/2012/EU rendelet I. melléklete (21. része) rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok (OSD) másként nem állapítják meg, a helikopterre vonatkozó osztály- vagy típusjogosítást kérelmezőnek az adott jogosítás kiadása tekintetében meghatározott következő tapasztalati követelményeket és előfeltételeket kell teljesítenie:

- a) Egypilótás repülőgépek

**▼ M14**

Az egypilótás repülőgép többpilótás üzemeltetésére vonatkozó jogosultságok első kiadásáért folyamodóknak – akár egy osztály- vagy típusjogosítás kiadása iránti kérelem benyújtásakor, akár egy már meglévő osztály- vagy típusjogosítás többpilótás üzemeltetésre történő kiterjesztésekor – meg kell felelniük a b) 4. pontban, illetve a vonatkozó tanfolyam megkezdése előtt a b) 5. pontban foglalt követelményeknek.

**▼ M8**

Ezenfelül:

1. Egypilótás, több hajtóműves repülőgépek

Az egypilótás, több hajtóműves repülőgéposztály- és típusjogosítást először kérelmező legalább 70 óra repülőgép-parancsnokpilótaként szerzett tapasztalattal rendelkezik.

2. Egypilótás, nagy teljesítményű, egyszerű konstrukciójú repülőgépek

A repülési képzés megkezdése előtt a nagy teljesítményű repülőgépként besorolt egypilótás repülőgéposztály- és típusjogosítást először kérelmező:

- i. rendelkezik legalább 200 órányi repülési tapasztalattal, amelyből 70 órányit repülőgép-parancsnokpilótaként szerzett; valamint

- ii. eleget tesz az alábbi követelmények egyikének:

A. rendelkezik egy azt igazoló tanúsítással, hogy valamely jóváhagyott képzési szervezetnél kiegészítő elméleti ismeretek tanfolyamot teljesített kielégítő eredménnyel; vagy

B. sikeresen teljesítette az e melléklettel (FCL rész) összhangban lefolytatott ATPL(A) elméleti vizsgákat; vagy

**▼ M8**

C. ezenkívül rendelkezik az e melléklet (FCL rész) előírásaival összhangban kiadott szakvizsgálati engedéllyel, a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban kiadott ATPL(A)- vagy CPL(A)/IR-jogosultsággal és az ATPL(A)-ba beszámítható elméleti ismeretekkel.

**▼ M14**

## 3. Egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek

A nagy teljesítményű repülőgépként besorolt komplex, egypilótás repülőgép-típusjogosítást kérelmezőnek a 2. pontban foglaltak teljesítésén kívül meg kell felelniük az alábbi feltételeknek:

- i. adott esetben és a G. alrészben meghatározottak szerint rendelkeznek vagy korábban rendelkeztek egy vagy – adott esetben – több hajtóműves IR(A)-jogosítással;
- ii. az első típusjogosítás kiadása esetén a típusjogosítási tanfolyam megkezdése előtt teljesítették a b) 5. pont követelményeit.

**▼ M8**

## b) Többpilótás repülőgépek

**▼ M14**

A többpilótás repülőgép-típusjogosítást először kérelmező olyan növendék pilóta, aki az MPL-tanfolyamon a kérelem benyújtásának idején képzésben részesül, vagy a típusjogosítási tanfolyam megkezdése előtt megfelel a következő követelményeknek:

**▼ M8**

1. rendelkezik legalább 70 óra repülőgép-parancsnokpilótaként szerzett tapasztalattal;
2. rendelkezik vagy korábban rendelkezett több hajtóműves IR(A)-jogosítással;
3. sikeresen teljesítette az e melléklettel (FCL rész) összhangban lefolytatott ATPL(A) elméleti vizsgákat;
4. amennyiben a típusjogosítási tanfolyamot nem kapcsolják össze MCC-tanfolyammal:
  - i. rendelkezik egy azt igazoló tanúsítással, hogy a repülőgépre vonatkozó MCC-tanfolyamot kielégítő eredménnyel teljesítette; vagy
  - ii. rendelkezik egy azt igazoló tanúsítással, hogy a helikopterre vonatkozó MCC-tanfolyamot kielégítő eredménnyel teljesítette, valamint több mint 100 órányi repülési tapasztalattal rendelkezik pilótaként többpilótás helikopteren; vagy
  - iii. rendelkezik legalább 500 órányi repülési tapasztalattal pilótaként, többpilótás helikopteren; vagy
  - iv. rendelkezik legalább 500 órányi – kereskedelmi célú légi fuvarozásban többpilótás üzemeltetés alkalmával szerzett – repülési tapasztalattal egypilótás, több hajtóműves repülőgép pilótájaként, összhangban a vonatkozó légi üzemeltetési követelményekkel; valamint

**▼ M14**

5. elvégezte az FCL.745.A pontban meghatározott tanfolyamot, kivéve, ha megfelel az alábbiak bármelyikének:
  - i. az előző 3 év során teljesítette a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.FC.220 és ORO.FC.230 pontja szerinti képzést és ellenőrző vizsgát;
  - ii. elvégezte az FCL.915 e) 1. pont ii. alpontjában meghatározott képzést.

▼ **M8**

- c) A b) bekezdés ellenére a tagállamok kiadhatnak olyan, többpilótás repülőgépre szóló, korlátozott jogosultságokat biztosító típusjogosítást, amellyel a jogosult 200 lábas repülési szint fölött tehermentesítő másodpilótaként tevékenykedhet, feltéve, hogy a személyzet legalább két másik tagja rendelkezik a b) bekezdés szerinti típusjogosítással.
- d) Amennyiben az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok így állapítják meg, a típusjogosításból fakadó jogosultságok gyakorlása kezdetben oktató felügyelete alatt végrehajtott repülésekre korlátozható. A felügyelet alatt végrehajtott repülési időt be kell vezetni a fedélzeti naplóba vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell írni az oktatóval. A korlátozás feloldható, ha a pilóta igazolja az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokban előírt, felügyelet alatt végrehajtott repülési idő teljesítését.

**FCL.725.A Az osztály- és típusjogosítás kiadásához szükséges elméleti ismeretek és repülési képzés – Repülőgépek**

Amennyiben a 748/2012/EU rendelet I. mellékletével (annak 21. részével) összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok másként nem állapítják meg:

- a) egypilótás, több hajtóműves repülőgépek esetében:
1. az egypilótás több hajtóműves osztályjogosítás elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 7 órányi oktatást több hajtóműves repülőgépen; valamint
  2. az egypilótás, több hajtóműves osztály- és típusjogosításra vonatkozó repülési képzési tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 2 óra 30 percnyi kétkormányos repülésoktatást több hajtóműves repülőgépen szokásos üzemelési feltételek között, valamint legalább 3 óra 30 percnyi kétkormányos repülésoktatást a hajtómű-meghibásodás során követendő eljárások és az aszimmetrikus repülési technikák gyakorlására;
- b) egypilótás vízirepülőgépek esetében:
1. az egypilótás vízirepülőgép-jogosításokra vonatkozó tanfolyamnak tartalmaznia kell elméleti ismeretek oktatást és gyakorlati repülési képzést; valamint
  2. az egypilótás vízirepülőgépek osztály- és típusjogosításra vonatkozó repülési képzésnek tartalmaznia kell legalább 8 órányi kétkormányos repülésoktatást, ha a kérelmező rendelkezik a vonatkozó osztály- és típusjogosítás szárazföldi változatával, vagy 10 órányi repülésoktatást, ha a kérelmező nem rendelkezik ilyen jogosítással; valamint
- c) egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek, egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek és többpilótás repülőgépek esetében a képzésnek tartalmaznia kell a megfelelő repülőgéposztály vagy -típus sajátosságaihoz kapcsolódó, UPRT-vonatkozású elméleti ismereteket és repülésoktatást.

▼ **B**

**FCL.730.A Egyedi követelmények a zéró repülési idővel végrehajtandó típusjogosítás-tanfolyamon (ZFTT-tanfolyamon) rész tvevő pilóták számára – Repülőgépek**

- a) A ZFTT-tanfolyamon képzésben részesülő pilótának rendelkeznie kell többpilótás, sugárhajtóműves, a CS-25 szabványai vagy az ezekkel egyenértékű légialkalmassági szabályzatok szerint engedélyezett repülőgépen, illetve egy legalább 10 tonna megengedett legnagyobb felszállótömegű vagy 19-nél nagyobb engedélyezett utasülésszámú, többpilótás, turbólégcsavaros repülőgépen legalább:
1. 1 500 óra repülési idővel vagy 250 útvonalszakasszal, ha a tanfolyamon CG, C vagy középhaladó C minősítési szintnek megfelelő FFS-t alkalmaznak;

**▼ B**

2. 500 óra repülési idővel vagy 100 útvonalszakasszal, ha a tanfolyamon DG vagy D minősítési szintnek megfelelő FFS-t alkalmaznak.
- b) Amennyiben a pilóta turbólégcsavaros repülőgépről vált sugárhajtású repülőgépre vagy sugárhajtásúról a turbólégcsavaros repülőgépre, kiegészítő szimulátoros képzést kell a számára előírni.

**FCL.735.A A repülőszemélyzeti együttműködés-tanfolyam – Repülőgépek**

- a) A repülőszemélyzeti együttműködés-tanfolyam (MCC-tanfolyam) legalább a következőket foglalja magában:

1. 25 órányi elméleti képzést és gyakorlást; és
2. 20 órányi gyakorlati MCC-képzést vagy 15 órányit az integrált ATP-tanfolyamot végző növendék pilóták esetében.

A tanfolyamon FNPT II MCC vagy FFS szimulátort kell alkalmazni. Az MCC-képzés és az első típusjogosítási képzés összekapcsolása esetén a gyakorlati MCC-képzés lelerővidíthető 10 óra minimális időtartamra, ha az MCC és a típusjogosítási képzés során is ugyanazt az FFS-t alkalmazzák.

- b) Az MCC-tanfolyamot hat hónapon belül kell teljesíteni valamely jóváhagyott képzési szervezetnél.
- c) Amennyiben az MCC-tanfolyam és a típusjogosítási tanfolyam nem kapcsolódik össze, az MCC-tanfolyam befejezésekor a kérelmező részére tanúsítást kell kiadni a tanfolyam elvégzéséről.
- d) Bármely másik légijármű-kategória tekintetében MCC-tanfolyamot végzett kérelmező mentességet élvez az a) bekezdés 1. pontja szerinti követelmények teljesítése alól.

**FCL.740.A Az osztály- és típusjogosítások meghosszabbítása – Repülőgépek**

- a) Több hajtóműves osztályjogosítások és típusjogosítások meghosszabbítása. Több hajtóműves osztályjogosítások és típusjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:

**▼ M14**

1. a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző három hónapon belül, az adott osztályú vagy típusú repülőgépen, vagy az adott osztályt vagy típust reprezentáló repülésszimulációs oktatóeszközön a 9. függelék szerinti készségellenőrzést vagy a 10. függelék szerinti teljes gyakorlati EBT értékelést; és

**▼ B**

2. a jogosítás érvényességi időszakán belül legalább:
  - i. 10 útvonalszakaszt az adott repülőgéposztály, illetve -típus pilótájaként; vagy
  - ii. egy útvonalszakaszt az adott repülőgép- vagy FFS-osztály, illetve -típus pilótájaként, vizsgáztatóval. A szóban forgó útvonalszakasz teljesíthető a készségellenőrzés során is;
3. az a pilóta, aki a vonatkozó repülési követelmények szerint jóváhagyott kereskedelmi légi közlekedési üzemeltető alkalmazásában tevékenykedik és sikeresen teljesítette az üzemeltető által az osztály- és típusjogosítás meghosszabbítására irányuló készségellenőrzést, mentesül a 2. pontban foglalt követelmények alól;

**▼ M12**

4. a BIR vagy az IR(A) meghosszabbítása – ha a kérelmező rendelkezik ilyen jogosítással – összekapcsolható az osztály- és típusjogosítás meghosszabbítására irányuló készségellenőrzéssel.

**▼ M4**

- b) Egypilótás, egyhajtóműves osztályjogosítás meghosszabbítása.

**▼ M12**

1. Egyhajtóműves, dugattyús repülőgépre vonatkozó osztályjogosítások és motoros vitorlázó-repülőgépre (TMG) vonatkozó osztályjogosítások. Egypilótás, egyhajtóműves, dugattyús repülőgépre érvényes osztályjogosítások, illetve motoros vitorlázó-repülőgépre érvényes osztályjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell a következőket:

**▼ M4**

- i. az e rész 9. függeléke szerinti, vizsgáztató által lebonyolított készségellenőrzés az adott repülőgéposztályban a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 3 hónapon belül; vagy
- ii. a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül, 12 óra repülési idő az adott osztályban, amely tartalmaz:
  - hat óra repülési időt parancsnokpilótaként,
  - 12 felszállást és 12 leszállást, és
  - legalább egy órás teljes repült idejű, repülésoktatóval (FI) vagy osztályjogosítás-oktatóval (CRI) végrehajtott szinten tartó képzést. Az a kérelmező, aki bármely más osztályú vagy típusú repülőgépen sikeresen teljesített egy osztály- vagy típusjogosításra irányuló készségellenőrzést, jártassági vizsgát vagy kompetenciamérés, mentesül e szinten tartó képzés teljesítése alól.
2. Amennyiben egy kérelmező egyhajtóműves, dugattyús repülőgép (szárazföldi) osztályjogosítással és motoros vitorlázó-repülőgép (TMG) jogosítással egyaránt rendelkezik, az 1. pont szerinti követelményeket bármelyik osztályra vagy azok kombinációjára vonatkozóan is teljesítheti, és így mindkét osztályjogosításának érvényessége meghosszabbításra kerül.
3. Egyhajtóműves, egypilótás, turbólégcsavaros repülőgépek. Egyhajtóműves, turbólégcsavaros repülőgépekre érvényes osztályjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmező a jogosítás lejártát megelőző három hónapon belül – e rész 9. függelékével összhangban – köteles az adott repülőgép-osztályban egy vizsgáztató által lebonyolított készségellenőrzést teljesíteni.
4. Amennyiben egy kérelmező egymotoros, dugattyús repülőgép (szárazföldi) osztályjogosítással és egymotoros, dugattyús repülőgép (vízi) jogosítással egyaránt rendelkezik, az 1. pont ii. alpontja szerinti követelményeket bármelyik osztályra vagy azok kombinációjára vonatkozóan is teljesítheti, és így mindkét osztályjogosítás követelményeit teljesíti. A parancsnokpilótaként előírt repülési időből legalább 1 órát, a szükséges 12 fel- és leszállásból pedig hatot kell az egyes osztályokban teljesíteni.

**▼ M12**

5. Az egypilótás, egyhajtóműves repülőgépre vonatkozó osztályjogosítás meghosszabbításához szükséges készségellenőrzés az FCL.835 g) 8. ponttal összhangban összekapcsolható a BIR meghosszabbításához szükséges készségellenőrzéssel.

**▼ B**

- c) Az a kérelmező, aki a típus- vagy osztályjogosítás lejártá előtt nem teljesíti a készségellenőrzés minden részét, csak akkor gyakorolhatja a szóban forgó jogosításból fakadó jogosultságokat, ha a készségellenőrzés valamennyi részét sikeresen teljesíti.



**▼M8****FCL.745.A Haladó szintű UPRT tanfolyam – repülőgépek**

- a) A haladó szintű UPRT-tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél kell teljesíteni, és annak legalább a következőket kell magában foglalnia:
1. 5 órányi elméleti képzés;
  2. repülés előtti eligazítások és repülés utáni eligazítások; valamint
  3. 3 órányi kétkormányos repülésoktatás az FCL.915 pont e) bekezdése szerinti képesítéssel rendelkező, repülőgépen történő oktatásra jogosult repülésoktatóval (FI(A)), és a képzési feladatra jogosult repülőgépen teljesített haladó szintű UPRT-tanfolyamon.
- b) Az UPRT-tanfolyam teljesítésekor a jóváhagyott képzési szervezet a tanfolyam elvégzését igazoló tanúsítást állít ki a kérelmező számára.

**▼B****3. SZAKASZ*****A helikopter kategóriára vonatkozó egyedi követelmények*****FCL.720.H Az osztály- és típusjogosítás kiadásához szükséges tapasztalati követelmények és előfeltételek – Helikopterek**

Amennyiben a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok másként nem állapítják meg, a helikopter-típusjogosítást először kérelmezőnek az adott jogosítás kiadása tekintetében meghatározott következő tapasztalati követelményeket és előfeltételeket kell teljesítenie:

- a) többpilótás helikopterek. A többpilótás helikopter-típusjogosítási tanfolyamot először kérelmező:
1. rendelkezik legalább 70 órányi helikopter-parancsnokpilótaként szerzett tapasztalattal;
  2. amennyiben a típusjogosítási tanfolyamot nem kapcsolják össze MCC-tanfolyammal:
    - i. rendelkezik egy azt igazoló tanúsítással, hogy teljesített egy helikopter-re vonatkozó MCC-tanfolyamot kielégítő eredménnyel; vagy
    - ii. rendelkezik legalább 500 órányi többpilótás repülőgépen pilótaként szerzett repülési tapasztalattal; vagy
    - iii. teljesített legalább 500 óra repülési időt pilótaként többpilótás üzemeltetésű, több hajtóműves helikopteren;
  3. sikeresen teljesítette az ATPL(H)-elméleti vizsgákat;
- b) annak a többpilótás helikopter-típusjogosítási tanfolyamot először kérelmezőnek, aki integrált ATP(H)/IR-, ATP(H)-, CPL(H)/IR- vagy CPL(H)-tanfolyamot végzett, és nem felel meg az a) bekezdés 1. pontjában előírt követelménynek, a típusjogosítással kiadott jogosultságait korlátozni kell a kizárólag másodpilótaként történő feladatellátásra. A korlátozást fel kell oldani, ha a pilóta:
1. teljesített 70 órát helikopter-parancsnokpilótaként vagy felügyelet alatt álló helikopter-parancsnokpilótaként;
  2. sikeres többpilótás jártassági vizsgát tett az adott helikoptertípuson parancsnokpilótaként;
- c) egypilótás, több hajtóműves helikopterek. Az egypilótás, több hajtóműves helikopter-típusjogosítást először kérelmező:
1. a repülési képzés megkezdése előtt:
    - i. sikeresen teljesítette az ATPL(H)-elméleti vizsgákat; vagy

**▼B**

ii. rendelkezik egy azt igazoló tanúsítással, hogy valamely jóváhagyott képzési szervezetnél előkészítő tanfolyamot teljesített. Ennek a tanfolyamnak az ATPL(H)-elméleti ismeretek tanfolyam következő tárgyköreire kell kiterjednie:

— légi jármű általános ismeretek: törzs/rendszerek/hajtómű, valamint műszer/elektronika;

— repülési teljesítmény és tervezés: tömeg és súlypont, teljesítmény;

2. azon kérelmezőnek, aki nem végzett integrált ATP(H)/IR-, ATP(H)- vagy CPL(H)/IR-tanfolyamot, rendelkeznie kell legalább 70 órányi helikopterparancsnokpilótaként szerzett tapasztalattal.

**FCL.735.H A repülőszemélyzetiegyüttműködés-tanfolyam – Helikopterek**

a) A repülőszemélyzetiegyüttműködés-tanfolyam (MCC-tanfolyam) legalább a következőket foglalja magában:

1. MCC/IR esetében:

i. 25 órányi elméleti képzést és gyakorlást; és

ii. 20 órányi gyakorlati MCC-képzést vagy 15 órányit az integrált ATP(H)/IR-tanfolyamot végző növendék pilóták esetében. Az MCC-képzés és a kezdő többpilótáshelikopter-típusjogosítási képzés összekapcsolása esetén a gyakorlati MCC-képzés lelerövidíthető 10 óra minimális időtartamra, ha az MCC és a típusjogosítás során is ugyanazt az FSTD-t alkalmazzák;

2. MCC/VFR esetében:

i. 25 óra elméleti képzést és gyakorlást; és

ii. 15 órányi gyakorlati MCC-képzést vagy 10 órányit az integrált ATP(H)/IR-tanfolyamot végző növendék pilóták esetében. Az MCC-képzés és a kezdő többpilótáshelikopter-típusjogosítási képzés összekapcsolása esetén a gyakorlati MCC-képzés lelerövidíthető hét óra minimális időtartamra, ha az MCC és a típusjogosítás során is ugyanazt az FSTD-t alkalmazzák.

b) Az MCC-tanfolyamot hat hónapon belül kell teljesíteni valamely jóváhagyott képzési szervezetnél.

MCC tekintetében minősített FNPT II vagy III, FTD 2/3 vagy FFS szimulátort kell alkalmazni.

c) Amennyiben az MCC-tanfolyam és a típusjogosítási tanfolyam nem kapcsolódik össze, az MCC-tanfolyam befejezésekor a kérelmező részére tanúsítást kell kiadni a tanfolyam elvégzéséről.

d) Bármely másik légijármű-kategória tekintetében MCC-tanfolyamot végzett kérelmező mentességet élvez az a) bekezdés 1. pontjának i. alpontja vagy az a) bekezdés 2. pontjának i. alpontja szerinti követelmények teljesítése alól.

**▼B**

- e) Az MCC/VFR-tanfolyamot végzett MCC/IR-képzést kérelmező mentességet élvez az a) bekezdés 1. pontjának i. alpontja szerinti követelmények teljesítése alól, és teljesítenie kell öt óra gyakorlati MCC/IR-képzést.

**FCL.740.H A típusjogosítások meghosszabbítása – Helikopterek**

- a) Meghosszabbítás. A helikopterekre érvényes típusjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:

1. az e rész 9. függeléke szerinti készségellenőrzést az adott típusú helikopteren vagy az ezt a típust reprezentáló FSTD-n a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző három hónapon belül; és
2. legalább két óra repülési időt az adott helikoptertípus pilótájaként a jogosítás érvényességi időszakán belül. A készségellenőrzés időtartama beszámítható a két órába;
3. ha a kérelmező egynél több típusjogosítással rendelkezik egy hajtóműves, dugattyús helikopterek tekintetében, akkor az összes vonatkozó típusjogosítás meghosszabbítható oly módon, hogy a készségellenőrzést csak az érintett típusok egyikében teljesíti, feltéve, hogy a kérelmező az érvényességi időtartamon belül legalább két óra repülési időt teljesített parancsnokpilótaként valamennyi helikoptertípuson.

A készségellenőrzést minden alkalommal más-más típuson kell teljesíteni;

4. ha a kérelmező egynél több típusjogosítással rendelkezik a 3 175 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb felszállótömegű, egy hajtóműves, gázturbinás helikopterek tekintetében, akkor az összes vonatkozó típusjogosítás meghosszabbítható oly módon, hogy a készségellenőrzést csak az érintett típusok egyikében teljesíti, feltéve, hogy a kérelmező teljesített:

- i. 300 óra repülési időt helikopter-parancsnokpilótaként;
- ii. 15 óra repülési időt a számára engedélyezett minden egyes helikoptertípuson; és
- iii. legalább két óra repülési időt parancsnokpilótaként valamennyi más helikoptertípuson az érvényességi időtartamon belül.

A készségellenőrzést minden alkalommal más-más típuson kell teljesíteni;

5. egy további típusjogosítás megszerzése érdekében sikeres jártassági vizsgát tett pilótának az ezzel a típusjogosítással közös csoportban lévő típusjogosítások tekintetében a 3. és 4. pontban foglaltakkal összhangban kell megszereznie a hosszabbítást;
  6. az IR(H) meghosszabbítása – ha a kérelmező rendelkezik ilyen jogosítással – összekapcsolható az osztály- és típusjogosítás meghosszabbítására irányuló készségellenőrzéssel;
- b) az a kérelmező, aki a típusjogosítás lejártá előtt nem teljesíti a készségellenőrzés minden részét, csak akkor gyakorolhatja a szóban forgó jogosításból fakadó jogosultságokat, ha a készségellenőrzés valamennyi részét sikeresen teljesíti. Az a) bekezdés 3. és 4. pontjában foglaltak esetében egyetlen típuson sem gyakorolhatja jogosultságait.



#### 4. SZAKASZ

##### *A helyből felszálló repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények*

##### **FCL.720.PL Az osztály- és típusjogosítás kiadásához szükséges tapasztalati követelmények és előfeltételek – Helyből felszálló repülőgép**

Amennyiben a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok másként nem állapítják meg, a helybőlfelszállórepülőgép-típusjogosítást először kérelmezőnek a vonatkozó jogosítás kiadására meghatározott következő tapasztalati követelményeket és előfeltételeket kell teljesítenie:

a) repülőgép-pilótaként:

1. rendelkezik CPL/IR(A) szakszolgálati engedéllyel és ATPL-elméleti ismeretekkel vagy ATPL(A) szakszolgálati engedéllyel;
2. rendelkezik egy MCC-tanfolyam elvégzését igazoló tanúsítással;
3. több mint 100 órányi repülési tapasztalatot szerzett pilótaként többpilótás repülőgépen;
4. 40 órányi repülésoktatást teljesített helikopteren;

b) helikopterpilótaként:

1. rendelkezik CPL/IR(H) szakszolgálati engedéllyel és ATPL-elméleti ismeretekkel vagy ATPL(H) szakszolgálati engedéllyel;
2. rendelkezik egy MCC-tanfolyam elvégzését igazoló tanúsítással;
3. több mint 100 órányi repülési tapasztalatot szerzett pilótaként többpilótás helikopteren;
4. 40 órányi repülésoktatást teljesített repülőgépen;

c) repülőgép és helikopter tekintetében is képesítéssel rendelkező pilótaként:

1. rendelkezik legalább CPL(H) szakszolgálati engedéllyel;
2. rendelkezik műszerrepülő jogosítással (IR) és ATPL-elméleti ismeretekkel vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel repülőgépre vagy helikopterre;
3. rendelkezik egy helikopterre vagy repülőgépre vonatkozó MCC-tanfolyam elvégzését igazoló tanúsítással;
4. rendelkezik legalább 100 órányi többpilótás helikopteren vagy repülőgépen pilótaként szerzett repülési tapasztalattal;
5. 40 órányi repülésoktatást teljesített helikopteren vagy repülőgépen, amelyik szükséges, ha nem rendelkezik tapasztalattal ATPL-engedélyesként vagy többpilótás légi járművön.

##### **FCL.725.PL A típusjogosítás kiadásához szükséges repülési képzés – Helyből felszálló repülőgép**

A helybőlfelszállórepülőgép-típusjogosítási tanfolyam repülési képzési részét a légi járművön és a légi járművet reprezentáló, és erre a célra megfelelő minősítéssel rendelkező FSTD-n kell elvégezni.

##### **FCL.740.PL A típusjogosítások meghosszabbítása – Helyből felszálló repülőgép**

- a) Meghosszabbítás. A helyből felszálló repülőgépre érvényes típusjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:

**▼ B**

1. az e rész 9. függeléké szerinti készségellenőrzést az adott típusú helyből felszálló repülőgépen a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző három hónapon belül;
  2. a jogosítás érvényességi időszakán belül legalább:
    - i. 10 útvonalszakaszt az adott típusú helyből felszálló repülőgép pilótájaként; vagy
    - ii. egy útvonalszakaszt az adott típusú helyből felszálló repülőgép vagy FFS pilótájaként, vizsgáztatóval. Ez az útvonalszakasz teljesíthető a készségellenőrzés során is;
  3. azt a pilótát, aki a vonatkozó repülési követelmények szerint jóváhagyott kereskedelmi légi közlekedési üzemeltető alkalmazásában tevékenykedik, és sikeresen teljesítette az üzemeltető által a típusjogosítás meghosszabbítására irányuló készségellenőrzést, mentesíteni kell a 2. pontban foglalt követelmények alól.
- b) Az a kérelmező, aki a típusjogosítás lejárta előtt nem teljesíti a készségellenőrzés minden részét, csak akkor gyakorolhatja a szóban forgó jogosításból fakadó jogosultságokat, ha a készségellenőrzés valamennyi részét sikeresen teljesíti.

## 5. SZAKASZ

*A léghajó kategóriára vonatkozó egyedi követelmények***FCL.720.As A típusjogosítás kiadásához szükséges előfeltételek – Léghajók**

Amennyiben a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok másként nem állapítják meg, a léghajó-típusjogosítást először kérelmezőnek a vonatkozó jogosítás kiadására meghatározott következő tapasztalati követelményeket és előfeltételeket kell teljesítenie:

- a) többpilótás léghajók esetében:
1. rendelkeznie kell legalább 70 órányi léghajó-parancsnokpilótaként szerzett tapasztalattal;
  2. rendelkeznie kell egy léghajóra vonatkozó MCC-tanfolyam kielégítő eredménnyel történő elvégzését igazoló tanúsítással;
  3. annak a kérelmezőnek, aki nem felel meg a 2. pont előírásainak, a típusjogosítással kiadott jogosultságait korlátozni kell a kizárólag másodpilótaként történő feladatellátásra. A korlátozást fel kell oldani, amint a pilóta léghajó-parancsnokpilótaként vagy felügyelet alatt álló léghajó-parancsnokpilótaként teljesített 100 óra repülési időt.

**FCL.735.As A repülőszemélyzeti együttműködés-tanfolyam – Léghajók****▼ M3**

- a) A repülőszemélyzeti együttműködés-tanfolyam (MCC-tanfolyam) legalább a következőket foglalja magában:
1. 12 óra elméleti képzés és gyakorlás; és
  2. 5 óra gyakorlati MCC-képzés;

MCC tekintetében minősített FNPT II vagy III, FTD 2/3 vagy FFS szimulátort kell alkalmazni.

**▼ B**

- b) Az MCC-tanfolyamot hat hónapon belül kell teljesíteni valamely jóváhagyott képzési szervezetnél.

**▼ B**

- c) Amennyiben az MCC-tanfolyamot és a többpilótás típusjogosítási tanfolyamot összekapcsolták, akkor az MCC-tanfolyam befejezésekor a kérelmezőnek a tanfolyam elvégzését tanúsító tanúsítást kell kiadni.
- d) Bármely másik légi jármű-kategóriára MCC-tanfolyamot végzett kérelmező mentességet élvez az a) bekezdésben megadott követelmények teljesítése alól.

**FCL.740.As A típusjogosítások meghosszabbítása – Léghajók**

- a) Meghosszabbítás. A léghajókra érvényes típusjogosítás meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:
  1. az e rész 9. függeléke szerinti készségellenőrzést az adott típusú léghajón a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző három hónapon belül; és
  2. legalább két óra repülési időt az adott léghajótípus pilótájaként a jogosítás érvényességi időszakán belül. A készségellenőrzés időtartama beleszámítható a két órába;
  3. az IR(As) meghosszabbítása – ha a kérelmező rendelkezik ilyen jogosítással – összekapcsolható az osztály- és típusjogosítás meghosszabbítására irányuló készségellenőrzéssel.
- b) Az a kérelmező, aki a típusjogosítás lejárt előtt nem teljesíti a készségellenőrzés minden részét, csak akkor gyakorolhatja a szóban forgó jogosításból fakadó jogosultságait, ha a készségellenőrzés valamennyi részét sikeresen teljesíti.

## I. ALRÉSZ

**TOVÁBBI JOGOSÍTÁSOK****FCL.800 Műrepülő jogosítás****▼ M12**

- a) A repülőgéppel vagy TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat biztosító pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkező engedélyesek csak akkor végezhetnek műrepülést, ha e ponttal összhangban műrepülő jogosítással rendelkeznek.

**▼ B**

- b) A műrepülő jogosítás kérelmezője teljesített:

**▼ M12**

1. a szakszolgálati engedély kiadását követően legalább 30 óra repülési időt parancsnokpilótaként repülőgépen vagy TMG-n;

**▼ M7**

2. egy tanfolyamot valamely DTO-nál vagy ATO-nál, benne:

**▼ B**

- i. a jogosításnak megfelelő elméleti képzést;

**▼ M12**

- ii. legalább 5 óra műrepülés-oktatást repülőgépen vagy hajtómű-teljesítménnyel rendelkező TMG-n.
- c) A műrepülő jogosításból fakadó jogosultságok a repülőgéppel vagy a hajtómű-teljesítménnyel rendelkező TMG-vel végrehajtott műrepülésre korlátozódnak attól függően, hogy a b) 1. pontban és a b) 2. pont ii. alpontjában foglalt követelményeket mely légi járművön teljesítették. Ezt a korlátozást kérelem esetén fel kell oldani, ha a pilóta repülőgépen vagy adott esetben hajtómű-teljesítménnyel rendelkező TMG-n sikeresen teljesített legalább három, a teljes műrepülés-oktatási programot lefedő kétkormányos gyakorló-repülést.

**▼ M12**

d) A műrepülő jogosítás azon kérelmezői, akik TMG osztályjogosítással, valamint az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész) SFCL.200 d) pontjában meghatározott, vitorlázó repülőgépekre vonatkozó haladó műrepülő jogosultságokkal is rendelkeznek:

1. felmentést kapnak az alól, hogy műrepülő jogosításukat a c) pontban meghatározott módon repülőgépekre korlátozzák, amennyiben a b) 1. pont és a b) 2. pont ii. alpontja követelményeinek repülőgépen feleltek meg, vagy
2. számukra teljes mértékben beszámítják azokat a b) pontban meghatározott követelmények teljesítményébe a hajtómű-teljesítménnyel rendelkező TMG-kre korlátozott műrepülő jogosítás kiadásához. Ezt a korlátozást kérelem esetén fel kell oldani, ha a pilóta sikeresen teljesítette a c) pontban meghatározott képzést.

**▼ B****FCL.805 Vitorlázórepülő- és transzparensvontatási jogosítások**

- a) A repülőgép- vagy TMG-pilóta-szakszolgálati engedéllyel járó jogosultságokkal rendelkező engedélyesek csak akkor vontathatnak vitorlázó repülőgépeket vagy transzparensket, ha rendelkeznek megfelelő vitorlázórepülő- vagy transzparensvontatási jogosítással.
- b) A vitorlázórepülővontatási jogosítás kérelmezője teljesített:
  1. a szakszolgálati engedély kiadása után legalább 30 óra repülési időt parancsnokpilótaként, valamint 60 felszállást és leszállást repülőgépen, ha a tevékenység repülőgépen kerül végrehajtásra, vagy pedig TMG-n, ha a tevékenység TMG-n kerül végrehajtásra;

**▼ M7**

2. egy tanfolyamot valamely DTO-nál vagy ATO-nál, benne:

**▼ B**

- i. a vontatórepüléssel és eljárásokkal kapcsolatos elméleti képzést;
- ii. vitorlázó repülőgép vontatása közben legalább 10 gyakorlórepülést, amely tartalmaz legalább öt kétkormányos gyakorlórepülést; és

**▼ M12**

- iii. azon kérelmezők kivételével, akik az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletével (SFCL rész) összhangban kiadott SPL-lel rendelkeznek, öt szokatórepülést egy repülőgéppel felvontatott vitorlázó repülőgépen.

**▼ B**

- c) A transzparensvontatási jogosítás kérelmezője teljesített:
  1. a szakszolgálati engedély kiadása után parancsnokpilótaként repülőgépen végrehajtott legalább 100 óra repülési időt, valamint 200 felszállást és leszállást. Ebből legalább 30 órát repülőgépen kell teljesíteni, ha a tevékenység repülőgépen kerül végrehajtásra, illetve TMG-n, ha a tevékenység TMG-n kerül végrehajtásra;

**▼ M7**

2. egy tanfolyamot valamely DTO-nál vagy ATO-nál, benne:

**▼ B**

- i. a vontatórepüléssel és eljárásokkal kapcsolatos elméleti képzést;
- ii. transzparens vontatása közben legalább 10 gyakorlórepülést, amely tartalmaz legalább öt kétkormányos repülést.

**▼ M11**

- d) A vitorlázórepülő- és transzparensvontatási jogosítások jogosultságai repülőgépekre vagy TMG-kre korlátozódnak annak megfelelően, hogy a repülés-oktatást milyen légi járművön teljesítették. A transzparensvontatás esetében a jogosultságok a repülésoktatás során alkalmazott vontatási módszerre korlátozódnak. A jogosultságok kiterjeszthetők, amennyiben a pilóták sikeresen teljesítettek bármelyik légi járművön legalább három, a teljes vontatási képzési programot és transzparensvontatási módszert lefedő kétkormányos gyakorlórepülést.

**▼ B**

- e) A vitorlázórepülő- és transzparensvontatási jogosítások jogosultságainak gyakorlása érdekében a jogosítás engedélyesének teljesítenie kell legalább öt vontatást az előző 24 hónap során.
- f) Amennyiben a pilóta nem felel meg az e) bekezdés előírásainak, a szakszolgálati engedélyével kapcsolatos jogosultságai gyakorlása előtt köteles a hátralévő vontatásokat oktatóval vagy oktató felügyelete mellett teljesíteni.

**▼ M12**

- g) Az e pont szerint TMG-re vitorlázórepülő- vagy transzparensvontatási jogosítást kérelmezők esetében, ha a kérelmező az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész) SFCL.205 pontja szerinti vitorlázórepülő- vagy transzparensvontatási jogosítással rendelkezik, vagy ha a szóban forgó jogosítás kiadásához szükséges valamennyi követelményt teljesítette, ez a jogosítás teljes mértékben beszámítandó a b) vagy adott esetben a c) pontban foglalt követelmények teljesítésébe.

**▼ B****FCL.810 Éjszakai jogosítás**

- a) Repülőgépek, TMG-k, léghajók.

**▼ M12**

1. Az LAPL vagy PPL-jogosultságok repülőgépen, TMG-n vagy léghajón VFR szerinti repülés során akkor gyakorolhatók éjszaka, ha a kérelmezők hat hónapon belül elvégeztek egy tanfolyamot egy DTO-nál vagy ATO-nál. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:

**▼ B**

- i. elméleti képzés;

**▼ M3**

- ii. legalább 5 óra repülési idő a megfelelő légijármű-kategóriában éjszaka, beleértve legalább háromórányi kétkormányos oktatási időt, benne legalább egyórányi útvonalrepülést navigálással, amely magában foglal egy legalább 50 km hosszúságú kétkormányos útvonalrepülést, valamint öt egyedülfelszállást és öt teljes megállással végződő egyedülleszállást.

**▼ B**

2. Az éjszakai képzés előtt az LAPL-engedélyesnek el kell végeznie a PPL kiadásához szükséges műszerrepülő alapképzést.
3. Amennyiben a kérelmező egyszerre rendelkezik motoros, dugattyús repülőgép szárazföldiosztály-jogosítással és motorosvitorlázórepülőgép-osztály-jogosítással (TMG- osztályjogosítással), a fenti 1. pont szerinti követelményeket teljesítheti a kettő közül bármelyik osztályban vagy mindkét osztályban.

**▼ M12**

4. Az e pont szerint repülőgépre vagy TMG-re éjszakai jogosítást kérelmezők esetében, ha a kérelmező az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész) SFCL.210 pontja szerint TMG-re vonatkozó éjszakai jogosítással rendelkezik, vagy ha a szóban forgó jogosítás kiadásához szükséges valamennyi követelményt teljesítette, ez a jogosítás teljes mértékben beszámítandó az 1. és a 2. pontban foglalt követelmények teljesítésébe.



**▼ B**

- b) Helikopterek. A helikopter PPL-jogosultságokat VFR szerinti repülés során a kérelmező akkor gyakorolhatja éjszaka, ha teljesített:
1. a szakszolgálati engedély kiadása után legalább 100 óra repülési időt helikopterpilótaként, amely magában foglal legalább 60 órát helikopteren és 20 óra útvonalrepülést parancsnokpilótaként;

**▼ M7**

2. el kell végeznie egy tanfolyamot valamely DTO-nál vagy ATO-nál. A tanfolyamot hat hónapon belül kell elvégezni, és annak tartalmaznia kell:

**▼ B**

- i. ötórányi elméleti képzést;
  - ii. 10 órányi kétkormányos műszeres oktatást helikopteren; és
  - iii. öt óra repülési időt éjszaka, amely magában foglal legalább háromórányi kétkormányos oktatást, benne legalább egyórányi útvonalrepülést navigálással, és öt egyedül teljesített éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást.
3. azon kérelmező esetében, aki rendelkezik vagy rendelkezett műszerjogosítással (IR) repülőgépen vagy TMG-n, öt óra beszámítandó a fenti 2. pont i. pontja szerinti követelmények teljesítésébe.

**▼ M12****▼ B****FCL.815 Hegyvidéki repülési jogosítás****▼ M12**

- a) Jogosultságok. A hegyvidéki repülési jogosítás engedélyesének jogosultságai repülőgépen és TMG-n történő repülések végrehajtására terjednek ki olyan felületekre, illetve felületekről, amelyekre a tagállam által kijelölt illetékes hatóság ilyen jogosítást követel meg.

A repülőgéppel vagy TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat biztosító LAPL vagy PPL birtokosai az első hegyvidéki repülési jogosítást megszerezhetik:

**▼ B**

1. kerekekre, biztosítva a jogosultságot az ilyen felületekre és felületekről történő repülésekhez, amikor azokat nem fedi hó; vagy
2. sítalpakra, biztosítva a jogosultságot az ilyen felületekre és felületekről történő repülésekhez, amikor hó fedi azokat;
3. az első jogosításból fakadó jogosultságok kiterjeszthetők kerék- vagy sítalpjogosultságra, ha a pilóta megfelelő kiegészítő ismertető tanfolyamot teljesített, beleértve az elméleti ismeretek oktatást és hegyvidékirepülés-oktatóval történő repülésoktatást.

**▼ M7**

- b) Tanfolyam. A hegyvidéki repülési jogosítás kérelmezője elméleti képzésből és repülésoktatásból álló tanfolyamot végzett 24 hónap időtartamon belül valamely DTO-nál vagy ATO-nál. A tanfolyam tartalmának meg kell felelnie a kérelmezett hegyvidéki repülési jogosításra vonatkozó jogosultságoknak.

**▼ B**

- c) Jártassági vizsga. A tanfolyam befejezése után a kérelmezőnek sikeres jártassági vizsgát kell tennie egy ilyen képesítéssel rendelkező repülésvizsgáztatóval. A jártassági vizsga a következőket tartalmazza:

**▼ B**

1. egy szóbeli elméleti vizsgát;
  2. a hegyvidéki repülési jogosításhoz megköveteltek szerint kijelölt, az indu-lási felülettel nem azonos, legalább két különböző felületen végrehajtott hat leszállást.
- d) Érvényesség. A hegyvidéki repülési jogosítás érvényességi időtartama 24 hónap.

**▼ M11**

- e) Meghosszabbítás

A hegyvidéki repülési jogosítás meghosszabbításához a kérelmezőknek az alábbi feltételek egyikét kell teljesíteniük:

1. a megelőző két évben teljesíteniük kell legalább hat leszállást a hegyvidéki repülési jogosításhoz megköveteltek szerint kijelölt felületen;
2. sikeresen teljesíteniük kell a c) pont követelményeinek megfelelő kész-ségellenőrzést.

**▼ B**

- f) Megújítás. Amennyiben a jogosítás érvényessége lejárt, a kérelmező köteles az e) bekezdés 2. pontjában meghatározott követelményeket teljesíteni.

**FCL.820 Berepülői jogosítás**

- a) Repülőgépre vagy helikopterre érvényes pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkező engedélyes csak akkor végezhet parancsnokpilótaként 1. vagy 2. kategóriába sorolt repülési tesztek a 21. részben meghatározottak szerint, ha rendelkezik berepülői jogosítással.
- b) Az a) bekezdés szerinti berepülői jogosítás megszerzésének kötelezettsége csak a következő légi járművek repülési teszeire vonatkozik:
1. a CS-27 vagy a CS-29 szabványai, illetve az ezekkel egyenértékű légi-alkalmassági szabályzatok szerint engedélyezett/tanúsított vagy engedélye-zésre/tanúsításra váró helikopterek; vagy
  2. a következők szerint engedélyezett/tanúsított vagy engedélyezésre/tanúsí-tásra váró repülőgépek:
    - i. a CS-25 szabványai vagy az ezekkel egyenértékű légialkalmassági szabályzatok szerint; vagy
    - ii. a CS-23 szabványai vagy az ezekkel egyenértékű légialkalmassági szabályzatok szerint, a kevesebb mint 2 000 kg maximális felszállótö-megű repülőgépek kivételével.
- c) A berepülői jogosítás engedélyesének vonatkozó légi jármű-kategórián belüli jogosultságai kiterjednek:
1. az 1. kategóriájú berepülői jogosítás esetében az összes berepülési kate-gória repülési tesztjeinek végzésére a 21. részben meghatározottak szerint parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként;
  2. a 2. kategóriájú berepülői jogosítás esetében:
    - i. az 1. kategóriájú repülési tesztek végzésére a 21. részben meghatá-rozottak szerint:
      - másodpilótaként, vagy
      - parancsnokpilótaként a b) bekezdés 2. pontjának ii. alpontjában említett repülőgépek esetében, kivételt képeznek a regionális kate-góriában lévők, vagy amelyek tervezett zuhanósebessége 0,6 mach felett van, vagy amelyek maximális csúcsmagassága 25 000 láb felett van;
    - ii. az összes egyéb kategóriájú repülési tesztek végzésére a 21. részben meghatározottak szerint parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként;

**▼ M5**

3. repülések végrehajtására a H. alrész szerinti típus- vagy osztályjogosítások nélkül, azzal a kivétellel, hogy a berepülői jogosítás nem használható kereskedelmi légi szállítási műveletekhez.

**▼ B**

- d) A berepülői jogosítás kiadását először kérelmező:
  1. rendelkezik legalább CPL-engedéllyel és IR-jogosítással a megfelelő légi-jármű-kategóriában;
  2. teljesített legalább 1 000 óra repülési időt a megfelelő légi-jármű-kategóriában, ebből legalább 400 órát parancsnokpilótaként;
  3. teljesített egy, a tervezett légi járműre és repülési kategóriára vonatkozó tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél. A tanfolyamnak legalább a következő tárgyakat kell magában foglalnia:
    - repülési jellemzők,
    - stabilitás és irányítás/kezelési tulajdonságok,
    - rendszerek,
    - repülésiteszt-szervezés,
    - kockázatkezelés/repülésbiztonság.
- e) A berepülői jogosítás engedélyesének jogosultságai kiterjeszthetők másik berepülési kategóriára és másik légi-jármű-kategóriára is, ha az engedélyes további tanfolyamot teljesített valamely jóváhagyott képzési szervezetnél.

**▼ M3****FCL.825 Repülés közbeni műszerjogosítás (EIR)**

- a) Jogosultságok és feltételek
  1. A repülés közbeni műszerjogosítás (EIR) engedélyesének jogosultságai a műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) nappali repülés folytatására terjednek ki a repülés útvonal-repülési szakaszában olyan repülőgépen, amelyre rendelkezik osztály- vagy típusjogosítással. A jogosultság kiterjeszthető az IFR szerinti éjszakai repülés folytatására is a repülés útvonal-repülési szakaszában, ha a pilóta az FLC.810 ponttal összhangban rendelkezik éjszakai jogosítással.
  2. Az EIR-engedélyes csak abban az esetben kezdheti meg vagy folytathatja az olyan repülést, amelynek tekintetében gyakorolni kívánja a jogosításával járó jogosultságokat, ha a rendelkezésére álló legfrissebb meteorológiai információk szerint:
    - i. az induláskori meteorológiai feltételek lehetővé teszik a repülés felszállástól a tervezett VFR–IFR átmenetig tartó szakaszának a VFR-rel összhangban történő végrehajtását; és
    - ii. a tervezett rendeltetési repülőterre történő várható érkezés időpontjában a meteorológiai feltételek lehetővé teszik a repülés VFR–IFR átmenettől a leszállásig tartó szakaszának a VFR-rel összhangban történő végrehajtását.
- b) Előfeltételek Az EIR-kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább PPL(A) szakszolgálati engedéllyel, valamint legalább 20 óra repülőgépen parancsnokpilótaként végzett útvonal-repülési idővel.
- c) Tanfolyam. Az EIR kérelmezőjének valamely jóváhagyott képzési szervezetnél 36 hónap időtartamon belül az alábbiakat kell teljesítenie:
  1. legalább 80 óra elméleti képzés az FCL.615 ponttal összhangban; és

**▼ M3**

2. műszeres repülési képzés, amelynek során:
  - i. az egyhajtóműves EIR-re vonatkozó repülési képzés tartalmaz legalább 15 óra irányított műszeres repülési időt; illetve
  - ii. a több hajtóműves EIR-re vonatkozó repülési képzés tartalmaz legalább 16 óra irányított műszeres repülési időt, amelyből legalább 4 órát több hajtóműves repülőgépen kell teljesíteni.
- d) Elméleti ismeretek. A jártassági vizsga teljesítése előtt a kérelmezőnek bizonyítani kell, hogy az FCL.615 pont b) bekezdésében említett tárgykörökben rendelkezik a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű elméleti ismeretekkel.
- e) Jártassági vizsga. A tanfolyam befejezése után a kérelmezőnek sikeres jártassági vizsgát kell tennie egy repülőgépen egy műszerjogosítási vizsgáztató (IRE) előtt. Több hajtóműves repülés közbeni műszerjogosításhoz (EIR) a jártassági vizsgát több hajtóműves repülőgépen kell elvégezni. Egyhajtóműves repülés közbeni műszerjogosításhoz (EIR) a jártassági vizsgát egyhajtóműves repülőgépen kell elvégezni.
- f) A c) és d) bekezdéstől eltérve, annak az egyhajtóműves EIR-engedélyesnek, aki rendelkezik több hajtóműves osztály- vagy típusjogosítással, és első alkalommal kívánja megszerezni a több hajtóműves EIR jogosítást, el kell végeznie egy jóváhagyott képzési szervezet tanfolyamát, amely a repülés útvonal-repülési szakaszában tartalmaz legalább két órányi, irányított műszeres repülésoktatást több hajtóműves repülőgépen, és meg kell felelnie az e) bekezdésben említett jártassági vizsgán.
- g) Érvényesség, meghosszabbítás és megújítás.
  1. Az EIR érvényességi ideje 1 év.
  2. Az EIR meghosszabbítását kérelmezőnek:
    - i. a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző három hónapon belül sikeres készségellenőrzést kell teljesítenie repülőgépen; vagy
    - ii. a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül parancsnokpilótaként IFR szerint teljesítenie kell hat óra repülési időt és legalább 1 óra IR(A) vagy EIR oktatási jogosultsággal rendelkező oktatóval teljesített gyakorlórepülést.
  3. Az EIR-engedélyesnek minden második meghosszabbítás alkalmával sikeresen teljesítenie kell a fenti g) bekezdés 2. pontjának i. alpontja szerinti készségellenőrzést.
  4. Amennyiben az EIR lejárt, a jogosultságai meghosszabbítása érdekében a kérelmező köteles:
    - i. egy IR(A) vagy EIR oktatására jogosultsággal rendelkező oktatóval ismeretfrissítő oktatáson részt venni azért, hogy a szükséges készség-szintet elérje; és
    - ii. sikeres készségellenőrzést teljesíteni.
  5. Amennyiben az EIR a legutolsó érvényességi időponttól számított hét éven belül nem került meghosszabbításra vagy megújításra, akkor az engedélyesnek az FCL.615 pont b) bekezdésével összhangban ismét sikeres EIR elméleti vizsgát kell tennie.

**▼ M4**

6. Többhajtóműves EIR esetén a meghosszabbítást vagy megújítást célzó készségellenőrzést és a g) 2. pont ii. alpontjában előírt gyakorlórepülést többhajtóműves repülőgépen kell végrehajtani. Ha a pilóta egyhajtóműves EIR-rel is rendelkezik, ez a készségellenőrzés egyben az egyhajtóműves EIR meghosszabbítására vagy megújítására is feljogosít. A többhajtóműves repülőgépen végrehajtott gyakorlórepülés egyben teljesíti az egyhajtóműves EIR gyakorlórepülési követelményét is.

**▼ M3**

- h) Amennyiben az EIR kérelmezője IR vagy EIR oktatási jogosultsággal rendelkező IRI(A) vagy FI(A) oktatóval irányított műszeres repülési időt teljesített, ezek az órák legfeljebb öt, illetve hat óra erejéig beszámíthatók a fenti c) bekezdés 2. pontjának i. és ii. alpontjában előírt óraszám teljesítésébe. A c) bekezdés 2. pontjának ii. alpontjában előírt, több hajtóműves repülőgépen teljesített négy órás irányított műszeres repülési idő tekintetében ilyen beszámítás nem lehetséges.

1. A beszámítandó óraszám megállapítása és a képzési igény felmérése céljából a kérelmezőnek előzetes értékelő vizsgát kell tennie a jövőhagyott képzési szervezetnél.
2. Az IRI(A) vagy FI(A) oktatóval teljesített műszeres repülésoktatás elvégzését az oktató által aláírt egyedi képzési nyilvántartásban kell dokumentálni.

- i) Amennyiben az EIR-kérelmező rendelkezik az FCL-rész szerinti PPL- vagy CPL- és a Chicagói Egyezmény 1. mellékletében foglalt követelményekkel összhangban valamely harmadik ország által kibocsátott érvényes IR(A) jogosultsággal, azok teljes mértékben beszámíthatók a c) bekezdésben említett képzési követelmények teljesítésébe. Az EIR kibocsátásához a kérelmezőnek:

1. sikeresen teljesítenie kell az EIR jártassági vizsgát;
2. a d) bekezdéstől eltérve a jártassági vizsga során bizonyítania kell a vizsgáztatónak a légi jog, a meteorológia, valamint a repüléstervezés és repülési teljesítmények (IR-nek megfelelően) megfelelő szintű elméleti ismeretét;
3. rendelkeznie kell legalább 25 órányi, repülőgép-parancsnokpilótaként teljesített, műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési idővel.

**▼ M12****▼ B**

J. ALRÉSZ

**OKTATÓK**

1. SZAKASZ

*Általános követelmények*

**FCL.900 Oktatói tanúsítások**

- a) Általános. Egy személy csak akkor végezhet:

1. repülésoktatást légi járművön, ha rendelkezik:
  - i. egy, az ezzel a rendelettel összhangban kiadott vagy elfogadott pilótaszakszolgálati engedéllyel;
  - ii. egy, az ezzel az alrészszel összhangban kiadott, a megadott képzésnek megfelelő oktatói tanúsítással;

**▼ B**

2. földi repülésgyakorló berendezésen történő oktatást és MCC-oktatást, ha rendelkezik az ezzel az alrészszel összhangban kiadott, a megadott képzésnek megfelelő oktatói tanúsítással.

## b) Különleges feltételek

**▼ M8**

1. Az illetékes hatóság repülésoktatásra vonatkozó jogosultságokat biztosító külön tanúsítást adhat ki, amikor az ezen alrészszben megállapított követelmények teljesítése a következők bevezetése esetén nem lehetséges:
  - i. új légi jármű tagállamokba vagy valamely üzemben tartó flottájába való bevezetése esetén; vagy
  - ii. új tanfolyamok e mellékletbe (az FCL részbe) történő bevezetése esetén.

Az ilyen tanúsításnak az új légi jármű-típus vagy az új tanfolyam bevezetéséhez szükséges gyakorlórepülésre kell korlátozódnia, az érvényessége pedig egyetlen esetben sem haladhatja meg az egy évet.

**▼ B**

2. A b) bekezdés 1. pontjában foglaltakkal összhangban kiadott tanúsítás azon engedélyesének, aki oktatói tanúsítás kiadása iránti kérelmet kíván benyújtani, meg kell felelnie az adott oktatói kategória tekintetében meghatározott előfeltételekkel és a meghosszabbítással szemben támasztott követelményeknek. Az FCL.905.TRI pont b) bekezdése ellenére, az ezen (al)bekezdés szerint kiadott TRI tanúsítással kapcsolatos jogosultságok kiterjednek a vonatkozó típusú TRI (típusjogosítás-oktató) vagy SFI (földi repülésgyakorló berendezésen oktató) tanúsítás kiadását célzó oktatásra.

**▼ M11**

## c) A tagállamok területén kívül végzett oktatás

1. Az a) ponttól eltérve az e melléklettel összhangban jóváhagyott, a Chicagói Egyezmény értelmében a tagállamok illetékességi körén kívüli területeken tartott tanfolyamok keretében végzett repülésoktatás esetében az illetékes hatóság oktatói tanúsítást ad ki a kérelmezőnek, ha a kérelmező:
  - i. az alábbi kritériumok mindegyikének megfelelő pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkezik:
    - A) megfelel a Chicagói Egyezmény 1. mellékletében foglalt követelményeknek;
    - B) minden esetben legalább az adott légi jármű-kategóriára vonatkozó, a megfelelő jogosítással vagy tanúsítással ellátott CPL;
  - ii. megfelel az ebben az alrészszben a vonatkozó oktatói tanúsítás kiadása tekintetében meghatározott követelményeknek;
  - iii. bizonyítja az illetékes hatóságnak az európai repülésbiztonsági szabályok megfelelő szintű ismeretét, amely képessé teszi az oktatási jogosultságok e melléklettel összhangban történő gyakorlására.
2. A tanúsítás az e melléklettel összhangban jóváhagyott tanfolyamok keretében végzett, olyan repülésoktatásra korlátozódik, amely megfelel valamennyi alábbi feltételnek:
  - i. a Chicagói Egyezmény értelmében a tagállamok illetékességi körébe tartozó területeken kívül zajlik;
  - ii. olyan növendék pilóták vesznek részt rajta, akik a repülésoktatás nyelvét megfelelő szinten ismerik.

**▼ M8****FCL.915 Az oktatókkal szemben támasztott általános előfeltételek és követelmények**

- a) Általános  
Az oktatói tanúsítás kérelmezője betöltötte a 18. életévét.
- b) A légi járművön repülésoktatást végző oktatókkal szemben támasztott további követelmények  
A légi járművön repülésoktatási tevékenység végzésére jogosultságokat biztosító oktatói tanúsítás kérelmezője vagy engedélyese:
1. szakszolgálati képzés esetében rendelkezik legalább a repülésoktatási feladatnak megfelelő engedéllyel, vagy az FCL.900 pont c) bekezdése esetében azzal egyenértékű engedéllyel;
  2. típusjogosítás képzés esetében rendelkezik a repülésoktatási feladatnak megfelelő jogosítással, vagy az FCL.900 pont c) bekezdése esetében azzal egyenértékű jogosítással;
  3. abban az esetben, ha nem berepülésoktató:
    - i. teljesített legalább 15 óra repülési időt pilótaként azon légijármű-osztályban vagy -típuson, amelyben a repülésoktatásra sor kerül, és ebből legfeljebb hét órát a légijármű-osztályt vagy -típust reprezentáló FSTD-n, adott esetben; vagy
    - ii. sikeresen megfelelt az adott légijármű-osztály vagy -típus vonatkozó oktatói kategória kompetenciafelmérésén; valamint
  4. az ilyen repülésoktatás időtartamára rendelkezik parancsnokpilóta-jogosultsággal az adott légi járműre.

**▼ M12**

- c) Beszámítás a további oktatói tanúsítványokhoz, valamint meghosszabbítás céljából
1. A tanítási és tanulási készségek tekintetében teljes mértékben történő beszámítás a következők esetében engedélyezhető:
    - i. oktatói tanúsítvány birtokosai, akik további oktatói tanúsítványt kérelmeznek; és
    - ii. oktatói tanúsítványt kérelmezők, akik már rendelkeznek az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletével (BFCL rész) vagy az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletével (SFCL rész) összhangban kiállított oktatói tanúsítvánnyal.

**▼ M8**

2. A jártassági vizsgákon vagy készségellenőrzéseken vizsgáztatóként teljesített idő teljes egészében beszámítandó a meghosszabbítási követelmények teljesítésébe valamennyi megszerzett oktatói tanúsítás esetében.
- d) A további típusokra való kiterjesztésnél az elismerés szempontjából figyelembe kell venni a 748/2012/EU rendelet I. melléklete (annak 21. része) rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokban meghatározott releváns elemeket.
- e) A tanfolyamon történő oktatásra vonatkozó, az FCL.745.A pont szerinti további követelmények:
1. A b) bekezdésen túlmenően az FCL.745.A pont szerinti tanfolyam oktatói feladatainak ellátása előtt az oktatói tanúsítás engedélyese:

**▼ M8**

- i. legalább 500 óra, repülőgép-pilótaként teljesített repülési idővel, ezen belül 200 óra repülésoktatási idővel rendelkezik;
  - ii. az e) bekezdés 1. pontja i. alpontjában foglalt tapasztalati követelmények teljesítését követően valamely jóváhagyott képzési szervezetnél UPRT-oktatói tanfolyamot teljesített, melynek során a kérelmezők kompetenciáit folyamatosan felmérték; valamint
  - iii. a tanfolyam elvégzésekor a tanfolyam elvégzését tanúsító igazolást kapott a jóváhagyott képzési szervezettől, melynek tanfolyamvezetője az e) bekezdés 1. pontjában meghatározott jogosultságokat bevezeti a kérelmezők repülési naplójába.
2. Az e) bekezdés 1. pontjában említett jogosultságok kizárólag akkor gyakorolhatók, ha az oktató az előző évben valamely jóváhagyott képzési szervezetnél ismeretfrissítő képzésen vett részt, amelynek során a tanfolyamon történő oktatáshoz szükséges, az FCL.745.A pont szerinti kompetencia értékelése a tanfolyamvezető számára kielégítő módon történik.
  3. Az e) bekezdés 1. pontjában említett jogosultságokkal rendelkező oktató akkor oktathat az e) bekezdés 1. pontjának ii. alpontjában meghatározott tanfolyamon, ha:
    - i. az FCL.745.A pont szerint 25 óra, képzés során szerzett repülésoktatási tapasztalattal rendelkezik;
    - ii. ehhez a jogosultsághoz kompetenciafelmérést teljesített; valamint
    - iii. eleget tesz az e) bekezdés 2. pontjában foglalt, közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelményeknek.
  4. Ezeket a jogosultságokat be kell vezetni az oktató fedélzeti naplójába és alá kell írni a vizsgáztatóval.

**▼ B****FCL.920 Oktatói kompetenciák és értékelés**

Valamennyi oktatót ki kell képezni a következő kompetenciák megszerzésére:

- az erőforrások előkészítése,
- a tanulást elősegítő légkör megteremtése,
- az ismeretek átadása,
- a repülésre veszélyes helyzet- és hibakezelés és a repülőszemélyzeti erőforrás-szervezés integrálása,
- az idő beosztása az oktatási célkitűzések eléréséhez,
- az ismeretek elsajátításának elősegítése,
- a hallgató teljesítményének értékelése,
- az előrehaladás figyelemmel kísérése és felülvizsgálata,
- a képzési időszakok értékelése,
- az eredmény jelentése.

**FCL.925 Kiegészítő követelmények az MPL-oktatók számára**

a) ► **C1** A többpilótás szakszolgálati engedélyhez (MPL) ◀ képzést végző oktató:

1. sikeresen elvégzett egy MPL-oktatói tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél; és



**▼ B**

2. ezen túlmenően az integrált MPL-tanfolyam kezdő, középhaladó és haladó szintje tekintetében:
- i. tapasztalattal rendelkezik többpilótás üzemeltetésben; és
  - ii. személyzetierőforrás-gazdálkodási alaptanfolyamot végzett egy, a vonatkozó légi üzemeltetési követelményekkel összhangban jóváhagyott kereskedelmi légi fuvarozásban tevékenykedő üzemeltetőnél.
- b) Az MPL-oktatói tanfolyam
1. Az MPL-oktatói tanfolyamnak legalább 14 óra képzést kell tartalmaznia.  
  
A tanfolyam befejezésekor felmérésre kerülnek a kérelmező oktatói kompetenciái és ismeretei a képzés kompetenciaalapú megközelítése tekintetében.
  2. A felmérésnek az MPL-tanfolyam megfelelő fázisában a repülésoktatás gyakorlati bemutatásából kell állnia. Ezt a felmérést egy K. alrész szerinti képesítéssel rendelkező vizsgáztató végzi.
  3. Az MPL-tanfolyam sikeres befejezésekor a jóváhagyott képzési szervezet a kérelmező részére MPL-oktatói képesítést igazoló tanúsítást ad ki.
- c) A jogosultságok megtartása érdekében az oktató a megelőző 12 hónapon belül, egy MPL-tanfolyam keretében köteles végrehajtani:
1. egy legalább háromórányi szimulátoros feladatot; vagy
  2. legalább egyórányi levegőben történő gyakorlást, benne legalább két felszállást és leszállást.
- d) Amennyiben az oktató nem teljesítette a c) bekezdés követelményeit, az MPL tekintetében végzett repülésoktatással kapcsolatos jogosultságai gyakorlása előtt köteles:
1. ismeretfrissítő képzésen részt venni valamely jóváhagyott képzési szervezetenél a szükséges kompetenciaszint eléréséhez, illetve az oktatói kompetenciák felmérésén való megfelelése érdekében; és
  2. a b) bekezdés 2. pontja szerinti oktatói kompetenciafelmérésén megfelelni.

**▼ M7****FCL.930 Tanfolyam**

- a) Az oktatói tanúsítás kérelmezője sikeresen elvégzett egy elméleti képzést és repülésoktatást valamely ATO-nál. A vitorlázó repülőgépre vagy ballonra vonatkozó oktatói tanúsítás kérelmezője elméleti képzést és repülésoktatást valamely DTO-nál is elvégezhetett.
- b) Az ebben a mellékletben (FCL rész) az összes oktatói kategóriára meghatározott egyedi elemeken kívül a tanfolyamnak tartalmaznia kell az FCL.920 pont szerinti elemeket is.

**▼ B****FCL.935 Kompetenciafelmérés****▼ M11**

- a) A repülőszemélyzeti együttműködés oktatója (MCCI), a szimulátoroktató (STI), a hegyvidékirepülés-oktató (MI) és a berepülésoktató (FTI) kivételével az oktatói tanúsítás kérelmezőjének meg kell felelnie a megfelelő légijármű-kategóriára, a megfelelő osztályra vagy típusra vagy a megfelelő FSTD-re vonatkozó kompetenciafelmérésén, és bizonyítania kell az e melléklet K. alrész szerinti képesítéssel rendelkező vizsgáztató előtt, hogy képes a növendék pilótát a vonatkozó szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítás kiadásához szükséges szintig oktatni.

**▼B**

- b) Ennek a felmérésnek tartalmaznia kell:
1. az FCL.920 pont szerinti kompetenciák bemutatását a repülés előtti, a repülés utáni, valamint az elméleti képzés során;
  2. szóbeli elméleti vizsgákat a földön, a repülés előtti és a repülés utáni eligazításon, valamint repülés közbeni bemutatót a megfelelő osztályú és típusú légi járművön vagy FSTD-n;
  3. megfelelő gyakorlatokat az oktatói kompetenciák értékeléséhez.
- c) A felmérést ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön vagy FSTD-n kell végrehajtani, mint amilyennel a repülésoktatást végzik.
- d) Abban az esetben, ha az oktatói tanúsítás meghosszabbításához kompetenciafelmérésre van szükség, az a kérelmező, aki oktatói tanúsítása lejárt előtt nem felel meg a felmérésen, csak akkor gyakorolhatja a szóban forgó tanúsítással kapcsolatos jogosultságokat, ha a felmérést sikeresen teljesítette.

**▼M11****FCL.940 Az oktatói tanúsítások érvényessége**

A hegyvidékirepülés-oktató (MI) kivételével, valamint az FCL.900 b) 1. pont és az FCL.915 e) 2. pont sérelme nélkül az oktatói tanúsítás érvényességi időtartama három év.

**▼M4****FCL.945 Az oktatók kötelességei**

Az FCL.740.A b) 1. pont szerinti, SEP vagy TMG osztályjogosítás meghosszabbításához szükséges gyakorlórepülés befejezése után, és kizárólag az FCL.740.A b) 1. pont összes többi követelményének teljesítése esetén, az oktató bejegyzi a kérelmező szakszolgálati engedélyébe vagy tanúsításába a jogosítás vagy a tanúsítás új lejárat dátumát, amennyiben a kérelmező szakszolgálati engedélyéért felelős illetékes hatóság külön megbízta ezzel a feladattal.

**▼B****2. SZAKASZ*****Egyedi követelmények – Repülésoktató (FI)*****▼M11****FCL.905.FI FI – Jogosultságok és feltételek**

A repülésoktatók (FI) jogosultságai repülésoktatás végzésére terjednek ki a következő szakszolgálati engedélyek, valamint a kapcsolódó jogosítások és tanúsítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása tekintetében:

**▼M12a)**

PPL és LAPL szakszolgálati engedélyek a megfelelő légi jármű-kategóriában;

- b) osztály- és típusjogosítások egypilótás légi járművekre, az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével;

**▼M11**

- c) az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével a többpilótás üzemeltetésben működtetett egypilótás repülőgépekre szóló osztály- és típusjogosítások, feltéve, hogy az FI megfelel az alábbi feltételek valamelyikének:

1. rendelkezik, illetve rendelkezett többpilótás repülőgépekre vonatkozó TRI tanúsítással;
2. teljesítette valamennyi alább felsorolt feltételt:
  - i. teljesített legalább 500 órát pilótaként többpilótás üzemeltetésű repülőgépen;
  - ii. elvégzett egy MCCI tanfolyamot az FCL.930.MCCI ponttal összhangban;

**▼ M11**

- d) típusjogosítások egy- és többpilótás léghajókra vonatkozóan;
- e) CPL a megfelelő légi jármű-kategóriában, feltéve, hogy az FI pilótaként teljesített az adott légi jármű-kategóriában legalább 200 órányi repülésoktatást;
- f) éjszakai jogosítás, feltéve, hogy az FI megfelel valamennyi alábbi feltételnek:
  1. rendelkezik éjszakai repüléshez szükséges képzéssel a megfelelő légi jármű-kategóriában;
  2. bizonyította az éjszakai repülés oktatására való képességét egy, az alábbi j) pont szerinti képzéssel rendelkező FI előtt;
  3. megfelel az FCL.060 b) 2. pontban foglalt, az éjszakai tapasztalatra vonatkozó követelménynek;

**▼ M12**

- g) vontatási vagy műrepülő jogosítás, feltéve, hogy a pilótaoktató (FI) rendelkezik ilyen jogosultságokkal, és hogy bizonyította oktatási képességét e jogosítás tekintetében egy, a j) pont szerinti képzéssel rendelkező pilótaoktató (FI) előtt;

**▼ M11**

- h) EIR vagy IR a megfelelő légi jármű-kategóriában, feltéve, hogy az FI megfelel valamennyi alábbi feltételnek:
  1. teljesített legalább 200 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési időt, amelyből legfeljebb 50 óra lehet műszeres földi idő FFS-en, FTD 2/3-on vagy FNPT II-n;
  2. növendék pilótaként elvégezte a műszerjogosítás-oktatói (IRI) tanfolyamot, és megfelelt a kompetenciafelmérésen az IRI tanúsítás megszerzése érdekében;
  3. több hajtóműves repülőgépek esetében megfelel az FCL.915.CRI a) pontban, az FCL.930.CRI pontban és az FCL.935 pontban, illetve több hajtóműves helikopterek esetében megfelel az FCL.910.TRI c) 1. pontban és az FCL.915.TRI d) 2. pontban előírt követelményeknek;
- i) egypilótás, több hajtóműves légi járműre vonatkozó osztály- vagy típusjogosítások – az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével –, feltéve, hogy az FI megfelel az alábbi feltételeknek:
  1. repülőgépek esetében megfelel az FCL.915.CRI a) pontban, az FCL.930.CRI pontban és az FCL.935 pontban előírt követelményeknek;
  2. helikopterek esetében megfelel az FCL.910.TRI c) 1. pontban és az FCL.915.TRI d) 2. pontban foglalt követelményeknek;
- j) FI, IRI, CRI, STI vagy MI tanúsítás, feltéve, hogy az FI megfelel valamennyi alábbi feltételnek:

**▼ M12**

1. teljesített legalább 500 óra repülésoktatást a megfelelő légi jármű-kategóriában;

**▼ M11**

2. sikeresen teljesítette az FCL.935 ponttal összhangban végrehajtott kompetenciafelmérést a megfelelő légi jármű-kategóriában, bizonyítva oktatási képességét a vonatkozó tanúsítás tekintetében egy repülésoktatás-vizsgáztató (FIE) előtt;

**▼ M11**

- k) MPL, feltéve, hogy az FI megfelel valamennyi alábbi feltételnek:
1. a tanfolyam központi repülési fázisában legalább 500 óra repülési időt teljesített repülőgép-pilótaként, amely legalább 200 óra repülésoktatást tartalmazott;
  2. a tanfolyam alapszintű fázisában:
    - i. rendelkezik több hajtóműves repülőgépre érvényes műszerjogosítással (IR), valamint oktatói jogosultsággal az IR tekintetében;
    - ii. rendelkezik legalább 1 500 óra repülési idővel többtagú személyzettel folytatott üzemeltetésben;
  3. olyan FI esetében, aki már rendelkezik képesítéssel az integrált ATP(A) vagy CPL(A)/IR tanfolyamon történő oktatás tekintetében, a 2. pont ii. alpontjában meghatározott követelmény helyettesíthető egy strukturált tanfolyam elvégzésével, amely a következőkből áll:
    - i. MCC képzés;
    - ii. egy MPL tanfolyam 3. fázisában öt repülésoktatási szakasz megfigyelése;
    - iii. egy MPL tanfolyam 4. fázisában öt repülésoktatási szakasz megfigyelése;
    - iv. öt üzemeltetői, szinten tartó járatorientált repülésoktatási szakasz megfigyelése;
    - v. az MCCI tanfolyam tartalma.

Az FI-nek ebben az esetben az első öt oktatási szakaszt egy, az MPL-repülés-oktatásra képesítéssel rendelkező TRI(A)-, MCCI(A)- vagy SFI(A)-oktató felügyelete alatt kell teljesítenie.

**▼ B****FCL.910.FI FI – Korlátozott jogosultságok****▼ M7**

- a) Az alábbi esetekben a repülésoktató (FI) jogosultságait olyan módon kell korlátozni, hogy repülésoktatási tevékenységét csak a DTO vagy az ATO által e célból kijelölt, ugyanazon légi jármű-kategória tekintetében oktatói jogosultsággal rendelkező FI felügyelete mellett végezheti:

**▼ M12**

1. PPL és LAPL kiadása;

**▼ B**

2. az összes integrált PPL szintű tanfolyam a repülőgép és a helikopter esetében;

**▼ M12**

3. osztály- és típusjogosítások az egypilótás, egyhajtóműves légi járművek esetében (az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével);

**▼ B**

4. éjszakai, vontatási és műrepülő jogosítás.

- b) A felügyelet alatt végzett képzés idején a repülésoktató az a) bekezdéssel összhangban nem kaphatja meg a növendék pilóta első egyedülrepülésre bocsátásának és első útvonalrepülésre bocsátásának engedélyezési jogosultságát.

**▼ B**

- c) Az FI tanúsítás a) és b) bekezdés szerinti korlátozását fel kell oldani, ha a repülésoktató (FI) teljesített legalább:
1. ► **C5** az FI(A) tanúsítás esetében: 100 óra repülésoktatási időt repülőgépen vagy TMG-n, továbbá felügyelt legalább 25, növendék által teljesített egyedülrepülést; ◀
  2. ► **C5** az FI(H) tanúsítás esetében: 100 óra repülésoktatási időt helikopteren, továbbá felügyelt legalább 25, növendék által egyedül teljesített gyakorlórepülést; ◀

**▼ M12**

3. az FI(As) tanúsítvány esetében: 15 óra repülés vagy 50 felszállás oktatását, amely lefedi a PPL(As) szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges teljes képzési programot.

**▼ B****FCL.915.FI FI – Előfeltételek**

Az FI tanúsítás kérelmezője:

- a) az FI(A) és az FI(H) esetében:
1. részesült legalább 10 óra műszeres repülésoktatásban a megfelelő légi jármű-kategóriában, melyből legfeljebb öt óra FSTD-n teljesített műszeres földi idő;
  2. 20 óra VFR útvonalrepülési időt parancsnokpilótaként teljesített a megfelelő légi jármű-kategóriában; és
- b) ezen túlmenően az FI(A) esetében:
1. rendelkezik legalább CPL(A) szakszolgálati engedéllyel; vagy
  2. rendelkezik legalább PPL(A) szakszolgálati engedéllyel, valamint:

**▼ M11**

- i. a csak az LAPL(A) szakszolgálati engedélyhez szükséges oktatást végző FI(A) kivételével teljesítette a CPL elméleti ismeretekre vonatkozó vizsgát, amely az elméleti CPL tanfolyam elvégzése nélkül is letehető, és amely CPL kiadására nem jogosít fel; és

**▼ B**

- ii. teljesített legalább 200 óra repülési időt repülőgépen vagy TMG-n, melyből 150 óra parancsnokpilótaként teljesített repülési idő;
3. teljesített legalább 30 óra repülési időt egy hajtóműves, dugattyús repülőgépen, ebből öt órát a repülési elővizsgát megelőző hat hónap során az FCL.930.FI pont a) bekezdésének megfelelően;
  4. teljesített egy VFR útvonalrepülést parancsnokpilótaként, benne egy legalább 540 km (300 NM) hosszúságú repülést, amely során teljes megállással végződő leszállásokat hajtott végre két különböző repülőtéren;
- c) ezen túlmenően az FI(H) esetében: teljesített 250 óra repülési időt helikopteren, ebből:
1. legalább 100 órát parancsnokpilótaként, ha a kérelmező legalább CPL(H)-engedélyes; vagy

**▼ M11**

2. legalább 200 órát parancsnokpilótaként, ha a kérelmező legalább PPL(H)-engedélyes, és teljesítette a CPL elméleti ismeretekre vonatkozó vizsgát, amely az elméleti CPL tanfolyam elvégzése nélkül is letehető, és amely CPL kiadására nem jogosít fel;

**▼ B**

- d) az FI(As) esetében: teljesített 500 óra repülési időt léghajó-parancsnokpilótaként, ebből 400 órát CPL(As) engedélyes parancsnokpilótaként;

**▼ M12****▼ B****FCL.930.FI FI – Tanfolyam**

- a) Az FI tanúsítás kérelmezője sikeres egyedi repülési elővizsgát teljesített egy, az FCL.905.FI pont i) bekezdése szerinti képesítéssel rendelkező repülésoktatóval a tanfolyam kezdési időpontját megelőző hat hónapon belül annak felmérése érdekében, hogy képes-e a tanfolyam elvégzésére. Ezt a repülési elővizsgát az e rész 9. függeléke szerinti osztály- és típusjogosításhoz szükséges készségellenőrzés alapján kell elvégezni.

- b) Az FI tanfolyamnak tartalmaznia kell:

1. 25 óra tanítási és tanulási ismereteket;

**▼ M12**

2. legalább 100 óra elméleti képzés, beleértve az előrehaladást felmérő vizsgákat;

**▼ B**

3. i. az FI(A), és az FI(H) esetében: legalább 30 órányi repülésoktatást, amely magában foglal 25 óra kétkormányos repülésoktatást, amelyből öt óra hajtható végre FFS-en, FNPT I-en vagy FTD 2/3-on;

**▼ M12**

- ii. az FI(As) esetében: legalább 20 óra repülésoktatást, amely magában foglal 15 óra kétkormányos repülésoktatást;

4. Egy másik légijármű-kategóriában pilótaoktatói tanúsítványt kérvényező azon kérelmező esetében, aki rendelkezik vagy valamikor rendelkezett FI(A), FI(H) vagy FI(As) tanúsítvánnyal, a b) 2. pont szerinti követelmények teljesítésébe 55 óra számítandó be.

**▼ M11**

- c) Az FI tanúsítás azon kérelmezőire, aki rendelkeznek vagy rendelkeztek más, e melléklettel összhangban kiállított oktatói tanúsítással, úgy kell tekinteni, hogy megfelelnek a b) 1. pontban foglalt követelményeknek.

**FCL.940.FI FI – Meghosszabbítás és megújítás**

- a) Meghosszabbítás

1. Az FI tanúsítás meghosszabbításához az engedélyesnek a következő három követelmény közül legalább kettőt teljesítenie kell az FI tanúsítás érvényességének lejártá előtt:

- i. teljesítette a következőket:

- A) az FI(A) és az FI(H) esetében: legalább 50 órányi repülésoktatást a megfelelő légijármű-kategóriában FI-ként, TRI-ként, CRI-ként, IRI-ként, MI-ként vagy vizsgáztatóként. Amennyiben az IR oktatására vonatkozó jogosultságokat is meg kell hosszabbítani, akkor az említett időből legalább 10 órának IR repülésoktatásnak kell lennie, melyet az FI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát közvetlenül megelőző 12 hónapban kell teljesíteni;

**▼ M11**

B) az FI(A) esetében: legalább 20 óra repülésoktatást léghajón FI-ként, IRI-ként vagy vizsgáztatóként. Amennyiben az IR oktatására vonatkozó jogosultságokat is meg kell hosszabbítani, akkor az említett időből 10 órának IR repülésoktatásnak kell lennie, melyet az FI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát közvetlenül megelőző 12 hónapban kell teljesíteni;

**▼ M12****▼ M11**

ii. oktatói ismeretfrissítő képzésen vett részt FI-ként valamely ATO-nál vagy az illetékes hatóságnál. FI(B) és FI(S) ezt az oktatói ismeretfrissítő képzést DTO-nál is elvégezheti;

iii. meg kell felelnie egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 pont követelményeivel összhangban az FI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát közvetlenül megelőző 12 hónapban.

**▼ M12**

2. Az FI(A) vagy az FI(H) esetében legalább minden második meghosszabbítás alkalmával, illetve az FI(As) esetében minden harmadik meghosszabbítás alkalmával az FI tanúsítvány birtokosának meg kell felelnie egy, az FCL.935 pont követelményeivel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérésen.

**▼ M11**

b) Megújítás.

Amennyiben az FI tanúsítás lejárt, a kérelmezőnek a megújítás kérelmezését megelőző 12 hónapban oktatói ismeretfrissítő képzésen kell részt vennie FI-ként valamely ATO-nál vagy illetékes hatóságnál, illetve FI(B) vagy FI(S) esetében valamely ATO-nál, DTO-nál vagy illetékes hatóságnál és el kell végezni az FCL.935 pont szerinti kompetenciafelmérést.

**▼ B****4. SZAKASZ*****Egyedi követelmények – Típusjogosítás-oktató (TRI)*****▼ M14****FCL.905.TRI TRI – Jogosultságok és feltételek**

a) A típusjogosítás-oktató (TRI) jogosultságai szerint oktathat:

1. műszerjogosítás meghosszabbítása és megújítása céljából, feltéve, hogy a típusjogosítás-oktató (TRI) rendelkezik érvényes műszerjogosítással (IR);
2. TRI vagy SFI kiadása céljából, feltéve, hogy az engedélyes megfelel az összes alábbi feltételnek:
  - i. e rendeletnek vagy a 965/2012/EU rendeletnek megfelelően rendelkezik legalább 50 órányi TRI vagy SFI tapasztalattal;
  - ii. valamely ATO képzésvezetőjének megaláadására az FCL.930.TRI a) 3. pontnak megfelelően elvégezte a TRI tanfolyam vonatkozó részének repülésoktatási programját;
3. az egypilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:
  - i. az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek típusjogosításainak kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, feltéve, hogy a kérelmező az egypilótás üzemeltetés jogosultságainak megszerzésére törekszik.

▼ **M14**

A TRI(SPA) jogosultságok kiterjeszthetők a többpilótás üzemeltetésben működtetett egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépre szóló típusjogosítások repülésoktatására, feltéve, hogy a TRI megfelel az alábbi feltételek bármelyikének:

- A) rendelkezik, illetve rendelkezett TRI tanúsítással többpilótás repülőgép tekintetében;
  - B) rendelkezik legalább 500 órányi repülési tapasztalattal többpilótás üzemeltetésben működtetett repülőgépen, és az FCL.930.MCCI pont szerint elvégzett egy MCCI tanfolyamot;
- ii. az MPL tanfolyam alapszintű fázisában, feltéve, hogy rendelkezik többpilótás üzemeltetésre kiterjesztett jogosultságokkal, valamint rendelkezik vagy valamikor rendelkezett FI(A) vagy IRI(A) tanúsítással;
4. a többpilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:
- i. típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából az alábbiak tekintetében:
    - A) többpilótás repülőgépek;
    - B) egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek, ha a kérelmező a többpilótás üzemeltetés jogosultságainak megszerzésére törekszik;
  - ii. MCC-tanfolyamon;
  - iii. az MPL tanfolyam kezdő, haladó és középhaladó szintjén, feltéve, hogy az oktató az alapszintű fázis tekintetében rendelkezik FI(A) vagy IRI(A) tanúsítással;
5. a helikopterre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:
- i. a helikopter-típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából;
  - ii. MCC-tanfolyamon, feltéve, hogy rendelkezik többpilótáshelikopter-típusjogosítással;
  - iii. az egy hajtóműves IR(H) több hajtóműves IR(H)-ra történő kiterjesztéséhez;
6. a helyből felszálló repülőgépre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:
- i. a helybőlfelszállórepülőgép-típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából;
  - ii. MCC-tanfolyamon.
- b) A típusjogosítás-oktató jogosultságai magukban foglalják a gyakorlati EBT értékelésnek egy EBT-szervező üzemen tartónál történő elvégzésére vonatkozó jogosultságokat, feltéve, hogy az oktató megfelel a 965/2012/EU rendelet III. mellékletében (ORO rész) az EBT-oktatóknak az EBT-szervező üzemen tartónál történő szabványosítására vonatkozó követelményeknek.

▼ **M11****FCL.910.TRI TRI – Korlátozott jogosultságok**

- a) Általános rendelkezések. Amennyiben a TRI képzés kizárólag repülésszimulációs oktatóeszközön (FSTD) történik, akkor a típusjogosítás-oktató (TRI) jogosultságait korlátozni kell repülésszimulációs oktatóeszközön történő képzésre. E korlátozás azonban nem érinti az alábbi képzések légi jármű fedélzetén való végzésére vonatkozó jogosultságokat:
- 1. LIFUS, feltéve, hogy a TRI tanfolyam magában foglalta az FCL.930.TRI a) 4. i. pontban meghatározott képzést;
  - 2. leszállással kapcsolatos képzés, feltéve, hogy a TRI tanfolyam magában foglalta az FCL.930.TRI a) 4. ii. pontban meghatározott képzést; vagy



▼ **M11**

3. az FCL.060 c) 2. pontban meghatározott gyakorlórepülés, feltéve, hogy a TRI tanfolyam magában foglalta az a) 1. vagy az a) 2. pontban említett képzést.

A repülésszimulációs oktatóeszközre való korlátozás megszűnik, ha a TRI elvégzi légi jármű fedélzetén a kompetenciafelmérést.

- b) Repülőgép és helyből felszálló repülőgép típusjogosítás-oktató – TRI(A) és TRI(PL). A típusjogosítás-oktató (TRI) jogosultsági arra a repülőgép- vagy helyből felszálló repülőgéptípusra korlátozódnak, amelyen a képzésre és a kompetenciafelmérésre sor került. Hacsak az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok (OSD) másként nem rendelkeznek, a TRI jogosultságainak további típusokra történő kiterjesztéséhez a TRI-nek meg kell felelnie az alábbi követelményeknek:

1. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban teljesített legalább 15 útvonalszakaszt – felszállásokat és leszállásokat is beleértve – a megfelelő légijárműtípuson, amelyből legfeljebb 7. szakasz teljesíthető FSTD-n;
2. teljesítette a műszaki képzés megfelelő részeit és a vonatkozó TRI tanfolyam repülésoktatással kapcsolatos részeit;
3. sikeresen teljesítette az FCL.935 ponttal összhangban végrehajtott kompetenciafelmérés vonatkozó részeit bizonyítva ezzel egy, e melléklet K. alrésze szerint képesített FIE vagy TRE vizsgáztatónak, hogy képes egy pilótát oktatni a típusjogosítás kiadásához szükséges szintig, beleértve a repülés előtti és a repülés utáni eligazításokat, valamint az elméleti képzést.

A TRI jogosultsági akkor terjeszthetők ki az OSD-vel összhangban további változatokra, ha a TRI teljesítette a műszaki képzés megfelelő részeit és a vonatkozó TRI tanfolyam repülésoktatással kapcsolatos részeit;

- c) Helikopter típusjogosítás-oktató – TRI(H).

1. A TRI(H) jogosultsági arra a helikoptertípusra korlátozódnak, amelyen a típusjogosítás-oktatói tanúsítás kibocsátásához szükséges kompetenciafelmérésre sor került. Hacsak az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok (OSD) másként nem rendelkeznek, a TRI jogosultsági kiterjeszthetők további típusokra, ha a TRI megfelel az alábbi követelményeknek:

- i. teljesítette a műszaki képzés megfelelő részeit és a TRI tanfolyam repülésoktatással kapcsolatos részeit;
- ii. a kérelem benyújtásának időpontját megelőző 12 hónapban legalább 10 órányi repülést teljesített a megfelelő helikoptertípussal, amelyből legfeljebb 5 óra teljesíthető FFS vagy FTD 2/3 szimulátoron; valamint
- iii. sikeresen teljesítette az FCL.935 ponttal összhangban végrehajtott kompetenciafelmérés vonatkozó részeit, bizonyítva ezzel egy, e melléklet K. alrésze szerint képesített FIE vagy TRE vizsgáztatónak, hogy képes egy pilótát oktatni a típusjogosítás kiadásához szükséges szintig, beleértve a repülés előtti és a repülés utáni eligazításokat, valamint az elméleti képzést.

A TRI jogosultsági akkor terjeszthetők ki az OSD-vel összhangban további változatokra, ha a TRI teljesítette a műszaki képzés megfelelő részeit és a vonatkozó TRI tanfolyam repülésoktatással kapcsolatos részeit;

**▼ M11**

2. A TRI(H) jogosultságainak ugyanazon a típusú helikopteren egypilótás jogosultságokról többpilótás jogosultságokra történő kiterjesztése előtt az engedélyesnek teljesítenie kell ezen a típuson legalább 100 órányi repülést többpilótás üzemeltetésben.
- d) A fenti pontoktól eltérve az FCL.725 e) pont szerint kiadott típusjogosítással rendelkező TRI tanúsítás engedélyese jogosult TRI jogosultságainak az új típusra történő kiterjesztésére.

**▼ B****FCL.915.TRI TRI – Előfeltételek**

A TRI tanúsítás kérelmezőjének rendelkeznie kell:

- a) CPL, MPL vagy ATPL szakaszolgalati engedéllyel a megfelelő légi jármű-kategóriában;
- b) a többpilótás repülőgép típusjogosítás-oktatói tanúsítás esetében:
  1. 1 500 óra többpilótás repülőgépen pilótaként teljesített repülési idővel; és
  2. a kérelem benyújtásának dátumát megelőző 12 hónapon belül teljesített legalább 30 útvonalszakaszt, felszállásokkal és leszállásokkal együtt parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként a megfelelő repülőgéptípuson, amelyből 15 szakasz teljesíthető az adott típust reprezentáló FFS-en;

**▼ M11**

- c) az egypilótás repülőgép típusjogosítás-oktató TRI(SPA) tanúsítás esetében:
  1. a kérelem benyújtásának dátumát megelőző 12 hónapban teljesített legalább 30 útvonalszakaszt – felszállásokat és leszállásokat is beleértve – parancsnokpilótaként a megfelelő repülőgéptípuson, amelyből legfeljebb 15. szakasz teljesíthető az adott típust reprezentáló FSTD-n; és

**▼ B**

2. i. legalább 500 óra repülőgép-pilótaként teljesített repülési időt, beleértve 30 óra megfelelő repülőgéptípuson parancsnokpilótaként teljesített repülési időt; vagy
  - ii. rendelkezik vagy valamikor rendelkezett több hajtóműves repülőgépre érvényes FI tanúsítással és IR(A)-jogosultságokkal;
- d) a helikoptertípusjogosítás-oktató TRI(H) tanúsítás esetében:
  1. az egypilótás, egy hajtóműves helikopter TRI(H) tanúsítás esetében: 250 óra repülési időt helikopterpilótaként teljesített;
  2. az egypilótás, több hajtóműves helikopter TRI(H) tanúsítás esetében: 500 óra repülési időt helikopterpilótaként teljesített, beleértve 100 óra egypilótás, több hajtóműves helikopteren parancsnokpilótaként teljesített repülési időt;
  3. a többpilótás, egy hajtóműves helikopter TRI(H) tanúsítás esetében: 1 000 óra repülési időt helikopterpilótaként teljesített, beleértve:
    - i. 350 repülési óra többpilótás helikopteren pilótaként teljesített repülési időt; vagy
    - ii. annak a kérelmezőnek aki már rendelkezik TRI(H) tanúsítással egypilótás, több hajtóműves helikopterre, 100 repülési óra az adott típus pilótájaként, többpilótás üzemeltetésben;
  4. az FI(H) tanúsítással rendelkező esetében ez a tanúsítás teljes mértékben beszámítandó az 1. és 2. pont egypilótás helikopterre vonatkozó követelmények teljesítésébe;
- e) a repülőgép- és helyből felszálló repülőgép típusjogosítás-oktatói tanúsításhoz:
  1. pilótaként teljesített 1 500 óra repülési időt többpilótás repülőgépen, helyből felszálló repülőgépen vagy többpilótás helikopteren; és

**▼B**

2. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapon belül teljesített 30 útvonalszakaszt, beleértve felszállásokat és leszállásokat parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként a megfelelő helyből felszálló repülőgéptípuson, ebből 15 szakasz teljesíthető az adott típust reprezentáló FFS-en.

**FCL.930.TRI TRI – Tanfolyam****▼M11**

- a) A TRI tanfolyam csak akkor végezhető a repülőgépen, ha nincs rendelkezésre álló és hozzáférhető FSTD, és a tanfolyamnak tartalmaznia kell a következőket:

**▼B**

1. 25 óra tanítási és tanulási ismereteket;
2. 10 órányi műszaki képzést, beleértve a műszaki ismeretek felülvizsgálatát, az óratervek előkészítését, valamint a tantermi/szimulátoros oktatási képességek kifejlesztését;

**▼M11**

3. 5 órányi repülésoktatást a megfelelő légi járművön vagy az adott egypilótás légi járművet reprezentáló FSTD-n, és 10 órányit a többpilótás légi járművön vagy az azt reprezentáló FSTD-n.

4. adott esetben a következő képzést:

- i. LIFUS-t megelőző, további speciális képzés;
- ii. a leszállással kapcsolatos képzést megelőző, további speciális képzés.  
Az FSTD-n végzett képzésnek tartalmaznia kell a légi járműhöz kapcsolódó vészhelyzeti eljárások oktatását.

**▼B**

- b) Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik vagy valaha rendelkezett oktatói tanúsítással, ez a tanúsítás teljes mértékben beszámítandó az a) bekezdés 1. pontja szerinti követelmény teljesítésébe.

- c) A TRI tanúsítás azon kérelmezője esetében, aki rendelkezik SFI tanúsítással az adott típus tekintetében, ez a tanúsítás teljes mértékben beszámítandó a bekezdés követelményeinek teljesítésébe a szimulátorban történő repülésoktatásra korlátozott TRI tanúsítás kiadása céljából.

**▼M11****FCL.935.TRI TRI – Kompetenciefelmérés**

- a) Az MPA (többpilótás repülőgép) és PL (helyből felszálló repülőgép) típusjogosítás-oktatók kompetenciefelmérését FFS-en kell elvégezni. Ha nincs rendelkezésre álló vagy hozzáférhető FFS, akkor a kompetenciefelmérést légi járművön kell elvégezni.

- b) Az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek és helikopterek típusjogosítás-oktatóinak kompetenciefelmérését a következők egyikén kell elvégezni:

1. rendelkezésre álló és hozzáférhető FFS-en;
2. ha nincs rendelkezésre álló vagy hozzáférhető FFS, akkor kombináltan FSTD-n és légi járművön;
3. ha nincs rendelkezésre álló vagy hozzáférhető FSTD, akkor légi járművön.

▼ **M11****FCL.940.TRI TRI – Meghosszabbítás és megújítás**

## a) Meghosszabbítás

## 1. Repülőgépek

A TRI(A) tanúsítás meghosszabbításához a kérelmezőnek a tanúsítvány érvényességi határidejének lejártát közvetlenül megelőző 12 hónapban teljesítenie kell legalább kettőt az alábbi három követelmény közül:

- i. végre kell hajtania egy teljeskörű típusjogosítás vagy ismétlődő tanfolyam következő részei közül egyet: egy legalább 3 órányi szimulátoros feladat vagy egy legalább 1 órányi levegőben történő gyakorlás, benne legalább 2 felszállással és leszállással;
- ii. el kell végeznie egy oktatói ismeretfrissítő képzést TRI(A)-ként valamely ATO-nál;
- iii. meg kell felelnie egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 pont követelményeivel összhangban. Azokat a kérelmezőket, akik megfeleltek az FCL.910.TRI b) 3. pont követelményeinek, úgy kell tekinteni, hogy megfelelnek ennek a követelménynek.

## 2. Helikopterek és helyből felszálló repülőgépek

A TRI(H) vagy TRI(PL) tanúsítás meghosszabbításához annak érvényességi ideje alatt a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább kettőt az alábbi három követelmény közül:

- i. végre kell hajtania legalább 50 óra repülésoktatást valamennyi légi jármű-típuson, amelyben az oktatási jogosultságait birtokolja, vagy az azokat a típusokat reprezentáló FSTD-n, amelyből legalább 15 órát a TRI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát közvetlenül megelőző 12 hónapban kell teljesítenie. A TRI(PL) esetében ezt az időt típusjogosítás-oktatóként (TRI) vagy típusjogosítás-vizsgáztatóként (TRE), illetve földi repülésgyakorló berendezésen oktatóként (SFI) vagy szimulátor-vizsgáztatóként (SFE) kell teljesíteni. A TRI(H) esetében az FI-ként, műszerjogosítás-oktatóként (IRI), szimulátor-oktatóként (STI) vagy bármilyen fajta vizsgáztatóként teljesített repülési idő szintén megfelelő erre a célra;
- ii. el kell végeznie egy oktatói ismeretfrissítő képzést TRI(H)-ként vagy TRA(PL)-ként (amelyik szükséges) valamely ATO-nál;
- iii. a tanúsítás érvényességi idejének lejártát közvetlenül megelőző 12 hónapban meg kell felelnie – az esettől függően – az FCL.935 pont, az FCL.910.TRI b) 3. pont vagy az FCL.910.TRI c) 3. pont szerinti kompetenciafelmérésen.

3. A TRI tanúsítás legalább minden második meghosszabbítása alkalmával az engedélyesnek meg kell felelnie egy az FCL.935 pont követelményeivel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérésen.

4. Amennyiben egy TRI ugyanabban a légi jármű-kategóriában egynél több légi jármű-típuson rendelkezik tanúsítással, akkor a kompetenciafelmérésnek az érintett légi járműtípusok egyikében történő végrehajtása meghosszabbítja a TRI tanúsítást az ugyanazon a kategórián belül érintett többi típusra is, hacsak az OSD másként nem rendelkezik.

5. A TRI(H) tanúsítás meghosszabbítására vonatkozó egyedi követelmények.

A megfelelő típuson FI(H) tanúsítással rendelkező TRI(H) esetében az a) pont követelményeit teljesítettnek kell tekinteni. Ebben az esetben a TRI(H) tanúsítás érvényes lesz az FI(H) tanúsítás lejártának időpontjáig.

## b) Megújítás

A TRI tanúsítás megújításához a kérelmezőnek a megújítás kérelmezését közvetlenül megelőző 12 hónapban meg kell felelnie az FCL.935 pont szerinti kompetenciafelmérésen, valamint teljesítenie kell a következőket:

**▼ M11**

1. repülőgépek esetében:
  - i. legalább 15 útvonalszakasz – felszállásokat és leszállásokat is beleértve – a megfelelő repülőgéptípuson, amelyből legfeljebb 15. szakasz teljesíthető FFS-en;
  - ii. valamely ATO-nál TRI-ként elvégzett oktatói ismeretfrissítő képzés, amelynek tartalmaznia kell a TRI tanfolyam vonatkozó elemeit;
2. helikopterek és helyből felszálló repülőgépek esetében:
  - i. legalább 10 órányi repülési idő, – felszállásokat és leszállásokat is beleértve – a megfelelő légijárműtípuson, amelyből legfeljebb 5 óra teljesíthető FFS vagy FTD 2/3 szimulátoron;
  - ii. valamely ATO-nál TRI-ként elvégzett oktatói ismeretfrissítő képzés, amelynek tartalmaznia kell a TRI tanfolyam vonatkozó elemeit.
3. Amennyiben a kérelmező ugyanabban a légijármű-kategóriában egynél több légijármű-típuson rendelkezik tanúsítással, akkor a kompetenciafelmérésnek az érintett légijárműtípusok egyikében történő végrehajtása megújítja a TRI tanúsítást az ugyanazon a kategórián belül érintett többi típusra is, hacsak az OSD másként nem rendelkezik.

**▼ B****5. SZAKASZ*****Egyedi követelmények – Osztályjogosítás-oktató (CRI)*****FCL.905.CRI CRI – Jogosultságok és feltételek**

- a) Az osztályjogosítás-oktató (CRI) jogosultságai szerint oktathat:

**▼ M3**

1. az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével az egypilótás repülőgépek osztály- és típusjogosításainak kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, ha a kérelmező az egypilótás üzemeltetésben történő repülés jogosultságainak megszerzésére törekszik;

**▼ B**

2. a vontatási és a műrepülő jogosításokhoz a repülőgép kategóriában, feltéve, hogy a CRI oktató rendelkezik a megfelelő jogosítással, és hogy bizonyította oktatási képességét e jogosítás tekintetében egy, az FCL.905.FI pont i) bekezdése szerinti képesítéssel rendelkező repülés-oktató (FI) előtt;

**▼ M4**

3. LAPL(A) jogosultságoknak egy másik repülőgéposztályra vagy -változatra való kiterjesztése céljából.

**▼ B**

- b) Az osztályjogosítás-oktató (CRI) jogosultságai arra a repülőgéposztályra és -típusra korlátozódnak, amelyben a kompetenciafelmérésre sor került. A CRI jogosultságai akkor terjeszthetők ki további osztályokra és típusokra, ha a CRI az utóbbi 12 hónapban végrehajtott:
1. 15 óra repülést parancsnokpilótaként a megfelelő osztályba és típusba tartozó repülőgépen;
  2. egy gyakorlórepülést jobb ülésből, egy a másik pilótaülést elfoglaló, ugyanarra a légijármű-osztályra vagy -típusra képesítéssel rendelkező CRI vagy FI oktató felügyelete mellett.

**▼ M11**

ba) A CRI jogosult az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével a többpilótás üzemeltetésben működtetett egypilótás repülőgépekre szóló osztály- és típusjogosítások oktatására, feltéve, hogy a CRI megfelel az alábbi feltételek bármelyikének:

1. rendelkezik, illetve rendelkezett többpilótás repülőgépekre vonatkozó TRI tanúsítással;
2. rendelkezik legalább 500 órányi repülési tapasztalattal többpilótás üzemeltetésben működtetett repülőgépen, és az FCL.930.MCCI pont szerint elvégzett egy MCCI tanfolyamot.

**▼ M3**

c) Annak az egypilótás repülőgépre kiadott CRI-jogosultságokkal rendelkező kérelmezőnek, aki több hajtóműves repülőgépekre is kérelmez CRI-jogosultságokat, a CRI-tanfolyam tekintetében az FCL.915.CRI pont a) bekezdésben meghatározott előfeltételeknek, valamint az FCL.930.CRI pont a) bekezdésének 3. pontja és az FCL.935 pont szerint meghatározott követelményeknek kell megfelelnie;

**▼ B****FCL.915.CRI CRI – Előfeltételek**

A CRI tanúsítás kérelmezője teljesített legalább:

- a) több hajtóműves repülőgépek esetében:
  1. 500 óra repülési időt repülőgép-pilótaként;
  2. 30 óra repülési időt parancsnokpilótaként a megfelelő osztályba és típusba tartozó repülőgépen;
- b) egy hajtóműves repülőgépek esetében:
  1. 300 óra repülési időt repülőgép-pilótaként;
  2. 30 óra repülési időt parancsnokpilótaként a megfelelő osztályba és típusba tartozó repülőgépen.

**FCL.930.CRI CRI – Tanfolyam**

- a) A CRI-tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább:
  1. 25 óra tanítási és tanulási ismeretek oktatást;
  2. 10 óra műszaki képzést, beleértve a műszaki ismeretek felülvizsgálatát, az óratervek előkészítését, valamint a tantermi/szimulátoros oktatási képességek kifejlesztését;

**▼ M11**

3. 5 órányi repülésoktatást több hajtóműves repülőgépen vagy az adott osztályt vagy típust reprezentáló FSTD-n, beleértve legalább 3 órát a repülőgépen vagy legalább 3 óra repülésoktatást egy hajtóműves repülőgépen, amelyet egy az FCL.905.FI j) pont szerinti képesítéssel rendelkező FI(A) tart.

**▼ B**

b) Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik vagy valaha rendelkezett oktatói tanúsítással, ez a tanúsítás teljes mértékben beszámítandó az a) bekezdés 1. pontja szerinti követelmény teljesítésébe.

**▼ M11****FCL.940.CRI CRI – Meghosszabbítás és megújítás**

- a) A CRI tanúsítás meghosszabbításához annak érvényességi ideje alatt a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább kettőt az alábbi három követelmény közül:
  1. CRI-ként teljesítenie kell legalább 10 órányi repülésoktatást. Amennyiben a kérelmező egy hajtóműves és több hajtóműves repülőgépekre is rendelkezik CRI jogosultságokkal, akkor a repülésoktatással töltött órákat egyenlő arányban kell megosztani az egy hajtóműves és több hajtóműves repülőgépek között;

**▼ M11**

2. teljesítenie kell CRI-ként egy ismeretfrissítő képzést valamely ATO-nál vagy az illetékes hatóságnál;
  3. meg kell felelnie egy az FCL.935 pont szerinti kompetenciafelmérésen, szükség szerint egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen.
- b) A CRI tanúsítás legalább minden második meghosszabbítása alkalmával az engedélyesnek meg kell felelnie az a) 3. pont szerinti követelménynek.
- c) Megújítás

Ha a CRI tanúsítás érvényessége lejárt, akkor annak megújításához a kérelmezőnek a megújítási kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban az alábbi követelményeknek kell megfelelnie:

1. teljesítenie kell CRI-ként egy ismeretfrissítő képzést valamely ATO-nál vagy az illetékes hatóságnál;
2. meg kell felelnie az FCL.935 pontban előírt kompetenciafelmérésen.

**▼ B**

## 6. SZAKASZ

*Egyedi követelmények – Műszerjogosítás-oktató (IRI)***FCL.905.IRI IRI – Jogosultságok és feltételek****▼ M3**

- a) A műszerjogosítás-oktató (IRI) jogosultsági repülés közbeni műszerjogosítás (EIR) vagy műszerjogosítás (IR) kiadásához, meghosszabbításához és megújításához történő oktatás végzésére terjednek ki a megfelelő légi jármű-kategóriában.

**▼ B**

- b) Egyedi követelmények az MPL-tanfolyamra. Az MPL-tanfolyam alapszintű fázisában történő oktatáshoz az IRI(A) oktató:
1. rendelkezik többhajtóműves repülőgépre érvényes műszerjogosítással (IR); és
  2. rendelkezik legalább 1 500 óra repülési idővel többtagú személyzettel folytatott üzemeltetésben.
  3. olyan IRI esetében, aki már képesítéssel rendelkezik az integrált ATP(A)- vagy CPL(A)/IR-tanfolyamon történő oktatásra, a b) bekezdés 2. pontjában meghatározott követelmény lecserélhető az FCL.905.FI pont j) bekezdésének 3. pontja szerinti tanfolyam elvégzésével.

**▼ M12****FCL.915.IRI IRI – Előfeltételek**

Az IRI tanúsítvány kérelmezője:

- a) az IRI(A) esetében:
1. ahhoz, hogy valamely jóváhagyott képzési szervezet jóváhagyott tanfolyama során repülés-szimulációs oktatóeszközökön nyújtson képzést, az alapvető műszerjogosítás (BIR) vagy a műszerjogosítás (IR) kiadása után teljesítenie kell legalább 200 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési időt, ebből legalább 50 órát repülőgépen;
  2. ahhoz, hogy repülőgépen nyújtson képzést, teljesítenie kell legalább 800 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési időt, ebből legalább 400 órát repülőgépen;
  3. ahhoz, hogy több hajtóműves repülőgépekre IRI(A) tanúsítványt kérelmezzon, meg kell felelnie az FCL.915.CRI a) pont, az FCL.930.CRI pont és az FCL.935 pont szerinti követelményeknek;

**▼ M12**

- b) az IRI(H) esetében:
1. ahhoz, hogy valamely jóváhagyott képzési szervezet jóváhagyott tanfolyama során repülésszimulációs oktatóeszközökön nyújtson képzést, a műszerjogosítás (IR) kiadása után teljesítenie kell legalább 125 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési időt, ebből legalább 65 óra műszeres repülési időt helikopteren;
  2. ahhoz, hogy helikopteren nyújtson képzést, teljesítenie kell legalább 500 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési időt, ebből legalább 250 óra műszeres repülési időt helikopteren; és
  3. ahhoz, hogy több hajtóműves helikopterekre IR(H) tanúsítványt kérelmezzen, meg kell felelnie az FCL.905.FI h) 2. pont szerinti követelményeknek;
- c) IRI(As) tanúsítvány kérelmezője teljesített legalább 300 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési időt, ebből legalább 100 óra műszeres repülési időt léghajón.

**▼ B****FCL.930.IRI IRI – Tanfolyam**

- a) Az IRI-tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább:
1. 25 óra tanítási és tanulási ismeretek oktatást;
  2. 10 óra műszaki képzést, beleértve a műszeres elméleti ismeretek felülvizsgálatát, az óratervek előkészítését, valamint a tantermi oktatási képességek kifejlesztését;
  3. i. az IRI(A) esetében: legalább 10 órányi repülésoktatást repülőgépen, FFS-en, FTD 2/3-on vagy FNPT II-n. Az FI(A) tanúsítással rendelkezők esetében ez az óraszám ötre csökken;

**▼ M11**

- ii. az IRI(H) esetében: legalább 10 órányi repülésoktatást helikopteren vagy FFS, FTD 2/3 vagy FNPT II/III szimulátoron. Az FI(H) tanúsítással rendelkezők esetében ez az óraszám legalább 5 órányi repülésoktatásra csökken;

**▼ B**

- iii. az IRI(As) esetében: legalább 10 órányi repülésoktatást léghajón, FFS-en, FTD 2/3-on vagy FNPT II-n.
- b) A repülésoktatást az FCL.905.FI pont i) bekezdése szerinti képesítéssel rendelkező FI repülésoktatónak kell végeznie.
- c) Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik vagy valaha rendelkezett oktatói tanúsítással, ez a tanúsítás teljes mértékben beszámítandó az a) bekezdés 1. pontja szerinti követelmény teljesítésébe.

**FCL.940.IRI IRI – Meghosszabbítás és megújítás**

Az IRI tanúsítás meghosszabbításához és megújításához az engedélyesnek meg kell felelnie az FI tanúsítás meghosszabbítására és megújítására vonatkozó, FCL.940.FI pont szerinti követelményeknek.

**7. SZAKASZ*****Egyedi követelmények – Földi repülésgyakorló berendezésen oktató (SFI)*****▼ M11****FCL.905.SFI SFI – Jogosultságok és feltételek**

- a) Az SFI jogosultságai az adott légi jármű-kategórián belül földi repülésgyakorló berendezésen történő oktatásra terjednek ki:



**▼ M11**

1. műszerjogosítás (IR) meghosszabbítása és megújítása céljából, feltéve, hogy rendelkezik vagy rendelkezett IR-rel az adott légi jármű-kategóriában;
  2. műszerjogosítás (IR) kiadása céljából, feltéve, hogy rendelkezik vagy rendelkezett IR-rel az adott légi jármű-kategóriában, valamint elvégezte a műszerjogosítás-oktatói (IRI) tanfolyamot;
- b) Az SFI jogosultságai az egypilótás repülőgépek esetében a földi repülésgyakorló berendezésen történő oktatásra terjednek ki:
1. az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek típusjogosításainak kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, ha a kérelmező az egypilótás üzemeltetés jogosultságainak megszerzésére törekszik.

Az SFI egypilótás repülőgépekre vonatkozó jogosultságai kiterjeszthetők a többpilótás üzemeltetésben működtetett egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépekre szóló típusjogosítások repülésoktatására, feltéve, hogy az SFI megfelel az alábbi feltételek bármelyikének:

- i. rendelkezik, illetve rendelkezett többpilótás repülőgépekre vonatkozó TRI tanúsítással;
  - ii. rendelkezik legalább 500 órányi repülési tapasztalattal többpilótás üzemeltetésben működtetett repülőgépen, és az FCL.930.MCCI pont szerint elvégzett egy MCCI tanfolyamot;
2. az MCC és az MPL tanfolyam alapfázisának oktatására, feltéve, hogy a SFI(SPA) jogosultságait az 1. pontnak megfelelően kiterjesztették többpilótás üzemeltetésre.
- c) Az SFI jogosultságai a többpilótás repülőgépek esetében a földi repülésgyakorló berendezésen történő oktatásra terjednek ki:
1. többpilótás repülőgépek típusjogosításainak, valamint – ha a kérelmező jogosítást kíván szerezni többpilótás üzemeltetésre – egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek típusjogosításainak kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából;
  2. az MCC tanfolyam oktatása céljából;
  3. az MPL tanfolyam kezdő, középhaladó és haladó szintjének oktatása céljából, feltéve, hogy az alapszintű fázisra rendelkezik FI(A) vagy IRI(A) tanúsítással;
- d) Az SFI jogosultságai helikopterek esetében a földi repülésgyakorló berendezésen történő oktatásra terjednek ki:

1. a helikopter-típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából;
2. MCC képzés oktatása céljából, ha az SFI rendelkezik oktatói jogosultságokkal többpilótás helikopterekre.

**▼ M14**

- e) Az SFI jogosultságai magukban foglalják a gyakorlati EBT értékelésnek egy EBT-szervező üzemben tartónál történő elvégzésére vonatkozó jogosultságokat, feltéve, hogy az oktató megfelel a 965/2012/EU rendelet III. mellékletében (ORO rész) az EBT-oktatóknak az EBT-szervező üzemben tartónál történő szabványosítására vonatkozó követelményeknek.

**▼ M11****FCL.910.SFI SFI – Korlátozott jogosultságok**

Az SFI jogosultságait arra a légi jármű-kategóriát reprezentáló FTD 2/3-ra vagy FFS-re kell korlátozni, amelyben az SFI tanfolyamra sor került.

A jogosultságok akkor terjeszthetők ki ugyanazon légi jármű-osztály további típusait reprezentáló egyéb FSTD berendezésekre, ha az engedélyes:

**▼M11**

- a) elvégezte a vonatkozó típusjogosítási tanfolyam szimulátoros feladatait;
- b) teljesítette a műszaki képzés megfelelő részeit és a vonatkozó TRI tanfolyam repülésoktatási programjának az FSTD berendezésekkel kapcsolatos részeit;
- c) egy teljeskörű típusjogosítási tanfolyamon végrehajtott legalább három órányi, az SFI feladataival kapcsolatos repülésoktatást a megfelelő típuson az erre nézve képesítéssel rendelkező TRE vagy SFE vizsgáztató felügyelete mellett és megaláadására.

Az SFI jogosultságai akkor terjeszthetők ki az OSD-vel összhangban további változatokra, ha az SFI teljesítette a műszaki képzés megfelelő típusokra vonatkozó részeit, valamint a vonatkozó TRI tanfolyam repülésoktatási programjának az FSTD berendezésekkel kapcsolatos részeit.

**▼B****FCL.915.SFI SFI – Előfeltételek**

Az SFI tanúsítás kérelmezője:

- a) rendelkezik vagy valamikor rendelkezett CPL, MPL vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel a megfelelő légi jármű-kategóriában;
- b) a kérelem benyújtásának dátumát megelőző 12 hónapon belül teljesített egy adott típusjogosítás kiadásához szükséges készségellenőrzést a megfelelő típust reprezentáló FFS-en; és
- c) ezen túlmenően a többpilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező SFI(A) és az SFI(PL) teljesített:
  - 1. legalább 1 500 óra repülési időt pilótaként többpilótás repülőgépen vagy helyből felszálló repülőgépen (amelyik alkalmazható);
  - 2. pilótaként vagy megfigyelőként a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban legalább:
    - i. három útvonalszakaszt a megfelelő légi jármű-típus pilótafülkéjében; vagy
    - ii. két járatorientált repülésoktatás-alapú szimulátoros munkaszakaszt, amelyet egy képesítéssel rendelkező repülőszemélyzet hajtott végre a megfelelő típus pilótafülkéjében. A szimulátoros munkaszakaszok magukban foglalnak két, egyenként kétórányi repülést két különböző repülőtér között, valamint az ezzel kapcsolatos repülés előtti tervezést és a repülés utáni eligazítást;
- d) ezen túlmenően az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépre jogosultsággal rendelkező SFI(A) oktató:
  - 1. teljesített legalább 500 óra repülési időt parancsnokpilótaként egypilótás repülőgépen;
  - 2. rendelkezik vagy valamikor rendelkezett több hajtóműves IR(A)-jogosítással; és
  - 3. megfelel a c) bekezdés 2. pontja követelményeinek;
- e) ezen túlmenően az SFI(H) oktató:
  - 1. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban pilótaként vagy megfigyelőként legalább egy óra repülési időt teljesített a megfelelő típus pilótafülkéjében; és

**▼ B**

2. a többpilótás helikopterek esetében: legalább 1 000 órányi repülési tapasztalattal rendelkezik helikopterpilótaként, mely magában foglal legalább 350 óra többpilótás helikopteren pilótaként teljesített időt;
3. az egypilótás, több hajtóműves helikopterek esetében: 500 órányi repülési tapasztalattal rendelkezik helikopterpilótaként, mely magában foglal 100 óra egypilótás, több hajtóműves helikopteren parancsnokpilótaként teljesített időt;
4. az egypilótás, egy hajtóműves helikopterek esetében: 250 órányi repülési tapasztalattal rendelkezik helikopterpilótaként.

**FCL.930.SFI SFI – Tanfolyam****▼ M14**

- a) Az SFI-tanfolyamnak tartalmaznia kell:
  1. a megfelelő típusjogosítási tanfolyam FSTD feladatait;
  2. a műszaki képzés megfelelő részeit és a vonatkozó TRI tanfolyam repülés-oktatási programjának az FSTD berendezésekkel kapcsolatos részeit;
  3. 25 órányi tanítási és tanulási ismeretek oktatását.

**▼ B**

- b) Az FSI tanúsítás azon kérelmezője esetében, aki rendelkezik TRI tanúsítással az adott típus tekintetében, ez a tanúsítás teljes mértékben beszámítandó a bekezdés követelményeinek teljesítésébe.

**▼ M11****FCL.940.SFI SFI – Meghosszabbítás és megújítás**

- a) Meghosszabbítás
 

Az SFI tanúsítás meghosszabbításához az érvényesség idő lejártá előtt a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább kettőt az alábbi három követelmény közül:

  1. teljesítenie kell legalább 50 órányi repülést oktatóként vagy vizsgáztatóként FSTD-n, és ebből legalább 15 órát az SFI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát közvetlenül megelőző 12 hónapban;
  2. teljesítenie kell egy oktatói ismeretfrissítő képzést SFI-ként valamely ATO-nál;
  3. az FCL.935 pont követelményeivel összhangban meg kell felelnie a kompetenciafelmérés vonatkozó részein.
- b) Ezen túlmenően a kérelmezőnek teljesítenie kell az adott légi jármű-típusjogosítások kiadásához szükséges készségellenőrzéseket egy azokat a típusokat reprezentáló FFS-en, amelyekre jogosultságai vonatkoznak.
- c) A SFI tanúsítás legalább minden második meghosszabbítása alkalmával az engedélyesnek meg kell felelnie az a) 3. pont szerinti követelménynek.
- d) Amennyiben egy SFI ugyanabban a légi jármű-kategóriában egynél több légi jármű-típuson rendelkezik tanúsítással, akkor a kompetenciafelmérésnek az érintett típusok egyikében történő végrehajtása meghosszabbítja az SFI tanúsítást az ugyanazon a kategórián belül érintett többi típusra is, hacsak az OSD másként nem rendelkezik.
- e) Megújítás
 

Az SFI tanúsítás megújításához a kérelmezőnek a megújítás iránti kérelmet közvetlenül megelőző 12 hónapban meg kell felelnie az összes alábbi feltételnek:

  1. teljesítenie kell egy oktatói ismeretfrissítő képzést SFI-ként valamely ATO-nál;

**▼ M11**

2. meg kell felelnie egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 pont követelményeivel összhangban;
3. teljesítenie kell az adott légi jármű-típusjogosítások kiadásához szükséges jártassági vizsgát egy azokat a típusokat reprezentáló FSTD-n, amelyekre jogosultságait meg szándékozik hosszabbítani.

**▼ B**

## 8. SZAKASZ

**Egyedi követelmények – Repülőszemélyzeti együttműködés-oktató (MCCI)****FCL.905.MCCI MCCI – Jogosultságok és feltételek**

- a) Az MCCI jogosultságai repülésoktatásra terjednek ki:
  1. az MCC-tanfolyamok gyakorlati része során, amikor az nincs összevonva típusjogosítás képzéssel; és
  2. az MCCI(A) esetében, az integrált MPL-tanfolyam alapszintű fázisa során, feltéve, hogy az oktató rendelkezik vagy valamikor rendelkezett FI(A) vagy IRI(A) tanúsítással.

**FCL.910.MCCI MCCI – Korlátozott jogosultságok**

Az MCCI tanúsítás engedélyesének jogosultságait korlátozni kell arra az FNPT II/III MCC-re, FTD 2/3-ra vagy FFS-re, amelyben az MCCI-tanfolyamra sor került.

A jogosultságok kiterjeszhetők további légi jármű-típusokat reprezentáló FSTD berendezésekre, ha az engedélyes az MCCI-tanfolyam gyakorlati képzését befejezte az adott típusú FNPT II/III MCC, FTD 2/3 vagy FFS berendezésen.

**FCL.915.MCCI MCCI – Előfeltételek**

Az MCCI tanúsítás kérelmezője:

- a) rendelkezik vagy valamikor rendelkezett CPL, MPL vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel a megfelelő légi jármű-kategóriában;
- b) rendelkezik legalább:

**▼ M3**

1. repülőgépek, léghajók és helyből felszálló repülőgépek esetében: 1 500 órányi, többpilótás üzemeltetésben pilótaként szerzett repülési tapasztalattal;

**▼ B**

2. a helikopterek esetében: legalább 1 000 órányi, többpilótás üzemeltetésben pilótaként szerzett repülési tapasztalattal, melyből legalább 350 óra repülési időt többpilótás helikopteren teljesített.

**FCL.930.MCCI MCCI – Tanfolyam**

- a) Az MCCI-tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább:
  1. 25 órányi tanítási és tanulási ismeretek oktatást;
  2. azzal az FSTD-vel kapcsolatos műszaki képzést, amelyen a kérelmező oktatni akar;

**▼ B**

3. háromórnyi gyakorlati oktatást, ami lehet repülésoktatás vagy MCC-oktatás a vonatkozó FNPT II/III MCC, FTD 2/3 vagy FFS berendezésen valamely jóváhagyott képzési szervezet által e célból kijelölt TRI, SFI vagy MCCI oktató felügyelete mellett. Ez a felügyelet melletti repülés-oktatási idő magában foglalja a kérelmező kompetenciafelmérését is az FCL.920 pontban meghatározottak szerint.

b) Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik vagy valaha rendelkezett FI, TRI, CRI, IRI vagy SFI tanúsítással, ez a tanúsítás teljes mértékben beszámítandó az a) bekezdés 1. pontja szerinti követelmény eljésítésébe.

**FCL.940.MCCI MCCI – Meghosszabbítás és megújítás**

a) Az MCCI tanúsítás meghosszabbításához a kérelmezőnek eleget kell tennie az FCL.930.MCCI pont a) bekezdésének 3. alpontja szerinti követelményeknek a vonatkozó FNPT II/III, FTD 2/3 vagy FFS berendezés tekintetében az MCCI tanúsítás érvényességi idejének utolsó 12 hónapjában.

b) Megújítás. Az MCCI tanúsítás lejárt esetén a kérelmezőnek eleget kell tennie az FCL.930.MCCI pont a) bekezdésének 2. és 3. alpontja szerinti követelményeknek a vonatkozó FNPT II/III MCC, FTD 2/3 vagy FFS berendezés tekintetében.

**9. SZAKASZ*****Egyedi követelmények – Szimulátor-oktató (STI)*****FCL.905.STI STI – Jogosultságok és feltételek**

a) Az STI jogosultságai a megfelelő légi jármű-kategórián belül földi repülés-gyakorló berendezésen történő oktatásra terjednek ki:

1. szakszolgálati engedély kiadása céljából;

2. műszerjogosítás (IR), osztály- és típusjogosítás kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, egy pilóta légi jármű tekintetében, az egy pilóta, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével.

b) Az STI(A) oktató kiegészítő jogosultságai. Az STI(A) jogosultságainak tartalmaznia kell a földi repülés-gyakorló berendezésen történő oktatást az integrált MPL-tanfolyam ► **CI** „alapvető repülési készségek” képzése ◀ során.

**▼ M11****FCL.910.STI STI – Korlátozott jogosultságok**

Az STI jogosultságait korlátozni kell arra az FSTD berendezésre, amelyben az STI tanfolyamra sor került.

A jogosultságok akkor terjeszthetők ki további légi jármű-típusokat reprezentáló egyéb FSTD berendezésekre, ha az engedélyes a kérelem benyújtását közvetlenül megelőző 12 hónapban:

a) elvégezte a CRI vagy TRI tanfolyam FSTD berendezéssel kapcsolatos részeit azon a légi járműosztályon vagy -típuson, amelyre az oktatási jogosítást kéri;

b) sikeresen teljesítette – e melléklet 9. függelékével összhangban – a megfelelő légi járműosztályra vagy -típusra vonatkozó készségellenőrzés vonatkozó részeit olyan FSTD berendezésen, amelyen a repülés-oktatást végezni szándékozik.

**▼ M11**

A csak BITD berendezésen oktatást végző STI(A) készségellenőrzésének csak a PPL(A) szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgának megfelelő feladatokat kell tartalmaznia;

- c) CPL, IR, PPL vagy osztály- és típusjogosítási tanfolyamon legalább 3 óra repülésoktatást teljesített egy ATO által e célból kijelölt FI, CRI(A), IRI vagy TRI oktató felügyelete alatt, melyből legalább 1 órányi repülésoktatást a megfelelő légi jármű-kategóriában FIE felügyelete mellett végzett.

**FCL.915.STI STI – Előfeltételek**

- a) Az STI tanúsítás kérelmezőjére vonatkozó feltételek:

1. rendelkezik vagy a kérvény benyújtását megelőző 3 évben rendelkezett olyan pilóta-szakszolgálati engedéllyel és oktatói jogosultságokkal, amelyek megfelelnek azoknak a tanfolyamoknak, amelyeken oktatni kíván;
2. a kérelem benyújtását közvetlenül megelőző 12 hónapban egy FSTD-n teljesítette az adott osztály- vagy típusjogosításhoz szükséges készségellenőrzést.

Az STI(A) tanúsítás azon kérelmezőjének, aki csak BITD-n kíván oktatni, csak a PPL(A) szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgának megfelelő feladatokat kell elvégeznie;

- b) az a) pontban meghatározott követelmények mellett az STI(H) tanúsítás kérelmezőjének a kérelem benyújtását közvetlenül megelőző 12 hónapban teljesítenie kell legalább 1 óra repülési időt megfigyelőként az adott típusú helikopter pilótafülkéjében.

**▼ B****FCL.930.STI STI – Tanfolyam**

- a) Az STI-tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább háromórányi, az STI feladataival kapcsolatos repülésoktatást FFS, FTD 2/3 vagy FNPT II/III berendezésen, egy FIE felügyelete mellett. Ez a felügyelet melletti repülésoktatási idő magában foglalja a kérelmező kompetenciafelmérését is az FCL.920 pontban meghatározottak szerint.

Annak az STI(A)-kérelmezőnek, aki csak alapszintű műszeres repülésgyakorló berendezésen (BITD) kíván oktatni, a repülésoktatást BITD-n kell elvégeznie.

- b) Az STI(H)-t kérelmezők számára a tanfolyamnak tartalmaznia kell a TRI-tanfolyam FFS feladatait is.

**▼ M11****FCL.940.STI STI – Az STI tanúsítás meghosszabbítása és megújítása**

- a) Meghosszabbítás

Az STI tanúsítás meghosszabbításához a kérelmezőnek az STI tanúsítás lejárta közvetlenül megelőző 12 hónapban meg kell felelnie összes alábbi feltételnek:

1. végrehajtott legalább 3 órányi repülésoktatást egy teljes CPL, IR, PPL vagy osztály- és típusjogosítási tanfolyam részeként FSTD berendezésen;
2. sikeresen teljesítette – e melléklet 9. függelékével összhangban – a megfelelő légi járműosztályra vagy -típusra vonatkozó készségellenőrzés vonatkozó részét olyan FSTD berendezésen, amelyen a repülésoktatást végzi.

**▼ M11**

A csak BITD berendezésen oktatást végző STI(A) oktató készségellenőrzésének csak a PPL(A) szakvizsgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgának megfelelő feladatokat kell tartalmaznia.

## b) Megújítás

Az STI tanúsítás megújításához a kérelmezőnek a megújítás kérelmezését közvetlenül megelőző 12 hónapban:

1. teljesítenie kell egy oktatói ismeretfrissítő képzést STI-ként valamely ATO-nál;
2. sikeresen teljesítenie kell – e melléklet 9. függelékével összhangban – a megfelelő légijárműosztályra vagy -típusra vonatkozó készségellenőrzés vonatkozó részét olyan FSTD berendezésen, amelyen a repülésoktatást végzi.

A csak BITD berendezésen oktatást végző STI(A) oktató készségellenőrzésének csak a PPL(A) szakvizsgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgának megfelelő feladatokat kell tartalmaznia;

3. egy teljes CPL, IR, PPL vagy osztály- és típusjogosítási tanfolyamon legalább 3 óra repülésoktatást kell teljesítenie a megfelelő légijármű-kategóriában egy ATO által e célból kijelölt FI, CRI, IRI vagy TRI oktató felügyelete alatt, melyből legalább 1 órányi repülésoktatást repülésoktatás-vizsgáztató (FIE) felügyelete mellett kell végeznie.

**▼ B***10. SZAKASZ**Hegyvidékirepülésijogosítás-oktató – MI***FCL.905.MI MI – Jogosultságok és feltételek**

A hegyvidékirepülésijogosítás-oktató (MI) jogosultságai hegyvidéki repülési jogosítás kiadásához szükséges repülésoktatás végzésére terjednek ki.

**FCL.915.MI MI – Előfeltételek**

Az MI tanúsítás kérelmezője:

- a) rendelkezik FI, CRI vagy TRI tanúsítással és az ahhoz tartozó egypilótás repülőgépre kiadott jogosultságokkal;
- b) rendelkezik hegyvidéki repülési jogosítással.

**FCL.930.MI MI – Tanfolyam**

- a) Az MI-tanfolyamnak tartalmaznia kell a kérelmező kompetenciafelmérését az FCL.920-ban meghatározottak szerint.
- b) A tanfolyam megkezdése előtt kérelmezőnek sikeres repülési elővizsgát kell tennie egy FI tanúsítással rendelkező MI oktatóval annak felmérése érdekében, hogy tapasztalata és képessége lehetővé teszi-e a tanfolyam elvégzését.

**▼ M3****FCL.940.MI Az MI tanúsítás érvényessége**

Az MI tanúsítás érvényessége megegyezik az FI, TRI és a CRI tanúsítás érvényességi idejével.



## 11. SZAKASZ

### Egyedi követelmények – Berepülésoktató (FTI)

#### FCL.905.FTI FTI – Jogosultságok és feltételek

- a) A berepülésoktató (FTI) jogosultságai a megfelelő légijármű-kategórián belül történő oktatás végzésére terjednek ki a következőkhöz:
1. 1. és 2. kategóriába sorolt berepülői jogosítás kiadása céljából, feltéve, hogy az oktató rendelkezik az adott kategóriájú berepülői jogosítással;
  2. az FTI tanúsítás kiadása céljából az adott berepülői jogosítási kategórián belül, feltéve, hogy az oktató legalább kétéves tapasztalattal rendelkezik a berepülői jogosítás kiadásához történő oktatásban.
- b) Az 1. kategóriájú berepülői jogosítással rendelkező FTI oktató jogosultságai közé tartozik a 2. kategóriájú berepülői jogosítással kapcsolatos repülés-oktatás végzése is.

#### FCL.915.FTI FTI – Előfeltételek

Az FTI tanúsítás kérelmezője:

- a) rendelkezik az FCL.820 pont szerint kiadott berepülői jogosítással;
- b) teljesített legalább 200 órányi 1. vagy 2. kategóriájú berepülést.

#### FCL.930.FT FTI – Tanfolyam

- a) Az FTI-tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább:
1. 25 óra tanítási és tanulási ismereteket;
  2. 10 órányi műszaki képzést, beleértve a műszaki ismeretek felülvizsgálatát, az óratervek előkészítését, valamint a tantermi/szimulátoros oktatási képességek kifejlesztését;
  3. ötórányi gyakorlati repülésoktatást az FCL.905.FTI pont b) bekezdése szerinti képesítéssel rendelkező FTI oktató felügyelete alatt. Ez a repülés-oktatási idő magában foglalja a kérelmező kompetenciafelmérését is az FCL.920 pontban meghatározottak szerint.
- b) Beszámítás:
1. azon kérelmező esetében, aki rendelkezik vagy valaha rendelkezett oktatói tanúsítással, ez a tanúsítás teljes mértékben beszámítandó az a) bekezdés 1. pontja szerinti követelmény teljesítésébe;
  2. ezenkívül azon kérelmező esetében, aki rendelkezik vagy valaha rendelkezett FI vagy TRI tanúsítással az adott légijármű-kategóriában, ez a tanúsítás teljes mértékben beszámítandó az a) bekezdés 2. pontja szerinti követelmények teljesítésébe.

#### FCL.940.FTI FTI – Meghosszabbítás és megújítás

- a) Meghosszabbítás. Az FTI tanúsítás meghosszabbításához annak érvényességi ideje alatt a kérelmezőnek eleget kell tennie egynek az alábbi követelményekből:
1. teljesítenie kell legalább:
    - i. 50 órányi berepülést, ebből legalább 15 órát az FTI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül; és
    - ii. ötórányi berepülésoktatást az FTI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül;

vagy



**▼B**

2. oktatói ismeretfrissítő képzésben kell részt vennie FTI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetenél. Az ismeretfrissítő képzésnek, amelyet az FTI-tanfolyam gyakorlati repülésoktatás részének alapján kell elvégezni az FCL.930.FTI pont a) bekezdésének 3. alpontjával összhangban, tartalmaznia kell legalább egy repülésoktatást az FCL.905.FTI pont b) bekezdése szerinti képesítéssel rendelkező FTI oktató felügyelete alatt.
- b) Megújítás. Az FTI tanúsítás lejártja esetén a kérelmezőnek oktatói ismeretfrissítő képzésben kell részt vennie FTI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetenél. Az ismeretfrissítő képzésnek meg kell felelnie legalább az FCL.930.FTI a) bekezdés 3. pontja követelményeinek.

## K. ALRÉS Z

**VIZSGÁZTATÓK**

## 1. SZAKASZ

*Általános követelmények***▼M11****FCL.1000 Vizsgáztatói tanúsítások**

- a) Általános rendelkezések.

A vizsgáztatói tanúsítás engedélyesének:

1. ha csak e melléklet másként nem rendelkezik, rendelkeznie kell azzal egyenértékű szakszolgálati engedéllyel, jogosítással vagy tanúsítással, amelyre nézve jogosult jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatására, valamint jogosultnak kell lennie azok oktatására;
2. képesítéssel kell rendelkeznie a parancsnokpilóta feladatkörének ellátására a légi járművön, ha a jártassági vizsgát, a készségellenőrzést vagy a kompetenciafelmérést légi járművön végzi.

- b) Különleges feltételek.

1. Az illetékes hatóság kiadhat egy különleges tanúsítást, amely feljogosítja az oktatót jártassági vizsgák, készségellenőrzések és kompetenciafelmérések lefolytatására abban az esetben, ha az alábbi okok valamelyike miatt nem biztosítható az ezen alrész követelményeinek való megfelelés:
  - i. új légi jármű tagállamokba vagy valamely üzemben tartó flottájába való bevezetése esetén;
  - ii. e mellékletben meghatározott új tanfolyamok bevezetése esetén.

Az ilyen tanúsítást korlátozni kell az új légi jármű-típus vagy tanfolyam bevezetéséhez szükséges jártassági vizsgákra, készségellenőrzésekre és kompetenciafelmérésekre, az érvényessége pedig egyetlen esetben sem haladhatja meg az 1 évet.

2. A b) 1. pont szerint kiadott tanúsítás engedélyesének, aki vizsgáztatói tanúsítás iránti kérelmet kíván benyújtani, meg kell felelnie az adott vizsgáztatóitanúsítás-kategóriára meghatározott előfeltételekre, valamint a tanúsítás meghosszabbítására vonatkozó követelményeknek.
  3. Amennyiben nem áll rendelkezésre képesítéssel rendelkező vizsgáztató, az illetékes hatóságok eseti alapon engedélyezhetik az a) pontban meghatározott oktatói tanúsításra, illetve típus- vagy osztályjogosításra vonatkozó követelményeknek meg nem felelő felügyelők vagy vizsgáztatók számára, hogy jártassági vizsgákat, készségellenőrzéseket és kompetenciafelméréseket végezzenek.
- c) A tagállamok területén kívül végzett vizsgáztatás:

1. Az a) ponttól eltérve, az olyan területeken végzett jártassági vizsgák és készségellenőrzések esetében, amelyek a Chicagói Egyezmény értelmében nem tartoznak a tagállamok illetékességi körébe, az illetékes hatóság a Chicagói Egyezmény 1. mellékletének megfelelő pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkező kérelmezőnek vizsgáztatói tanúsítást ad ki, feltéve, hogy a kérelmező:

**▼ M11**

- i. rendelkezik legalább azzal egyenértékű szakszolgálati engedéllyel, jogosítással vagy tanúsítással, amelyre nézve engedélyt kap jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatására, de mindenképpen legalább CPL szakszolgálati engedéllyel;
  - ii. képzéssel rendelkezik a parancsnokpilóta feladatkörének ellátására a légi járművön, ha a jártassági vizsgát vagy a készségellenőrzést légi járművön végzi;
  - iii. megfelel az ebben az alrészben az érintett vizsgáztatói tanúsítás kiadása tekintetében meghatározott követelményeknek; és
  - iv. bizonyítja az illetékes hatóságnak az európai repülésbiztonsági szabályok megfelelő szintű ismeretét, amely képessé teszi a vizsgáztatói jogosultságoknak az e melléklettel összhangban történő gyakorlására.
2. Az 1. pontban említett tanúsítás jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatására korlátozódik:
- i. azokon a területeken kívül, amelyek a Chicagói Egyezmény értelmében a tagállamok illetékességi körébe tartoznak; és
  - ii. olyan pilóták számára, akik a vizsga/ellenőrzés nyelvét megfelelő szinten ismerik.

**FCL.1005 A jogosultságok korlátozása egyéni érdekek esetében**

A vizsgáztató nem folytathat le:

- a) szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítás kiadásához szükséges jártassági vizsgákat vagy kompetenciafelméréseket olyan személy számára, akinek a jártassági vizsga vagy kompetenciafelmérés tárgyát képező szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítás megszerzéséhez előírt repülésoktatás több mint 25 %-át maga biztosította; és
- b) jártassági vizsgát, készségellenőrzést vagy kompetenciafelmérést bármely olyan esetben, amikor úgy ítéli, hogy objektivitását valami befolyásolja.

**▼ B****FCL.1010 A vizsgáztatókat érintő előfeltételek**

A vizsgáztatói tanúsítás kérelmezőjének igazolnia kell:

- a) hogy rendelkezik a vizsgáztatói jogosultságokat érintő, a szakterületre vonatkozó tudással, háttérrel és megfelelő tapasztalattal;
- b) hogy az alaprendeletben és annak végrehajtási szabályaiban lefektetett feltételek nem teljesítése miatt az előző három év során nem volt alanya semmilyen szankciónak, beleértve az e részzel összhangban kiadott szakszolgálati engedélyeinek, jogosításainak vagy tanúsításainak felfüggesztését, korlátozását vagy visszavonását.

**FCL.1015 A vizsgáztatók tevékenységének egységesítése****▼ M14**

- a) A vizsgáztatói tanúsítás kérelmezőjének részt kell vennie az illetékes hatóság vagy egy ATO által szervezett és az illetékes hatóság által jóváhagyott egységesítési tanfolyamon.

**▼ B**

- b) Az egységesítési tanfolyam elméleti és gyakorlati oktatásból áll, és legalább a következőket tartalmazza:

1. a szakszolgálati engedélyek, jogosítások vagy tanúsítások megszerzéséhez szükséges két olyan jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatása, amely tekintetében a kérelmező a vizsgák és ellenőrzések lefolytatásához jogosultságot kíván szerezni;

**▼ B**

2. e rész vonatkozó követelményeiről, valamint a vonatkozó repülési követelményekről, a jártassági vizsga, a készségellenőrzés, valamint a kompetenciafelmérés lefolytatásáról, ezek dokumentálásáról és jelentéséről szóló képzés;
3. tájékoztató a személyes adatok védelmével, a felelősséggel, a balesetbiztosítással és díjakkal kapcsolatos nemzeti adminisztratív eljárásokról és követelményekről;

**▼ M3**

4. tájékoztató arról, hogy olyan kérelmező jártassági vizsgáztatása, készségellenőrzése vagy kompetenciafelmérése során, akire vonatkozóan az illetékes hatóság nem azonos azzal, mint amelyik a vizsgáztató tanúsítását kiadta, át kell tekinteni és alkalmazni kell a 3. pontban szereplő tételeket; valamint
  5. tájékoztató arról, hogy szükség esetén hogyan lehet hozzájutni más illetékes hatóságok említett nemzeti eljárásaihoz és követelményeihez.
- c) A vizsgáztatói tanúsítás engedélyese nem végezheti olyan kérelmező jártassági vizsgáztatását, készségellenőrzését vagy kompetenciafelmérését, akire vonatkozóan az illetékes hatóság nem azonos azzal, mint amelyik a vizsgáztató tanúsítását kiadta, kivéve ha az engedélyes áttekintette a kérelmező tekintetében illetékes hatóság vonatkozó nemzeti eljárásaival kapcsolatban rendelkezésre álló legfrissebb információkat.

**▼ B****FCL.1020 A vizsgáztatók kompetenciafelmérése**

A vizsgáztatói tanúsítás kérelmezőjének számot kell adnia szakértelméről az illetékes hatóság felügyelője vagy a vizsgáztató tanúsításáért felelős illetékes hatóság által külön erre a feladatra kijelölt rangidős vizsgáztató előtt jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatása révén abban a vizsgáztatói szerepkörben, amely tekintetében a jogosultságait kérvényezte, beleértve az eligazítás, a jártassági vizsga, a készségellenőrzés vagy a kompetenciafelmérés lefolytatását, valamint annak a személynek az értékelését, akinek a vizsgáztatását, ellenőrzését vagy felmérését, repülés utáni eligazítását és a rá vonatkozó dokumentáció rögzítését végzi.

**▼ M11****FCL.1025 Vizsgáztatói tanúsítások érvényessége, meghosszabbítása és megújítása****a) Érvényesség**

A vizsgáztatói tanúsítás érvényességi ideje 3 év.

**b) Meghosszabbítás**

A vizsgáztatói tanúsítás meghosszabbításához az engedélyesnek teljesítenie kell az összes alábbi feltételt:

**▼ M14**

1. a tanúsítás érvényességi idejének lejártá előtti lefolytatott legalább hat jártassági vizsgát, készségellenőrzést, kompetenciafelmérést vagy EBT értékelési szakaszt a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.FC.231 pontjában említett EBT-modulon belül;
2. a tanúsítás érvényességi idejének lejártát közvetlenül megelőző 12 hónapban teljesített egy olyan vizsgáztatói ismeretfrissítő tanfolyamot, amelyet vagy az illetékes hatóság szervezett, vagy egy ATO szervezett, de az illetékes hatóság jóváhagyott;
3. az 1. pont szerint lefolytatott jártassági vizsgák, a készségellenőrzések, kompetenciafelmérések vagy EBT-értékelési szakaszok egyikére a vizsgáztatói tanúsítás érvényességi idejének lejártát közvetlenül megelőző 12 hónapban került sor, és:

**▼ M11**

- i. azt az illetékes hatóság felügyelője vagy egy, a vizsgáztatói tanúsításért felelős illetékes hatóság által külön erre a feladatra kijelölt rutinos vizsgáztató értékelte; vagy
- ii. az megfelelt az FCL.1020 pont követelményeinek.

**▼ M11**

Ha a meghosszabbítást kérelmező egynél több vizsgáztatói kategória tekintetében rendelkezik jogosultságokkal, akkor az oktatói jogosultságok mindegyike meghosszabbítható, amennyiben a kérelmező az érintett vizsgáztatóitanúsítás-kategóriák egyikére nézve megfelel a b) 1. és 2. pont, valamint az FCL.1020 pont szerinti követelményeknek, valamint az illetékes hatóság ezzel egyetért.

## c) Megújítás

Ha a tanúsítás lejárt, a jogosultság gyakorlásának folytatása előtt a kérelmezőnek a megújítás kérelmezését közvetlenül megelőző 12 hónapban meg kell felelnie a b) 2. pont, valamint az FCL.1020 pont szerinti követelményeknek.

d) A vizsgáztatói tanúsítást csak akkor lehet meghosszabbítani vagy megújítani, ha a kérelmező bizonyítja az FCL.1010 és FCL.1030 pont követelményeinek való folyamatos megfelelését.

**▼ B****FCL.1030 A jártassági vizsga, a készségellenőrzés és a kompetenciafelmérés lefolytatása**

a) A jártassági vizsga, a készségellenőrzés és a kompetenciafelmérés lefolytatása során a vizsgáztató:

1. meggyőződik arról, hogy a kérelmezővel a kommunikáció mindennemű nyelvi korlát nélkül megvalósítható;
2. ellenőrzi, hogy a kérelmező megfelel-e e rész képesítésre, képzésre és tapasztalatra vonatkozó követelményeinek a szakszolgálati engedélyek, jogosítások vagy tanúsítások kiadása, meghosszabbítása vagy megújítása tekintetében, amely érdekében a jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatásra kerül;
3. felhívja a kérelmező figyelmét annak következményeire, ha a képzésével és repülési tapasztalatával kapcsolatban nem teljes, pontatlan vagy hamis adatokat szolgáltat.

b) A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés teljesítése után a vizsgáztató:

1. tájékoztatja a kérelmezőt a vizsga eredményéről. A vizsga részleges vagy teljes sikertelensége esetén a vizsgáztató tájékoztatja a kérelmezőt arról, hogy nem gyakorolhatja a jogosításából fakadó jogosultságokat mindaddig, amíg a vizsga minden szakaszát sikerrel nem teljesítette. A vizsgáztatónak részletesen ismertetnie kell a további képzési követelményeket, és fel kell hívnia a kérelmező figyelmét fellebbezési jogára;
2. a meghosszabbításhoz vagy megújításhoz végzett sikeres készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés esetén bejegyzí a kérelmező szakszolgálati engedélyébe vagy tanúsításába a jogosítás vagy a tanúsítás új lejárat dátumát, amennyiben az illetékes hatóság, amely felelős a kérelmező szakszolgálati engedélyéért, külön megbízta ezzel a feladattal;
3. a kérvényező rendelkezésére bocsátja a jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés aláírt jegyzőkönyvét, és haladéktalanul eljuttatja annak másolatait a kérelmező szakszolgálati engedélyéért felelős illetékes hatósághoz, valamint a vizsgáztató tanúsítását kibocsátó illetékes hatósághoz. A jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell:
  - i. egy nyilatkozatot arról, hogy a vizsgáztató tájékoztatást kapott a kérelmezőtől annak tapasztalatára és képzésére vonatkozóan, és úgy találta, hogy az adott tapasztalat és képzés megfelel e rész vonatkozó követelményeinek;
  - ii. annak igazolását, hogy valamennyi megkövetelt manőver és gyakorlat végrehajtásra került, valamint ha szükséges, információt a szóbeli elméleti vizsgáról. Amennyiben a kérelmező nem teljesítette a vizsga valamely elemét, a vizsgáztatónak indokolnia kell az erre vonatkozó értékelést;
  - iii. a vizsga, az ellenőrzés vagy a kompetenciafelmérés eredményét;

**▼ M3**

- iv. abban az esetben, ha a kérelmező tanúsításáért felelős illetékes hatóság nem azonos azzal, mint amelyik a vizsgáztató tanúsítását kiadta, egy nyilatkozatot arról, hogy a vizsgáztató áttekintette és alkalmazta a kérelmező tekintetében illetékes hatóság vonatkozó nemzeti eljárásait és követelményeit;
- v. a vizsgáztató tanúsításának egy példánya, amelyben fel van tüntetve, hogy mire terjed ki a vizsgáztató vizsgáztatói jogosultságainak alkalmazási köre olyan kérelmezők jártassági vizsgája, készségellenőrzése vagy kompetenciafelmérése esetében, amelyek tanúsításáért felelős illetékes hatóság nem azonos azzal, mint amelyik a vizsgáztató tanúsítását kiadta.

**▼ B**

- c) A vizsgáztatónak öt évre visszamenőleg meg kell őriznie a nyilvántartást a lefolytatott jártassági vizsgák, készségellenőrzések és kompetenciafelmérések részleteivel és eredményeivel együtt.
- d) A vizsgáztató tanúsításáért felelős illetékes hatóság vagy a kérelmező szakszolgálati engedélyéért felelős illetékes hatóság kérésére a vizsgáztatónak be kell mutatnia valamennyi nyilvántartást és jegyzőkönyvet, illetve bármely más információt aszerint, ahogyan azt a felügyeleti tevékenységek megkövetelik.

## 2. SZAKASZ

*Egyedi követelmények – Repülésvizsgáztató (FE)***FCL.1005.FE FE – Jogosultságok és feltételek**

- a) FE(A). Az FE jogosultságai repülőgép esetében kiterjednek arra, hogy lefolytasson:
  - 1. a PPL(A) szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgáztatást, valamint (az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével) jártassági vizsgáztatást és készségellenőrzést a kapcsolódó egypilótás osztály- és típusjogosításokhoz, feltéve, hogy repülőgép- vagy TMG-pilótaként legalább 1 000 óra repülési időt teljesített, mely magában foglal legalább 250 órányi repülésoktatást;
  - 2. a CPL(A) szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgáztatást, valamint (az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével) jártassági vizsgáztatást és készségellenőrzést a kapcsolódó egypilótás osztály- és típusjogosításokhoz, feltéve, hogy repülőgép- vagy TMG-pilótaként legalább 2 000 óra repülési időt teljesített, mely magában foglal legalább 250 órányi repülésoktatást;
  - 3. az LAPL(A) szakszolgálati engedélyhez szükséges jártassági vizsgáztatást és készségellenőrzést, feltéve, hogy repülőgép- vagy TMG-pilótaként legalább 500 óra repülési időt teljesített, mely magában foglal legalább 100 órányi repülésoktatást;
  - 4. hegyvidéki repülési jogosításhoz szükséges jártassági vizsgáztatást, feltéve, hogy repülőgép- vagy TMG-pilótaként legalább 500 óra repülési időt teljesített, mely magában foglalja a hegyvidéki repülési jogosításhoz szükséges legalább 500 felszállás és leszállás oktatását;

**▼ M3**

- 5. készségellenőrzéseket a repülés közbeni műszerjogosítások (EIR) meghosszabbításához és megújításához, feltéve, hogy a repülési vizsgáztató (FE) rendelkezik legalább 1 500 óra repülési idővel pilótaként repülőgépen, és megfelel az FCL.1010.IRE a) pontjának (2) bekezdése szerinti követelményeknek.

**▼ B**

- b) FE(H). Az FE jogosultságai helikopter esetében kiterjednek arra, hogy lefolytasson:
  - 1. a PPL(H) szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgáztatást és készségellenőrzést a PPL(H)-ba bevezetett egypilótás, egy hajtóműves helikopter- típusjogosításokhoz, feltéve, hogy helikopterpilótaként legalább 1 000 óra repülési időt teljesített, mely magában foglal legalább 250 órányi repülésoktatást;

**▼ B**

2. a CPL(H) szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgáztatást és készségellenőrzést a CPL(H)-ba bevezetett egypilótás, egy hajtóműves helikopter-típusjogosításokhoz, feltéve, hogy helikopterpilótaként legalább 2 000 óra repülési időt teljesített, mely magában foglal legalább 250 órányi repülésoktatást;
  3. jártassági vizsgáztatást és készségellenőrzést a PPL(H)-ba és a CPL(H)-ba bevezetett egypilótás, több hajtóműves helikopter-típusjogosításokhoz, feltéve, hogy teljesítette az 1. vagy 2. pont követelményeit (amelyik alkalmazható), valamint rendelkezik CPL(H) vagy ATPL(H) szakszolgálati engedéllyel és – ha szükséges – IR(H)-jogosítással;
  4. az LAPL(H) szakszolgálati engedélyhez szükséges jártassági vizsgáztatást és készségellenőrzést, feltéve, hogy helikopterpilótaként legalább 500 óra repülést teljesített, mely magában foglal legalább 150 órányi repülésoktatást.
- c) FE(As). Az FE jogosultságai léghajó esetében kiterjednek arra, hogy lefolytasson a PPL(As) és a CPL(As) szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges jártassági vizsgáztatást, valamint jártassági vizsgáztatást és készségellenőrzést a kapcsolódó léghajó-típusjogosítások megszerzéséhez, feltéve, hogy léghajópilótaként 500 óra repülést teljesített, mely magában foglal 100 órányi repülésoktatást.

**▼ M12****▼ B****FCL.1010.FE FE – Előfeltételek**

Az FE tanúsítás kérelmezőjének rendelkeznie kell:

FI tanúsítással a megfelelő légijármű-kategóriában.

**3. SZAKASZ*****Egyedi követelmények – Típusjogosítás-vizsgáztató (TRE)*****FCL.1005.TRE TRE – Jogosultságok és feltételek**

- a) TRE(A) és TRE(PL). A TRE jogosultságai repülőgép, illetve helyből felszálló repülőgép esetében kiterjednek arra, hogy lefolytasson:
1. jártassági vizsgákat az első típusjogosítás kiadásához repülőgépre vagy helyből felszálló repülőgépre (amelyik alkalmazható);

**▼ M3**

2. készségellenőrzéseket a típus- és műszerjogosítások, illetve repülés közbeni műszerjogosítások meghosszabbításához vagy megújításához;

**▼ B**

3. jártassági vizsgákat az ATPL(A) kiadásához;
4. jártassági vizsgákat az MPL kiadásához, feltéve, hogy a vizsgáztató megfelel az FCL.925 pont szerint meghatározott követelményeknek;

**▼ M11**

5. kompetenciafelméréseket a TRI vagy SFI tanúsítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához a megfelelő légijármű-kategóriában, feltéve, hogy legalább 3 éve tevékenykedik típusjogosítás-vizsgáztatóként (TRE), és az FCL.1015 b) pontnak megfelelően elvégezte a kompetenciafelmérésre vonatkozó speciális képzést.

**▼B**

- b) TRE(H). A TRE jogosultsági helikopter esetében kiterjednek arra, hogy lefolytasson:
1. jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket helikopter-típusjogosítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához;
  2. készségellenőrzéseket a műszerjogosítások meghosszabbításához vagy megújításához, illetve az IR(H) egy hajtóműves helikopterekről több hajtóműves helikopterekre való kiterjesztéséhez, feltéve, hogy a típusjogosítás-vizsgáztató (TRE) rendelkezik érvényes műszerjogosítással helikopterre IR(H);
  3. jártassági vizsgákat az ATPL(H) kiadásához;

**▼M11**

4. kompetenciafelméréseket a TRI(H) vagy SFI(H) tanúsítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy legalább 3 éve tevékenykedik típusjogosítás-vizsgáztatóként (TRE), és az FCL.1015 b) pontnak megfelelően elvégezte a kompetenciafelmérésre vonatkozó speciális képzést.

**▼B****FCL.1010.TRE TRE – Előfeltételek**

- a) TRE(A) és TRE(PL). A repülőgépre és helyből felszálló repülőgépre vonatkozó TRE tanúsítást kérelmező:
1. többpilótás repülőgépek és helyből felszálló repülőgépek esetében: rendelkezik 1 500 repülési órával pilótaként többpilótás repülőgépen vagy helyből felszálló repülőgépen (amelyik alkalmazható), melyből legalább 500 órát parancsnokpilótaként teljesített;
  2. egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek esetében: rendelkezik 500 repülési órával pilótaként egypilótás repülőgépen, melyből legalább 200 órát parancsnokpilótaként teljesített;
  3. rendelkezik CPL vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel és TRI tanúsítással a megfelelő típusra;
  4. egy TRE tanúsítás első kiadásához, rendelkezik legalább 50 órányi repülésoktatással TRI-ként, FI-ként vagy SFI-ként az alkalmazandó típuson vagy az adott típust reprezentáló FSTD-n.
- b) TRE(H). A helikopterre vonatkozó TRE tanúsítást kérelmező:
1. rendelkezik TRI(H) tanúsítással, illetve az egypilótás, egy hajtóműves helikopterek esetében érvényes FI(H) tanúsítással a megfelelő típus tekintetében;
  2. egy TRE tanúsítás első kiadásához, rendelkezik 50 óra repülésoktatással TRI-ként, FI-ként vagy SFI-ként az alkalmazandó típuson vagy az adott típust reprezentáló FSTD-n;
  3. többpilótás helikopter esetében: rendelkezik CPL(H) vagy ATPL(H) szakszolgálati engedéllyel és 1 500 repülési órával pilótaként többpilótás helikopteren, melyből legalább 500 órát parancsnokpilótaként teljesített;
  4. egypilótás, több hajtóműves helikopter esetében:
    - i. rendelkezik 1 000 óra repülési idővel helikopterpilótaként, melyből legalább 500 órát parancsnokpilótaként teljesített;
    - ii. rendelkezik CPL(H) vagy ATPL(H) szakszolgálati engedéllyel és, ha alkalmazható, érvényes IR(H)-jogosítással;

**▼ B**

5. egypilótás, egy hajtóműves helikopterek esetében:
- i. rendelkezik 750 óra repülési idővel helikopterpilótaként, melyből legalább 500 órát parancsnokpilótaként teljesített;

**▼ M3**

- ii. rendelkezik CPL(H) vagy ATPL(H) szakvizsgálati engedéllyel.

**▼ B**

6. a TRE(H) jogosultságainak ugyanazon a típusú helikopteren egypilótás, több hajtóműves jogosultságokról többpilótás, több hajtóműves jogosultságokra történő kiterjesztése előtt az engedélyesnek rendelkeznie kell legalább 100 óra repülési idővel ezen a típuson többpilótás üzemeltetésben;
7. a többpilótás, több hajtóműves TRE tanúsítást először kérelmező esetében a b) bekezdés 3. pontjában a többpilótás helikopter tekintetében megkövetelt 1 500 órányi repülési tapasztalat teljesítettnek tekinthető, ha a kérelmező 500 repülési órát teljesített parancsnokpilótaként ugyanolyan típusú többpilótás helikopteren.

**4. SZAKASZ****Egyedi követelmények – Osztályjogosítás-vizsgáztató (CRE)****FCL.1005.CRE CRE – Jogosultságok**

Az osztályjogosítás-vizsgáztató (CRE) jogosultságai az egypilótás repülőgépek tekintetében (az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével) kiterjednek arra, hogy lefolytasson:

- a) jártassági vizsgákat az osztály- és típusjogosítások kiadásához;

**▼ M11**

- b) készségellenőrzéseket:
  1. osztály- és típusjogosítások meghosszabbításához és megújításához;
  2. IR meghosszabbításához, feltéve, hogy teljesített legalább 1 500 órányi repülést repülőgépen pilótaként, és legalább 450 óra IFR szerinti repülési idővel rendelkezik;
  3. IR megújításához, feltéve, hogy megfelel az FCL.1010.IRE a) pont követelményeinek; és
  4. EIR meghosszabbításához és megújításához, feltéve, hogy teljesített legalább 1 500 órányi repülést repülőgépen pilótaként, és megfelel az FCL.1010.IRE a) 2. pont követelményeinek;

**▼ M4**

- c) jártassági vizsgákat LAPL(A) jogosultságok másik repülőgéposztályra vagy -változatra való kiterjesztéséhez.

**▼ B****FCL.1010.CRE CRE – Előfeltételek**

A CRE tanúsítás kérelmezője:

- a) rendelkezik vagy valamikor rendelkezett a CPL(A), MPL(A) vagy ATPL(A) szakvizsgálati engedélyek valamelyikével, valamint egypilótás jogosultságokkal, továbbá PPL(A)-val;

**▼ M11**

- b) rendelkezik oktatói jogosultságot biztosító CRI vagy FI tanúsítással a megfelelő osztály vagy típus tekintetében;

**▼ B**

- c) rendelkezik 500 óra repülőgép-pilótaként teljesített repülési idővel.

**5. SZAKASZ****Egyedi követelmények – Műszerjogosítás-vizsgáztató (IRE)****▼ M3****FCL.1005.IRE IRE — jogosultságok**

Az IRE tanúsítás engedélyesének jogosultságai kiterjednek arra, hogy jártassági vizsgákat folytasson le az EIR vagy IR kiadása céljából, illetve készségellenőrzéseket azok meghosszabbítása vagy megújítása céljából.



**▼ M11****FCL.1010.IRE IRE — előfeltételek**

## a) IRE(A)

A repülőgépre vonatkozó IRE tanúsítás kérelmezőjének rendelkeznie kell IR(A) tekintetében oktatási jogosultságot biztosító IRI(A) vagy FI(A) tanúsítással, valamint rendelkeznie kell:

1. 2 000 óra repülőgép-pilótaként teljesített repülési idővel; és
2. 450 óra IFR szerinti repülési idővel, melyből 250 órát oktatóként teljesített.

## b) IRE(H)

A helikopterre vonatkozó IRE tanúsítás kérelmezőjének rendelkeznie kell IR(H) tekintetében oktatási jogosultságot biztosító IRI(H) vagy FI(H) tanúsítással, valamint rendelkeznie kell a következőkkel:

1. 2 000 óra helikopterpilótaként teljesített repülési idővel; és
2. 300 óra műszeres repülési idővel helikopteren, melyből 200 órát oktatóként teljesített.

## c) IRE(As)

A léghajóra vonatkozó IRE tanúsítás kérelmezőjének rendelkeznie kell IR(As) tekintetében oktatási jogosultságot biztosító IRI(As) vagy FI(As) tanúsítással, valamint rendelkeznie kell:

1. 500 óra léghajópilótaként repülési idővel; és
2. 100 óra műszeres repülési idővel léghajón, melyből 50 órát oktatóként teljesített.

**▼ B****6. SZAKASZ*****Egyedi követelmények – Szimulátorvizsgáztató (SFE)*****▼ M11****FCL.1005.SFE SFE – Jogosultságok és feltételek**

## a) Repülőgépekre (SFE(A)) és helyből felszálló repülőgép (SFE(PL)) vonatkozó SFE tanúsítás

A repülőgépre vagy helyből felszálló repülőgépre vonatkozó SFE tanúsítás feljogosítja az engedélyest, hogy FFS berendezésen, vagy az 5. pont szerinti kompetenciafelmérés céljából a vonatkozó FSTD berendezésen lefolytassa a következőket:

1. jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket típusjogosítás kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához az esetnek megfelelően repülőgépre vagy helyből felszálló repülőgépre;
2. készségellenőrzéseket IR meghosszabbításához vagy megújításához, ha azokhoz típusjogosítás meghosszabbítása vagy megújítása társul, feltéve, hogy az elmúlt évben megfelelt az adott léggépjármű-típusra vonatkozó készségellenőrzésen, beleértve a műszerjogosítást;
3. jártassági vizsgákat az ATPL(A) kiadásához;
4. jártassági vizsgákat MPL kiadásához, feltéve, hogy megfelelt az FCL.925 pontban meghatározott követelményeknek; és

**▼ M11**

5. kompetenciefelméréseket a SFI tanúsítás kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához a megfelelő légijármű-kategóriában, feltéve, hogy legalább 3 éve tevékenykedik repülőgépszimulátor-vizsgáztatóként (SFE(A)) és az FCL.1015 b) pontnak megfelelően elvégezte a kompetenciefelmérésre vonatkozó speciális képzést.

## b) Helikopterre vonatkozó SFE tanúsítás (SFE(H))

Az SFE(H) tanúsítás feljogosultja az engedélyest, hogy FFS berendezésen, vagy az 4. pont szerinti kompetenciefelmérés céljából a vonatkozó FSTD berendezésen lefolytassa a következőket:

1. jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket típusjogosítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához;
2. készségellenőrzéseket IR meghosszabbításához és megújításához, ha az ellenőrzésekhez típusjogosítás meghosszabbítása vagy megújítása társul, feltéve, hogy az SFE a készségellenőrzést megelőző évben megfelelt az adott légijármű-típusra vonatkozó készségellenőrzésen, beleértve a műszerjogosítást;
3. jártassági vizsgákat az ATPL(H) kiadásához; és
4. kompetenciefelméréseket a SFI(H) tanúsítás kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy legalább 3 éve tevékenykedik helikopterszimulátor-vizsgáztatóként (SFE(H)) és az FCL.1015 b) pontnak megfelelően elvégezte a kompetenciefelmérésre vonatkozó speciális képzést.

**FCL.1010.SFE SFE – Előfeltételek****▼ M12**

## a) SFE(A)

Az SFE(A) tanúsítvány kérelmezőjének teljesítenie kell az összes alábbi feltételt:

1. többpilótás repülőgépek esetében:
  - i. rendelkezik vagy rendelkezett ATPL(A) szakszolgálati engedéllyel, valamint típusjogosítással;

**▼ M14**

- ii. rendelkezik SFI(A) tanúsítással a megfelelő repülőgéptípus tekintetében; és

**▼ M12**

- iii. rendelkezik legalább 1 500 óra többpilótás repülőgépen pilótaként teljesített repülési idővel;

## 2. egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek esetében:

- i. rendelkezik vagy rendelkezett CPL(A) vagy ATPL(A) szakszolgálati engedéllyel, valamint típusjogosítással;

**▼ M14**

- ii. rendelkezik SFI(A) tanúsítással a megfelelő típusú vagy osztályú repülőgép tekintetében; és

**▼ M12**

- iii. rendelkezik legalább 500 óra egypilótás repülőgépen pilótaként teljesített repülési idővel;

**▼ M11**

3. SFE tanúsítás első kiadása esetén a megfelelő típuson teljesített legalább 50 órányi TRI(A)-ként vagy SFI(A)-ként végzett repülésoktatást.

## b) SFE(H)

Az SFE(H) tanúsítás kérelmezőjének teljesítenie kell az összes alábbi feltételt:

1. rendelkezik vagy rendelkezett ATPL(H) szakszolgálati engedéllyel, valamint típusjogosítással a megfelelő típusú helikopter tekintetében;
2. rendelkezik SFI(H) tanúsítással a megfelelő helikoptertípus tekintetében;

**▼ M11**

3. rendelkezik legalább 1 000 óra többpilótás helikopteren pilótaként teljesített repülési idővel;
4. SFE tanúsítás első kiadása esetén a megfelelő típuson teljesített legalább 50 órányi TRI(H)-ként vagy SFI(H)-ként végzett repülésoktatást.

**▼ B**

## 7. SZAKASZ

*Egyedi követelmények – Repülésoktatás-vizsgáztató (FIE)***FCL.1005.FIE FIE – Jogosultságok és feltételek**

- a) FIE(A). A FIE jogosultsági repülőgép esetében kiterjednek arra, hogy lefolytasson kompetenciafelméréseket a FI(A), CRI(A), IRI(A) és TRI(A) tanúsítások egypilótás repülőgépekre történő kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik a vonatkozó oktatói tanúsítással.
- b) FIE(H). A FIE jogosultsági helikopter esetében kiterjednek arra, hogy lefolytasson kompetenciafelméréseket a FI(H), CRI(H), IRI(H) és TRI(H) tanúsítások egypilótás helikopterekre történő kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik a vonatkozó oktatói tanúsítással.

**▼ M12**

- c) FIE(As). A FIE jogosultsági léghajó esetében kiterjednek arra, hogy kompetenciafelmérést folytasson le léghajópilóta-oktatói tanúsítványok kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik a vonatkozó oktatói tanúsítvánnyal.

**▼ B****FCL.1010.FIE FIE – Előfeltételek**

- a) FIE(A). A repülőgépre vonatkozó FIE tanúsítás kérelmezője:
 

amennyiben kompetenciafelméréseket kíván végezni:

  1. rendelkezik a vonatkozó oktatói tanúsítással (amelyik szükséges);
  2. rendelkezik 2 000 óra repülőgépen vagy TMG-n pilótaként teljesített repülési idővel; és
  3. rendelkezik legalább 100 óra olyan repülési idővel, amely alatt oktatói tanúsítást kérelmezőket oktatott.
- b) FIE(H). A helikopterre vonatkozó FIE tanúsítás kérelmezője:
  1. rendelkezik a vonatkozó oktatói tanúsítással (amelyik szükséges);
  2. rendelkezik 2 000 óra helikopterpilótaként teljesített repülési idővel;
  3. rendelkezik legalább 100 óra olyan repülési idővel, amely alatt oktatói tanúsítást kérelmezőket oktatott.
- c) FIE(As). A léghajóra vonatkozó FIE tanúsítás kérelmezője:
  1. rendelkezik 500 óra léghajópilótaként teljesített repülési idővel;
  2. rendelkezik legalább 20 óra olyan repülési idővel, amely alatt FI(As) tanúsítást kérelmezőket oktatott;
  3. rendelkezik a vonatkozó oktatói tanúsítással.

**▼ M12**

**▼ B***1. függelék***Az elméleti ismeretek beszámítása****▼ M4****A. ELMÉLETI ISMERETEK BESZÁMÍTÁSA PILÓTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY KIADÁSÁHOZ – KIBŐVÍTŐ OKTATÁS ÉS VIZSGAKÖVE TELMÉNYEK****▼ M12****1. LAPL és PPL**

- 1.1. LAPL szakszolgálati engedély kiadása céljából, egy másik légi jármű-kategóriában LAPL szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy esetében ez az engedély teljes egészében beszámítandó az FCL.120 a) pontban meghatározott általános tárgyakkal kapcsolatos elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe.
- 1.2. LAPL vagy PPL szakszolgálati engedély kiadása céljából, egy másik légi jármű-kategóriában PPL, CPL vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy esetében ez az engedély beszámítandó az FCL.215 a) pontban meghatározott általános tárgyakkal kapcsolatos elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe. Ez a beszámítás azokra az LAPL- vagy PPL-kérelmezőkre is vonatkozik, akik az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. melléklete (BFCL rész) szerint kiadott BPL-lel vagy az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. melléklete (SFCL rész) szerint kiadott SPL-lel rendelkeznek, azonban a „navigáció” tárgy nem számítható be.

- 1.3. PPL szakszolgálati engedély kiadása céljából, ugyanabban a légi jármű-kategóriában LAPL szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy esetében ez az engedély teljes egészében beszámítandó az elméleti képzésre és vizsgára vonatkozó követelmények teljesítésébe.
- 1.4. Az 1.2. ponttól eltérve, LAPL(A) kiállításához az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletével (SFCL rész) összhangban kiadott, TMG-vel való repülésre vonatkozó jogosultságokat is biztosító SPL birtokosának az FCL.135.A a) 2. ponttal összhangban igazolnia kell az egymotoros, dugattyús repülőgép (szárazföldi) osztályra vonatkozó, megfelelő szintű elméleti ismereteinek meglétét.

**▼ B****2. CPL**

- 2.1. A CPL azon kérelmezőjének, aki CPL-engedélyes egy másik légi jármű-kategóriában, elméleti ismeretek kibővítő oktatáson kell részt vennie egy jóváhagyott tanfolyamon a különböző légi jármű-kategóriák CPL tanmenetei között megállapított különbségeknek megfelelően.
- 2.2. A kérelmezőnek sikeres elméleti vizsgákat kell tennie az ebben a részben meghatározottak szerint a megfelelő légi jármű-kategóriában a következő tárgykörökben:
- 021 – légi jármű általános ismeretek: légi jármű törzse és rendszerei, elektromos rendszerek, hajtómű, vészmentő felszerelések;
- 022 – légi jármű általános ismeretek: műszertan;
- 032/034 – repülőgép- vagy helikopterteljesítmény (amelyik alkalmazható);
- 070 – üzemeltetési eljárások; és
- 080 – repüléselmélet.
- 2.3. A CPL azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette ugyanabban a légi jármű-kategóriában a műszerjogosításra (IR) vonatkozó elméleti vizsgákat, e vizsgák beszámítandók az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a következő tárgykörökben:

- emberi teljesítőképesség;
- meteorológia.

**▼ B****3. ATPL**

- 3.1. Az ATPL azon kérelmezőjének, aki ATPL-engedélyes egy másik légi jármű-kategóriában, elméleti ismeretek kibővítő oktatáson kell részt vennie valamely jóváhagyott képzési szervezetnél a különböző légi jármű-kategóriák ATPL-tanmenetei között megállapított különbségeknek megfelelően.

**▼ M3**

- 3.2. A kérelmezőnek sikeres elméleti vizsgákat kell tennie az ebben a részben meghatározottak szerint a megfelelő légi jármű-kategóriában a következő tárgykörökben:

021 – légi jármű általános ismeretek: a légi jármű váza és rendszerei, elektromos rendszerek, hajtómű, vészmentő felszerelések,

022 – légi jármű általános ismeretek: műszertan,

032/034 – a repülőgép vagy helikopter teljesítménye (értelemszerűen),

070 – üzemeltetési eljárások, és

080 – repüléselmélet

**▼ B**

- 3.3. Az ATPL(A) azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette a CPL(A)-ra vonatkozó elméleti vizsgát, ez a vizsga beszámítandó az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a VFR-kommunikáció tárgykörben.

- 3.4. Az ATPL(H) azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette a CPL(H)-ra vonatkozó elméleti vizsgákat, ezek a vizsgák beszámítandók az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a következő tárgykörökben:

— légi jog,

— helikopterrepülés-elmélet,

— VFR-kommunikáció.

- 3.5. Az ATPL(A) azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette a IR(A)-ra vonatkozó elméleti vizsgákat, ezek a vizsgák beszámítandók az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a IFR-kommunikáció tárgykörben.

- 3.6. Az IR(H)-val kiegészített ATPL(H) azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette a CPL(H)-ra vonatkozó elméleti vizsgákat, e vizsgák beszámítandók az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a következő tárgykörökben:

— helikopterrepülés-elmélet,

— VFR-kommunikáció.

**4. IR****▼ M3**

- 4.1. Az IR vagy az EIR azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette ugyanabban a légi jármű-kategóriában a CPL-re vonatkozó elméleti vizsgákat, e vizsgák beszámítandók az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a következő tárgykörökben:

— emberi teljesítőképesség,

— meteorológia.

**▼ B**

- 4.2. Az IR(H) azon kérelmezőjének, aki sikeresen teljesítette a ATPL(H) VFR-re vonatkozó elméleti vizsgákat, a következő vizsgatárgyakat kell sikeresen teljesítenie:

— légi jog,

— repüléstervezés és -ellenőrzés,

— rádiónavigáció,

— IFR-kommunikáció.

## 2. függelék

## Nyelvismereti értékelő táblázat – Szakértői, kibővített és operatív szint

Szint	Kiejtés	Nyelvtani szerkezetek	Szókincs	Folyamatos beszéd	Beszédértés	Interakció
<b>Szakértői 6. szint</b>	Kiejtésén, hangsúlyozásán, beszédritmusán és hanglejtésén érződik ugyan anyanyelvi vagy regionális nyelvi hatás, ez azonban szinte soha nem zavarja a megértést.	Mind az alapvető, mind az összetett nyelvtani szerkezetek alkalmazása és a mondat szerkesztés következetesen szabályos.	A szókincs terjedelme és alkalmazása kielégítő az ismerős és ismeretlen témák széles választékában folytatott hatékony kommunikációhoz. Szókincse jellegzetes szófordulatokban gazdag, árnyalt, és illeszkedik a megfelelő nyelvi kifejezőmódhoz.	Képes tartósabban erőlködés nélkül, természetes folyékonyan beszélni. Tudatosan alkalmaz beszéddinamikai elemeket (például egy-egy részlet kiemelésére). Magától értetődően használ megfelelő szövegkohéziós és kötőelemeket.	Beszédértése következetesen pontos szinte minden szövegkörnyezetben, és kiterjed a nyelvi és kulturális árnyalatokra is.	Szinte minden helyzetben könnyen lép interakcióba. Megérti a szóbeli és nem szóbeli célzásokat, és megfelelően reagál rájuk.
<b>Kibővített 5. szint</b>	Kiejtésén, hangsúlyozásán, beszédritmusán és hanglejtésén érződik ugyan anyanyelvi vagy regionális nyelvi hatás, ez azonban csak ritkán zavarja a megértést.	Az alapvető nyelvtani szerkezetek alkalmazása és a mondat szerkesztés következetesen szabályos. Megkísérli az összetett szerkezetek használatát, de hibákat vét, ami olykor befolyásolja a jelentést.	A szókincs terjedelme és alkalmazása kielégítő az általános, konkrét és munkával kapcsolatos témákban folytatott hatékony kommunikációhoz. A körülírást következetesen és sikeresen alkalmazza. Szókincsében olykor jellegzetes szófordulatok fedezhetők fel.	Képes tartósabban viszonylag könnyen ismerős témákról beszélni, azonban nem feltétlenül alkalmaz beszéddinamikai elemeket. Képes megfelelő diskurzusjelölők és kötőelemek használatára.	Beszédértése pontos az általános, konkrét és a munkához kapcsolódó témákban, és többnyire pontos akkor is, ha a beszélő nyelvi vagy a helyzetből adódó problémával, esetleg valamilyen váratlan eseménnyel szembesül. Képes megérteni a különféle nyelvi változatokat (dialektusokat és/vagy akcentusokat) vagy beszédstílusokat.	Azonnali, megfelelő és informatív válaszokat ad. Hatékonyan kezeli a beszélő/hallgató kapcsolatot.

▼**B**

Szint	Kiejtés	Nyelvtani szerkezetek	Szókincs	Folyamatos beszéd	Beszédértés	Interakció
<b>Operatív 4. szint</b>	Kiejtésén, hangsúlyozásán, beszédritmusán és hanglejtésén érződik ugyan anyanyelvi vagy regionális nyelvi hatás, ez azonban csak néha zavarja a megértést.	Az alapvető nyelvtani szerkezeteket és a mondatszerkesztést kreatív módon és általában helyesen alkalmazza. Hibák előfordulhatnak, főként szokatlan és váratlan helyzetekben, de ez ritkán befolyásolja a jelentést.	A szókincs terjedelme és alkalmazása rendszerint kielégítő az általános, konkrét és munkával kapcsolatos témákban folytatott hatékony kommunikációhoz. A körülírást sikeresen alkalmazza olyan szokatlan vagy váratlan helyzetekben, amelyekre nézve hiányzik a szókincse.	Képes egy adott nyelvi egység megfelelő tempójú megformálására. Alkalmanként előfordulhat a beszéd fonálának elvesztése hallott szövegből vagy szabályos beszédből spontán interakcióra való átálláskor, de ez nem gátolja a hatékony kommunikációt. Csak részben képes diskurzusjelölők és kötőelemek használatára. Töltelék szó-használata nem zavaró.	Beszédértése többnyire pontos az általános, konkrét és a munkához kapcsolódó témákban, ha a beszélő a nemzetközi nyelvhasználók számára kellőképpen érthető akcentust vagy nyelvi változatot használ. Lassabban vagy csak magyarázat segítségével érti meg a beszélőt, ha az valamilyen nyelvi vagy a helyzetből adódó problémával, esetleg valamilyen váratlan eseménnyel szembesül.	Rendszerint azonnali, megfelelő és informatív válaszokat ad. Interakciót kezdeményez és tart fenn váratlan esemény bekövetkeztekor is. Megfelelően kezeli a nyilvánvaló félreértéseket ellenőrzés, megerősítés vagy tisztázás útján.

*Megjegyzés:* A 2. függelék első szövege átkerült az AMC-be, lásd még a magyarázatot.

**▼ B**

## 3. függelék

**Tanfolyamok a CPL és az ATPL kiadásához**

1. Ez a függelék a CPL és az ATPL szakszolgálati engedélyek műszerjogosítással (IR) vagy anélkül történő kiadásához szükséges különböző típusú tanfolyamok követelményeit határozza meg.
2. Annak a kérelmezőnek, aki tanfolyam közben kíván átjelentkezni egy másik jóváhagyott képzési szervezethez, az illetékes hatósághoz kell folyamodnia a másik jóváhagyott képzési szervezetnél a továbbiakban teljesítendő képzési óraszám megállapítása érdekében.

**A. Integrált ATP-tanfolyam – Repülőgépek**

## ÁLTALÁNOS

1. Az integrált ATP(A)-tanfolyam célja megfelelő készségszintű pilóták képzése, akik többpilótás, több hajtóműves repülőgépeken a kereskedelmi célú légi fuvarozásban másodpilóták lehetnek, és megszerezhetik a CPL(A)/IR-engedélyt.
2. Az integrált ATP(A)-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet folyamatos tanfolyamának valamennyi képzési szakaszát.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként vagy a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként. A PPL(A) vagy PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében a tanfolyam előtt teljesített repülési idő 50 százaléka, legfeljebb azonban 40 órányi repülési tapasztalat beszámítható a szükséges repülési időbe, illetve amennyiben repülőgépre éjszakai jogosítással is rendelkezik, legfeljebb 45 órányi, amelyből legfeljebb 20 óra számítható be a kétkormányos képzési követelmény teljesítésébe.

**▼ M8**

4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) az ATPL(A) tudásszintre felkészítő elméleti képzés;
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatás;
  - c) repülőszemélyzeti együttműködés (MCC) képzés többpilótás repülőgépek üzemeltetésére; valamint
  - d) az FCL.745.A pont szerinti UPRT, kivéve, ha a kérelmező az ATP integrált tanfolyam megkezdése előtt már teljesítette ezt a tanfolyamot.
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes ATP(A) tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokat biztosító szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, ha teljesíti a vonatkozó követelményeket.

**▼ B**

## ELMÉLETI ISMERETEK

6. Az ATP(A) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 750 órányi képzést.
  - **M8** 7.1. ◀ A repülőszemélyzeti együttműködés-tanfolyamnak (MCC-tanfolyamnak) tartalmaznia kell legalább 25 órányi elméleti képzési feladatot.

**▼ M8**

- 7.2. Az UPRT-vonatkozású elméleti képzést az FCL.745.A pontnak megfelelően kell lefolytatni.

**▼ B**

## ELMÉLETI VIZSGA

8. A kérelmezőnek számot kell adnia az ATPL(A)-engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.



**▼ B**

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

**▼ M8**

9. A repülési képzésnek, a típusjogosítás képzést kivéve, összesen legalább 195 órát kell tartalmaznia, beleértve az előrehaladást felmérő valamennyi vizsgát, ebből a teljes tanfolyamra vonatkozóan legfeljebb 55 óra lehet műszeres földi idő. Az összesen 195 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:

a) 95 órányi kétkormányos oktatást, melyből legfeljebb 55 óra lehet műszeres földi idő;

**▼ M11**

b) 70 órányi, parancsnokpilótaként teljesített repülési időt, beleértve a növendék parancsnokpilótaként teljesített VFR repülést és a műszeres repülési időt. A növendék parancsnokpilótaként teljesített műszeres repülési időből legfeljebb 20 óra számítandó be a parancsnokpilótaként teljesített repülési időbe;

**▼ M8**

c) 50 órányi útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy legalább 540 km (300 NM) hosszúságú VFR útvonalrepülést, amely során két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren történő teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani; valamint

d) 5 órányi éjszakai repülést, amelyből 3 óra kétkormányos repülésoktatás, és azon belül legalább:

1. 1 óra útvonalrepülést navigálással
2. öt alkalommal önálló felszállást; valamint
3. öt alkalommal teljes megállással végződő önálló leszállást;

e) az FCL.745.A pont szerinti UPRT-repülésoktatást;

f) 115 óra műszeres repülési időt, amely tartalmaz legalább:

1. 20 órát növendék parancsnokpilótaként;
2. 15 óra MCC-oktatást, melynek során FFS vagy FNPT II alkalmazható;
3. 50 óra műszeres repülésoktatást, ebből legfeljebb:
  - i. 25 óra lehet műszeres földi idő FNPT I berendezésen; vagy
  - ii. 40 óra lehet műszeres földi idő az FNPT II, FTD 2 vagy FFS berendezésen, ebből legfeljebb 10 óra teljesíthető FNPT I berendezésen.

Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással, legfeljebb 10 óra beszámítandó a szükséges műszeres oktatási időbe. A BITD-n teljesített óraszámot nem kell beszámítani; valamint

g) 5 óra olyan repülőgépen, amely:

1. legalább 4 személy szállítására vonatkozó tanúsítással rendelkezik; valamint
2. változtatható állásszögű légsavarral és behúzható futóművel rendelkezik.

**▼ B**

## JÁRTASSÁGI VIZSGA

10. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(A)-jártassági vizsgát egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen, valamint az IR-jártassági vizsgát több hajtóműves repülőgépen.

**B. Modulrendszerű ATP-tanfolyam – Repülőgépek**

1. Az ATPL(A) azon kérelmezője, aki az elméleti képzésüket modulrendszerű tanfolyamon végzi, rendelkezik:

**▼B**

- a) legalább a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(A)-engedéllyel; és
- b) legalább az alábbi óraszámokban teljesített elméleti képzéssel:
  - 1. a PPL(A) engedélyes kérelmező: 650 óra;
  - 2. a CPL(A) engedélyes kérelmező: 400 óra;
  - 3. az IR(A) jogosítással rendelkező kérelmező: 500 óra;
  - 4. a CPL(A)-val és IR(A)-val rendelkező kérelmező: 250 óra.

Az elméleti képzést az ATPL(A)-engedélyhez szükséges jártassági vizsga letétele előtt kell teljesíteni.

**C. Integrált CPL/IR-tanfolyam – Repülőgépek****ÁLTALÁNOS**

1. Az integrált CPL(A)- és IR(A)-tanfolyam célja olyan készség szintű pilóták képzése, akik képesek egypilótás, egy hajtóműves vagy többpilótás több hajtóműves repülőgépek kereskedelmi célú légi fuvarozásban történő üzemeltetésére és a CPL(A)/IR-engedély megszerzésére.
2. Az integrált CPL(A)/IR-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet folyamatos tanfolyamának valamennyi képzési szakaszát.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként vagy a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként. A PPL(A) vagy PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében a tanfolyam előtt teljesített repülési idő 50 százaléka, legfeljebb azonban 40 órányi repülési tapasztalat beszámítható a szükséges repülési időbe, illetve amennyiben repülőgépre éjszakai jogosítással is rendelkezik, legfeljebb 45 órányi, amelyből legfeljebb 20 óra számítható be a kétkormányos képzési követelmény teljesítésébe.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) a CPL(A) és IR tudásszintre felkészítő elméleti képzést; és
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást.
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL/IR(A)-tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, feltéve, ha a vonatkozó követelményeket teljesíti.

**ELMÉLETI ISMERETEK**

6. A CPL(A)/IR elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 500 órányi képzést.

**ELMÉLETI VIZSGA**

7. A kérelmezőnek számot kell adnia a CPL(A)- és IR-birtokosnak biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

**REPÜLÉSI KÉPZÉS**

8. A repülési képzésnek – a típusjogosítás képzést kivéve – összesen legalább 180 órát kell tartalmaznia, beleértve az előrehaladást felmérő valamennyi vizsgát, ebből a teljes tanfolyamra vonatkozóan 40 óra lehet műszeres földi idő. A 180 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:
  - a) 80 órányi kétkormányos oktatást, melyből legfeljebb 40 óra lehet műszeres földi idő;

**▼M14**

- b) 70 óra parancsnokpilótaként teljesített repülési időt, amelyből 55 óra lehet növendék parancsnokpilótaként teljesített idő. A növendék parancsnokpilótaként teljesített műszeres repülési időből legfeljebb 20 óra számítandó be a parancsnokpilótaként teljesített repülési időbe.

**▼B**

- c) 50 órányi útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy legalább 540 km (300 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren történő teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani;
- d) öt óra éjszakai repülést, melyből három óra kétkormányos oktatás, és ebből legalább egy óra útvonalrepülés navigálással, valamint öt egyedülfelszállást és öt teljes megállással végződő egyedülleszállást; és
- e) 100 óra műszeres repülési időt, amely tartalmaz legalább:
1. 20 órát növendék parancsnokpilótaként; és
  2. 50 óra műszeres repülésoktatást, ebből legfeljebb:
    - i. 25 óra lehet műszeres földi idő FNPT I berendezésen; vagy
    - ii. 40 óra lehet a műszeres földi idő az FNPT II, FTD 2 vagy FFS berendezésen, ebből legfeljebb 10 óra teljesíthető FNPT I-en.
- Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással, legfeljebb 10 óra beszámítandó a szükséges műszeres oktatási időbe. A BITD-n teljesített óraszámot nem kell beszámítani;
- f) öt óra repülési időt egy legalább négy személy szállítására vonatkozó tanúsítással, változtatható állásszögű légsavarral és behúzható futóművel rendelkező repülőgépen.

**JÁRTASSÁGI VIZSGÁK**

9. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(A)-jártassági vizsgát és IR-jártassági vizsgát több hajtóműves vagy egy hajtóműves repülőgépen.

**D. Integrált CPL-tanfolyam – Repülőgépek****ÁLTALÁNOS**

1. Az integrált CPL(A)-tanfolyam célja a CPL(A) szakszolgálati engedély megszerzéséhez megfelelő készségi szintű pilóták képzése.
2. Az integrált CPL(A)-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet folyamatos tanfolyamának valamennyi képzési szakaszát.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként vagy a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként. A PPL(A) vagy PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében a tanfolyam előtt teljesített repülési idő 50 százaléka, legfeljebb azonban 40 órányi repülési tapasztalat beszámítható a szükséges repülési időbe, illetve amennyiben repülőgépre éjszakai jogosítással is rendelkezik, legfeljebb 45 óra, melyből legfeljebb 20 óra számítható be a kétkormányos képzés követelmény teljesítésébe.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) a CPL(A) tudásszintre felkészítő elméleti képzést; és
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást.
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL(A)-tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, feltéve, ha a vonatkozó követelményeket teljesíti.

**▼B**

## ELMÉLETI ISMERETEK

6. A CPL(A) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 350 órányi képzést.

## ELMÉLETI VIZSGA

7. A kérelmezőnek számot kell adnia a CPL(A)-engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek – a típusjogosítás-képzést kivéve – összesen legalább 150 órát kell tartalmaznia, beleértve az előrehaladást felmérő valamennyi vizsgát, ebből a teljes tanfolyamra vonatkozóan öt óra lehet műszeres földi idő. A 150 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:

- a) 80 órányi kétkormányos oktatást, melyből legfeljebb öt óra lehet műszeres földi idő;

**▼M11**

- b) 70 óra parancsnokpilótaként teljesített repülési időt, amelyből 55 óra lehet növendék parancsnokpilótaként teljesített idő;

**▼B**

- c) 20 óra útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy legalább 540 km (300 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során két, az induktív repülőtérrel eltérő repülőtéren történő teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani;

- d) öt óra éjszakai repülést, melyből három óra kétkormányos oktatás, ebből legalább egy óra útvonalrepülés navigálással, valamint öt egyedülfelszállást és öt teljes megállással végződő egyedülleszállást;

- e) 10 órányi műszeres repülésoktatást, amelyből legfeljebb öt óra lehet műszeres földi idő FNPT I, FTD 2, FNPT II vagy FFS berendezésen. Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással, legfeljebb 10 óra beszámítandó a szükséges műszeres oktatási időbe. A BITD-n teljesített óraszámot nem kell beszámítani;

- f) öt óra repülési időt egy legalább négy személy szállítására vonatkozó tanúsítással, változtatható állászögű légsavarral és behúzható futóművel rendelkező repülőgépen.

## JÁRTASSÁGI VIZSGA

9. A repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(A)-jártassági vizsgát egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen.

**E. Modulrendszerű CPL-tanfolyam – Repülőgépek**

## ÁLTALÁNOS

1. A modulrendszerű CPL(A)-tanfolyam célja a PPL(A)-engedélyesek képzése a CPL(A) szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges készségi szinten.
2. A modulrendszerű CPL(A)-tanfolyam megkezdése előtt a kérelmezőnek rendelkeznie kell a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(A)-engedéllyel.

**▼B**

3. A repülési képzés megkezdése előtt a kérelmezőnek:

**▼M12**

a) rendelkeznie kell 150 óra repülési idővel; ezen belül 50 órát repülőgépparancsnokpilótaként, ebből pedig 10 órányi útvonalrepülést kellett teljesíteni.

A 150 óra repülőgépen teljesített repülési időbe – a parancsnokpilótaként repülőgépen teljesítendő 50 óra repülési idő kivételével – az alábbi esetekben beszámíthatók a más kategóriájú légi járművek parancsnokpilótájaként teljesített órák:

1. 20 óra helikopteren teljesített idő, ha a kérelmező rendelkezik PPL(H) szakszolgálati engedéllyel;
2. 50 óra helikopteren teljesített idő, ha a kérelmező rendelkezik CPL(H) szakszolgálati engedéllyel;
3. 10 óra TMG-n vagy vitorlázó repülőgépen teljesített idő;
4. 20 óra léghajón teljesített idő, ha a kérelmező rendelkezik PPL(As) szakszolgálati engedéllyel;
5. 50 óra léghajón teljesített idő, ha a kérelmező rendelkezik CPL(As) szakszolgálati engedéllyel.

**▼B**

b) meg kell felelnie a több hajtóműves repülőgéposztály- és típusjogosítás megszerzése előfeltételeinek a H. alrészszel összhangban, ha a jártassági vizsgára több hajtóműves repülőgépen kerül sor.

4. A modulrendszerű CPL(A)-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet folyamatos tanfolyamának valamennyi repülési képzési szakaszát. Az elméleti képzés elvégezhető egy olyan jóváhagyott képzési szervezetnél, amely csak elméleti képzést végez.

5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:

- a) a CPL(A) tudásszintre felkészítő elméleti képzést; és
- b) látás utáni és műszeres repülésoktatást.

**ELMÉLETI ISMERETEK**

6. A jóváhagyott CPL(A) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 250 órányi képzést.

**ELMÉLETI VIZSGA**

7. A kérelmezőnek számot kell adnia a CPL(A)-engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

**REPÜLÉSI KÉPZÉS**

8. A műszerjogosítással (IR) nem rendelkező kérelmezőnek részsülnie kell legalább 20 órányi kétkormányos repülésoktatásban, melyből 10 óra műszeres repülésoktatás, ebből legfeljebb öt óra lehet műszeres földi idő BITD, FNPT I vagy II, FTD 2 vagy FFS berendezésen.

9. Az érvényes IR(A) jogosítással rendelkező kérelmező esetében teljes mértékben beszámítandó a kétkormányos műszeres oktatási idő. Az érvényes IR(H) jogosítással rendelkező kérelmező esetében legfeljebb öt óra számítandó be a kétkormányos műszeres oktatási időbe, ilyenkor legalább ötórányi kétkormányos műszeres képzésben kell részesülnie repülőgépen. Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik egy, az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással, legfeljebb 10 óra beszámítandó a szükséges műszeres oktatási időbe.

10. a) Az érvényes műszerjogosítással (IR) rendelkező kérelmezőnek részsülnie kell legalább 15 órányi kétkormányos, látás utáni repülésoktatásban.

b) A repülőgépre éjszakai jogosítással nem rendelkező kérelmezőnek teljesítenie kell legalább ötórányi éjszakai repülésoktatást, melyből három óra kétkormányos oktatás, és ebből legalább egy óra útvonalrepülés navigálásal, valamint öt egyedülfelszállást és öt teljes megállással végződő egyedülfelszállást.

11. A kérelmezőnek legalább ötórányi repülésoktatást kell teljesítenie egy legalább négy személy szállítására vonatkozó tanúsítással, változtatható állászögű légsavarral és behúzható futóművel rendelkező repülőgépen.

**▼B**

## TAPASZTALAT

12. A CPL(A)-kérelmezőnek legalább 200 óra repülési idővel kell rendelkeznie, amely magában foglal legalább:
- a) 100 óra repülési időt parancsnokpilótaként, ebből 20 óra útvonalrepülés, amelynek tartalmaznia kell egy legalább 540 km (300 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren történő teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani;
  - b) öt óra éjszakai repülést, melyből három óra kétkormányos oktatás, ebből legalább egy óra útvonalrepülés navigálással, valamint öt egyedülfelszállást és öt teljes megállással végződő egyedülleszállást; és
  - c) 10 órányi műszeres repülésoktatást, melyből legfeljebb öt óra lehet műszeres földi idő FNPT I, FNPT II vagy FFS berendezésen. Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással, legfeljebb 10 óra beszámítandó a szükséges műszeres oktatási időbe. A BITD-n teljesített óraszámot nem kell beszámítani;

**▼M3**

- d) 6 óra olyan repülési időt, amelyet több hajtóműves repülőgépen kell teljesíteni, amennyiben a jártassági vizsga során több hajtóműves repülőgépet használnak.

**▼B**

- e) A parancsnokpilótaként más légi jármű-kategóriákban teljesített idő beszámítható a 200 óra repülési időbe a következőképpen:
  - i. 30 óra helikopteren teljesített idő, ha a kérelmező PPL(H)-val rendelkezik; vagy
  - ii. 100 óra helikopteren teljesített idő, ha a kérelmező CPL(H)-val rendelkezik; vagy
  - iii. 30 óra TMG-n vagy vitorlázó repülőgépen teljesített idő; vagy
  - iv. 30 óra léghajón teljesített idő, ha a kérelmező PPL(As)-sel rendelkezik; vagy
  - v. 60 óra léghajón teljesített idő, ha a kérelmező CPL(As)-sel rendelkezik.

## JÁRTASSÁGI VIZSGA

13. A repülési képzés, valamint a vonatkozó tapasztalati követelmények teljesítését követően a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(A)-jártassági vizsgát egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen.

**F. Integrált ATP/IR-tanfolyam – Helikopterek**

## ÁLTALÁNOS

1. Az integrált ATP(H)/IR-tanfolyam célja megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik többpilótás, több hajtóműves helikoptereken a kereskedelmi célú légi fuvarozásban másodpilóták lehetnek, és megszerezhetik a CPL(H)/IR-engedélyt.
2. Az integrált ATP(H)/IR-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet folyamatos tanfolyamának valamennyi képzési szakaszát.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként vagy a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(H) engedélyeseként. A PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében beszámítandó a vonatkozó repülési tapasztalat 50 %-a, legfeljebb azonban:
  - a) 40 óra, amelyből legfeljebb 20 óra lehet kétkormányos oktatás; vagy
  - b) 50 óra, amelyből legfeljebb 25 óra lehet kétkormányos oktatás, ha a beiratkozó helikopterre éjszakai jogosítással rendelkezik.

**▼B**

4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
- a) az ATPL(H) és IR tudásszintre felkészítő elméleti képzést;
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást; és
  - c) repülőszemélyzetiegyütműködés-képzést (MCC-képzést) többpilótás helikopterek üzemeltetésére.
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes ATP(H)/IR-tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

## ELMÉLETI ISMERETEK

6. Az ATP(H)/IR-elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 750 órányi képzést.
7. A repülőszemélyzetiegyütműködés-tanfolyamnak (MCC-tanfolyamnak) tartalmaznia kell legalább 25 órányi elméleti képzési feladatot.

## ELMÉLETI VIZSGA

8. A kérelmezőnek számot kell adnia az ATPL(H)- és IR-birtokosnak biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

9. A repülési képzésnek összesen legalább 195 órát kell tartalmaznia, beleértve az előrehaladást felmérő valamennyi vizsgát. A 195 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:

- a) 140 órányi kétkormányos repülésoktatást, ebből:
  1. 75 órányi látás utáni oktatás, mely magában foglalhat:
    - i. 30 órát C/D szintű helikopter FFS-en; vagy
    - ii. 25 órát FTD 2/3-on; vagy
    - iii. 20 órát helikopter FNPT II/III-on; vagy
    - iv. 20 órát repülőgépen vagy TMG-n;
  2. 50 órányi műszeres oktatás, amely magában foglalhat:
    - i. legfeljebb 20 órát helikopter FFS-en, FTD 2/3-on vagy FNPT II/III-on; vagy
    - ii. 10 órát helikopter FNPT I-en vagy repülőgépen;
  3. 15 órányi MCC-oktatás, melynek céljára helikopter FFS vagy FTD 2/3(MCC) vagy FNPT II/III(MCC) alkalmazható.

Amennyiben a repülésoktatás során alkalmazott helikopter típusa különbözik a látás utáni repülésoktatásra használt helikopter FFS típusától, a maximálisan beszámítható időt korlátozni kell a helikopter FNPT II/III-ra kiosztott időre;

- b) 55 óra parancsnokpilótaként teljesített időt, melyből 40 óra lehet a növendék parancsnokpilótaként teljesített idő. Legalább 14 óra egyedülrepülést nappal és egy óra egyedülrepülést éjszaka kell végrehajtani;
- c) 50 órányi útvonalrepülést, melyből legalább 10 óra növendék parancsnokpilótaként végzett útvonalrepülés, benne egy legalább 185 km (100 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren történő leszállást kell végrehajtani;

**▼B**

- d) öt óra repülési időt éjszaka helikopteren, amely tartalmaz háromórnyi kétkormányos oktatást, benne legalább egy óra útvonalrepülést navigálásal, és öt egyedül teljesített éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást;
- e) 50 óra kétkormányos műszeres időt, amely tartalmaz:
  - i. 10 órnyi alapfokú műszeres képzési időt; és
  - ii. 40 óra IR képzést, amelynek tartalmaznia kell legalább 10 órát több hajtóműves IFR tanúsítással rendelkező helikopteren.

**JÁRTASSÁGI VIZSGÁK**

10. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(H)-jártassági vizsgát kell tennie több hajtóműves helikopteren és műszerjogosítás-jártassági (IR-jártassági) vizsgát IFR tanúsítással rendelkező több hajtóműves helikopteren, valamint meg kell felelnie az MCC-képzés követelményeinek.

**G. Integrált ATP-tanfolyam – Helikopterek****ÁLTALÁNOS**

1. Az integrált ATP(H)-tanfolyam célja megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik többpilótás több hajtóműves VFR-jogosultságokra korlátozott helikoptereken a kereskedelmi célú légi fuvarozásban másodpilóták lehetnek, és megszerezhetik a CPL(H)-engedélyt.
  2. Az integrált ATP(H)-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát.
  3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként vagy pedig a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(H) engedélyeseként. A PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében a vonatkozó repülési tapasztalat 50 %-a beszámítható, legfeljebb azonban:
    - a) 40 óra, amelyből legfeljebb 20 óra lehet kétkormányos oktatás; vagy
    - b) 50 óra, amelyből legfeljebb 25 óra lehet kétkormányos oktatás, ha a beiratkozó helikopterre éjszakai jogosítással rendelkezik.
  4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
    - a) az ATPL(H) tudásszintre felkészítő elméleti képzést;
    - b) látás utáni és alapfokú műszeres repülésoktatást; és
    - c) repülőszemélyzeti együttműködés-képzést (MCC-képzést) többpilótás helikopterek üzemeltetésére.
  5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes ATP(H)-tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.
- ELMÉLETI ISMERETEK**
6. Az ATP(H) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 650 óra képzést.
  7. A repülőszemélyzeti együttműködés-tanfolyamnak (MCC-tanfolyamnak) tartalmaznia kell legalább 20 óra elméleti képzési feladatot.



**▼B**

## ELMÉLETI VIZSGA

8. A kérelmezőnek számot kell adnia az ATPL(H)-engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

9. A repülési képzésnek összesen legalább 150 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát. A 150 órában a kérelmezőnek teljesítenie kell, legalább:

- a) 95 órányi kétkormányos repülésoktatást, amelyből:

- i. 75 órányi látás utáni repülésoktatást, amely magában foglalhat:

1. 30 órát C/D szintű helikopter FFS-en; vagy

2. 25 órát helikopter FTD 2/3-on; vagy

3. 20 órát helikopter FNPT II/III-on; vagy

4. 20 órát repülőgépen vagy TMG-n;

- ii. ►**CI** 10 órányi alap műszeres oktatást ◀, amely magában foglalhat öt órát legalább egy helikopter FNPT I-en vagy repülőgépen;

- iii. 10 órányi MCC-oktatást, melynek céljára helikopter, helikopter FFS vagy FTD 2/3(MCC) vagy FNPT II/III(MCC) alkalmazható.

Amennyiben a repülésoktatás során alkalmazott helikopter típusa különbözik a látás utáni repülésoktatásra felhasznált helikopter FFS típusától, a maximálisan beszámítható időt korlátozni kell a helikopter FNPT II/III-ra kiosztott időre;

- b) 55 óra parancsnokpilótaként teljesített időt, amelyből 40 óra lehet a növendék parancsnokpilótaként teljesített idő. Legalább 14 órányi egyedülrepülést nappal és egyórányi egyedülrepülést éjszaka kell végezni;
- c) 50 óra útvonalrepülést, amelyből legalább 10 óra növendék parancsnokpilótaként végzett útvonalrepülés, beleértve egy olyan VFR-útvonalrepülést, amely legalább 185 km (100 NM) hosszúságú, és amely során két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren történő leszállást kell végrehajtani;
- d) öt óra repülési időt éjszaka helikopteren, mely tartalmaz háromórányi kétkormányos oktatást, benne legalább egyórányi útvonalrepülést navigálással, és öt egyedül teljesített éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást.

## JÁRTASSÁGI VIZSGÁK

10. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(H)-jártassági vizsgát több hajtóműves helikopteren, valamint meg kell felelnie az MCC-képzés követelményeinek.

**▼B****H. Modulrendszerű ATP-tanfolyam – Helikopterek**

1. Azoknak az ATPL(H)-kérelmezőknek, akik az elméleti képzésüket modulrendszerű tanfolyamon végzik, rendelkezniük kell legalább PPL(H) szakszolgálati engedéllyel és legalább a következő óraszámú képzést kell teljesíteniük 18 hónapon belül:
  - a) a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(H) engedélyes kérelmezők: 550 óra;
  - b) a CPL(H) engedélyes kérelmezők: 300 óra.
2. Azoknak az ATPL(H)/IR-kérelmezőknek, akik az elméleti képzésüket modulrendszerű tanfolyamon végzik, rendelkezniük kell legalább PPL(H) szakszolgálati engedéllyel és legalább a következő óraszámú képzést kell teljesíteniük:
  - a) a PPL(H) engedélyes kérelmezők: 650 óra;
  - b) a CPL(H) engedélyes kérelmezők: 400 óra;
  - c) az IR(H) jogosítással rendelkező kérelmezők: 500 óra;
  - d) a CPL(H)-val és IR(H)-val rendelkező kérelmezők: 250 óra.

**I. Integrált CPL/IR-tanfolyam – Helikopterek****ÁLTALÁNOS**

1. Az integrált CPL(H)/IR-tanfolyam célja megfelelő készség szintű pilóták képzése, akik képesek egypilótás, több hajtóműves helikopterek üzemeltetésére, és megszerezhetik a CPL(H)/IR-engedélyt több hajtóműves helikopterre.
2. Az integrált CPL(H)/IR-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet folyamatos tanfolyamának valamennyi képzési szakaszát.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként vagy a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(H) engedélyeseként. A PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében a vonatkozó repülési tapasztalat 50 %-a beszámítható, legfeljebb azonban:
  - a) 40 óra, melyből legfeljebb 20 óra lehet kétkormányos oktatás; vagy
  - b) 50 óra, melyből legfeljebb 25 óra lehet kétkormányos oktatás, ha a beiratkozó helikopterre éjszakai jogosítással rendelkezik.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) a CPL(H) és IR, valamint az első több hajtóműves helikopter-típusjogosítás tudásszintre felkészítő elméleti képzést; és
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást.

**▼B**

5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL(H)/IR-tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

## ELMÉLETI ISMERETEK

6. A CPL(H)/IR elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 500 órányi képzést.

## ELMÉLETI VIZSGA

7. A kérelmezőnek számot kell adnia a CPL(H)- és IR-birtokosnak biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek összesen legalább 180 órát kell tartalmaznia, beleértve az előrehaladást felmérő valamennyi vizsgát. A 180 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:

- a) 125 óra kétkormányos repülésoktatást, ebből:

- i. 75 órányi látás utáni oktatás, amely magában foglalhat:

1. 30 órát C/D szintű helikopter FFS-en; vagy
2. 25 órát helikopter FTD 2/3-on; vagy
3. 20 órát helikopter FNPT II/III-on; vagy
4. 20 órát repülőgépen vagy TMG-n;

- ii. 50 órányi műszeres oktatás, amely magában foglalhat:

1. legfeljebb 20 órát helikopter FFS-en, FTD 2/3-on vagy FNPT II/III-on; vagy
2. 10 órát egy helikopter FNPT I-en vagy repülőgépen.

Amennyiben a repülésoktatás során alkalmazott helikopter típusa különbözik a látás utáni repülésoktatásra használt FFS típusától, a maximumisan beszámítható időt korlátozni kell a FNPT II/III-ra kiosztott időre;

- b) 55 óra parancsnokpilótaként teljesített időt, melyből 40 óra lehet a növendék parancsnokpilótaként teljesített idő. Legalább 14 óra egyedülrepülést nappal és egy óra egyedülrepülést éjszaka kell végrehajtani;
- c) 10 órányi kétkormányos útvonalrepülést;
- d) 10 órányi útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy legalább 185 km (100 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren történő teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani;
- e) öt óra repülési időt éjszaka helikopteren, mely tartalmaz három óra kétkormányos oktatást, benne legalább egy óra útvonalrepülést navigálással, és öt egyedül teljesített éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást;

**▼B**

- f) 50 óra kétkormányos műszeres időt, amely magában foglal:
- i. 10 óra alap műszeres oktatási időt; és
  - ii. 40 órányi IR képzést, amelynek tartalmaznia kell legalább 10 órát több hajtóműves IFR tanúsítással rendelkező helikopteren.

**JÁRTASSÁGI VIZSGA**

9. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(H)-jártassági vizsgát több hajtóműves vagy egy hajtóműves helikopteren és az IR-jártassági vizsgát IFR tanúsítással rendelkező több hajtóműves helikopteren.

**J. Integrált CPL-tanfolyam – Helikopterek****ÁLTALÁNOS**

1. Az integrált CPL(H)-tanfolyam célja a CPL(H) szakszolgálati engedély megszerzéséhez megfelelő készségszintű pilóták képzése.
2. Az integrált CPL(H)-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet folyamatos tanfolyamának valamennyi képzési szakaszát.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként vagy a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(H) engedélyeseként. A PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében beszámítandó a vonatkozó repülési tapasztalat 50 %-a, legfeljebb azonban:
  - a) 40 óra, melyből legfeljebb 20 óra lehet kétkormányos oktatás; vagy
  - b) 50 óra, melyből legfeljebb 25 óra lehet kétkormányos oktatás, ha a beiratkozó helikopterre éjszakai jogosítással rendelkezik.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) CPL(H) tudásszintre felkészítő elméleti képzést; és
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást.
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL(H)-tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

**ELMÉLETI ISMERETEK**

6. A jóváhagyott CPL(H) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 350 órányi vagy, ha a kérelmező PPL-engedélyes, 200 órányi képzést.

**ELMÉLETI VIZSGA**

7. A kérelmezőnek számot kell adnia a CPL(H)-engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

**▼B**

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek összesen legalább 135 órát kell tartalmaznia, beleértve az előrehaladást felmérő valamennyi vizsgát, melyből öt óra lehet műszeres földi idő. A 135 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:

a) 85 órányi kétkormányos repülésoktatást, ebből:

i. legfeljebb 75 órányi látás utáni oktatás, és magában foglalhat:

1. 30 órát C/D szintű helikopter FFS-en; vagy

2. 25 órát helikopter FTD 2/3-on; vagy

3. 20 órát helikopter FNPT II/III-on; vagy

4. 20 órát repülőgépen vagy TMG-n;

ii. legfeljebb 10 órányi műszeres oktatást, és magában foglalhat öt órát legalább egy helikopter FNPT I-en vagy repülőgépen.

Amennyiben a repülésoktatás során alkalmazott helikopter típusa különbözik a látás utáni repülésoktatásra használt FFS típusától, a maximálisan beszámítható időt korlátozni kell a FNPT II/III-ra kiosztott időre;

b) 50 óra parancsnokpilótaként teljesített időt, ebből 35 óra lehet a növendék parancsnokpilótaként teljesített idő. Legalább 14 óra egyedülrepülést nappal és egy óra egyedülrepülést éjszaka kell végezni;

c) 10 órányi kétkormányos útvonalrepülést;

d) 10 órányi útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy legalább 185 km (100 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren történő teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani;

e) öt óra repülési időt éjszaka helikopteren, amely magában foglal háromórányi kétkormányos oktatást, benne legalább egy óra útvonalrepülést navigálással, és öt egyedül teljesített éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást;

f) 10 órányi kétkormányos műszeres képzést, amely magában foglal legalább öt órát helikopteren.

## JÁRTASSÁGI VIZSGA

9. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(H)-jártassági vizsgát.

**K. Modulrendszerű CPL-tanfolyam – Helikopterek**

## ÁLTALÁNOS

1. A modulrendszerű CPL(H)-tanfolyam célja a PPL(H)-engedélyesek képzése a CPL(H) szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges készségszinten.

**▼B**

2. A modulrendszerű CPL(H)-tanfolyam megkezdése előtt a kérelmezőnek rendelkeznie kell a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(H)-engedéllyel.
3. A repülési képzés megkezdése előtt a kérelmező:

**▼M11**

- a) teljesített 155 óra repülési időt helikopterpilótaként, ebből 50 órát parancsnokpilótaként, ebből pedig 10 órányi útvonalrepülést.

A 155 óra helikopteren teljesített repülési időbe – a parancsnokpilótaként helikopteren teljesítendő 50 óra repülési idő kivételével – az alábbi esetekben beszámíthatóak a más kategóriájú légi járművek parancsnokpilótájaként teljesített órák:

1. 20 óra repülőgépen teljesített idő, ha a kérelmező rendelkezik PPL(A) szakszolgálati engedéllyel;
2. 50 óra repülőgépen teljesített idő, ha a kérelmező rendelkezik CPL(A) szakszolgálati engedéllyel;
3. 10 óra TMG-n vagy vitorlázó repülőgépen teljesített idő;
4. 20 óra léghajón teljesített idő, ha a kérelmező rendelkezik PPL(As) szakszolgálati engedéllyel;
5. 50 óra léghajón teljesített idő, ha a kérelmező rendelkezik CPL(As) szakszolgálati engedéllyel;

**▼B**

- b) megfelel az FCL.725 és FCL.720.H pontban meghatározottaknak, ha a jártassági vizsgára több hajtóműves helikopteren kerül sor.
4. A modulrendszerű CPL(H)-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet folyamatos tanfolyamának valamennyi repülési képzési szakaszát. Az elméleti képzés elvégezhető olyan jóváhagyott képzési szervezetnél, amely csak elméleti képzést végez.
5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) a CPL(H) tudásszintre felkészítő elméleti képzést; és
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást.

## ELMÉLETI ISMERETEK

6. A jóváhagyott CPL(H) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 250 órányi képzést.

## ELMÉLETI VIZSGA

7. A kérelmezőnek számot kell adnia a CPL(H)-engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A műszerjogosítással (IR) nem rendelkező kérelmezőnek részesülnie kell legalább 30 órányi kétkormányos repülésoktatásban, amely tartalmaz:
  - a) 20 órányi látás utáni oktatást, amely magában foglalhat öt órát helikopter FFS-en, FTD 2/3-on vagy FNPT II/III-on; és
  - b) 10 órányi műszeres oktatást, amely magában foglalhat öt órát legalább egy helikopter FTD 1-ben vagy FNPT I-en vagy repülőgépen.
9. Az érvényes IR(H) jogosítással rendelkező kérelmező esetében teljes mértékben beszámítandó a kétkormányos műszeres oktatási idő. Az érvényes IR(A) jogosítással rendelkező kérelmezőnek legalább ötórányi kétkormányos műszeres képzésben kell részesülnie helikopteren.

**▼B**

10. A helikopterre éjszakai jogosítással nem rendelkező kérelmezőnek teljesítenie kell legalább ötórányi éjszakai repülésoktatást, ebből háromórányi kétkormányos oktatás, mely tartalmaz legalább egyórányi útvonalrepülést navigálással, valamint öt egyedül teljesített éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást.

## TAPASZTALAT

11. A CPL(H)-kérelmezőnek legalább 185 óra repülési időt kell teljesítenie, beleértve 50 óra parancsnokpilótaként teljesített időt, amelyből 10 óra parancsnokpilótaként végzett útvonalrepülés, beleértve egy legalább 185 km (100 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren történő teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani.

A parancsnokpilótaként más légi jármű-kategóriákban teljesített idő beszámítható a 185 óra repülési időbe a következőképpen:

- a) 20 óra repülőgépen teljesített idő, ha a kérelmező PPL(A)-val rendelkezik; vagy
- b) 50 óra repülőgépen teljesített idő, ha a kérelmező CPL(A)-val rendelkezik; vagy
- c) 10 óra TMG-n vagy vitorlázó repülőgépen teljesített idő; vagy
- d) 20 óra léghajón teljesített idő, ha a kérelmező PPL(As)-sel rendelkezik; vagy
- e) 50 óra léghajón teljesített idő, ha a kérelmező CPL(As)-sel rendelkezik.

## JÁRTASSÁGI VIZSGA

12. A repülési képzés elvégzése és a vonatkozó tapasztalat megszerzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(H)-jártassági vizsgát.

**L. Integrált CPL/IR-tanfolyam – Léghajók**

## ÁLTALÁNOS

1. Az integrált CPL(As)/IR-tanfolyam célja megfelelő készség szintű pilóták képzése, akik képesek léghajók üzemeltetésére és a CPL(As)/IR-engedély megszerzésére.
2. Az integrált CPL(As)/IR-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet folyamatos tanfolyamának valamennyi képzési szakaszát.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként vagy a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(As), PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként. A PPL(As), PPL(A) vagy PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében beszámítandó legfeljebb:
  - a) 10 óra, amelyből legfeljebb öt óra lehet kétkormányos oktatás; vagy
  - b) 15 óra, amelyből legfeljebb hét óra lehet kétkormányos oktatás, ha a beiratkozó léghajóra éjszakai jogosítással rendelkezik.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) CPL(As) és IR, valamint az első léghajó típusjogosítás tudásszintre felkészítő elméleti képzést; és
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást.

**▼B**

5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL/IR(As)-tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

## ELMÉLETI ISMERETEK

6. A CPL(As)/IR elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 500 órányi képzést.

## ELMÉLETI VIZSGA

7. A kérelmezőnek számot kell adnia a CPL(As)- és IR-birtokosnak biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek összesen legalább 80 órát kell tartalmaznia, beleértve az előrehaladást felmérő valamennyi vizsgát. A 80 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:

- a) 60 órányi kétkormányos repülésoktatást, ebből:

- i. 30 órányi látás utáni oktatást, amely magában foglalhat:

1. 12 órát léghajó FFS-en; vagy
2. 10 órát léghajó FTD-n; vagy
3. nyolc órát léghajó FNPT II/III-on; vagy
4. nyolc órát repülőgépen, helikopteren vagy TMG-n;

- ii. 30 órányi műszeres oktatást, amely magában foglalhat:

1. legfeljebb 12 órát léghajó FFS-en, FTD-n vagy FNPT II/III-on; vagy
2. hat órát legalább léghajó FTD 1 vagy FNPT I berendezésen vagy repülőgépen.

Amennyiben a repülésoktatás során alkalmazott léghajó típusa különbözik a látás utáni repülésoktatásra használt FFS típusától, a maximálisan beszámítható időt korlátozni kell nyolc órára;

- b) 20 óra parancsnokpilótaként teljesített időt, amelyből öt óra lehet növendék parancsnokpilótaként teljesített idő. Legalább 14 óra egyedülrepülést nappal és egy óra egyedülrepülést éjszaka kell végrehajtani;
- c) ötórányi útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy legalább 90 km (50 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során a rendeltetési repülőtéren két teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani;
- d) öt óra repülési időt éjszaka léghajón, amely tartalmaz háromórányi kétkormányos oktatást, benne legalább egyórányi útvonalrepülést navigálással, és öt egyedül teljesített éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell felszállást és leszállást;
- e) 30 óra kétkormányos műszeres időt, amely magában foglal:
- i. 10 órányi alapfokú műszeres oktatási időt; és
  - ii. 20 óra IR-képzést, amelynek tartalmaznia kell legalább 10 órát több hajtóműves IFR tanúsítással rendelkező léghajón.



**▼B****JÁRTASSÁGI VIZSGA**

9. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(As)-jártassági vizsgát kell tennie több hajtóműves vagy egy hajtóműves léghajón és műszerjogosítás-jártassági (IR-jártassági) vizsgát IFR tanúsítással rendelkező több hajtóműves léghajón.

**M. Integrált CPL-tanfolyam – Léghajók****ÁLTALÁNOS**

1. Az integrált CPL(As)-tanfolyam célja a CPL(As) szakszolgálati engedély megszerzéséhez megfelelő készségszintű pilóták képzése.
2. Az integrált CPL(As)-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként vagy a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(As), PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként. A PPL(As), PPL(A) vagy PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében beszámítandó legfeljebb:
- a) 10 óra repülési idő, melyből legfeljebb öt óra lehet kétkormányos oktatás; vagy
  - b) 15 óra repülési idő, melyből legfeljebb hét óra lehet kétkormányos oktatás, ha a beiratkozó léghajóra éjszakai jogosítással rendelkezik.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
- a) CPL(As) tudásszintre felkészítő elméleti képzést; és
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást.
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL(As)-tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

**ELMÉLETI ISMERETEK**

6. A jóváhagyott CPL(As)-elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 350 órányi vagy, ha a kérelmező PPL engedélyes, 200 órányi képzést.

**ELMÉLETI VIZSGA**

7. A kérelmezőnek számot kell adnia a CPL(As)-engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

**REPÜLÉSI KÉPZÉS**

8. A repülési képzésnek összesen legalább 50 órát kell tartalmaznia, beleértve az előrehaladást felmérő valamennyi vizsgát, ebből öt óra lehet műszeres földi idő. Az 50 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:
- a) 30 órányi kétkormányos oktatást, melyből legfeljebb öt óra lehet műszeres földi idő;
  - b) 20 óra repülési időt parancsnokpilótaként;
  - c) ötórányi kétkormányos útvonalrepülést;
  - d) ötórányi útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy legalább 90 km (50 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során a rendeltetési repülőtéren két teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani;

**▼B**

- e) öt óra repülési időt éjszaka léghajón, mely magában foglal háromórányi kétkormányos oktatást, benne legalább egy óra útvonalrepülést navigálással, és öt egyedül teljesített éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell felszállást és leszállást;
- f) 10 órányi kétkormányos műszeres képzést, amely magában foglal legalább öt óra léghajón teljesített repülési időt.

**JÁRTASSÁGI VIZSGA**

- 9. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(As)-jártassági vizsgát.

**N. Modulrendszerű CPL-tanfolyam – Léghajók****ÁLTALÁNOS**

- 1. A modulrendszerű CPL(As)-tanfolyam célja a PPL(As)-engedélyesek képzése a CPL(As) szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges készségszinten.
- 2. A modulrendszerű CPL(As)-tanfolyam megkezdése előtt a kérelmező:
  - a) rendelkezik a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kiadott PPL(As) engedéllyel;
  - b) teljesített 200 óra repülési időt léghajópilótaként, ebből 100 órát parancnokpilótaként, melyből 50 óra útvonalrepülés.
- 3. A CPL(As) modulrendszerű-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet folyamatos tanfolyamának valamennyi repülési képzési szakaszát. Az elméleti képzés elvégezhető olyan jóváhagyott képzési szervezetnél, amely csak elméleti képzést végez.
- 4. A tanfolyamnak a következőt kell tartalmaznia:
  - a) a CPL(As) tudásszintre felkészítő elméleti képzést; és
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást.

**ELMÉLETI ISMERETEK**

- 5. A jóváhagyott CPL(As) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 250 óra képzést.

**ELMÉLETI VIZSGA**

- 6. A kérelmezőnek számot kell adnia a CPL(As)-engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

**REPÜLÉSI KÉPZÉS**

- 7. A műszerjogosítással (IR) nem rendelkező kérelmezőnek teljesítenie kell legalább 20 órányi kétkormányos repülésoktatást, amely tartalmaz:
  - a) 10 órányi látás utáni oktatást, amely magában foglalhat öt órát léghajó FFS-en, FTD 2/3-on vagy FNPT II/III-on; és
  - b) 10 órányi műszeres oktatást, amely magában foglalhat öt órát legalább egy léghajó FTD 1-ben vagy FNPT 1-en vagy repülőgépen.

**▼B**

8. Az érvényes IR(As) jogosítással rendelkező kérelmezőnek teljes mértékben beszámítandó a kétkormányos műszeres oktatási idő. Egy másik légi jármű-kategóriában érvényes IR jogosítással rendelkező kérelmezőnek legalább öt óra kétkormányos műszeres képzésben kell részesülnie léghajón.
9. A léghajóra éjszakai jogosítással nem rendelkező kérelmezőnek teljesítenie kell legalább ötórányi éjszakai repülésoktatást, ebből háromórányi kétkormányos oktatás, amely tartalmaz legalább egy óra útvonalrepülést navigálással, valamint öt egyedül teljesített éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást.

## TAPASZTALAT

10. A CPL(As)-kérelmezőnek legalább 250 óra léghajón teljesített repülési idővel kell rendelkeznie, beleértve 125 óra parancsnokpilótaként teljesített időt, amelyből 50 óra parancsnokpilótaként végzett útvonalrepülés, beleértve egy legalább 90 km (50 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során a rendeltetési repülőtéren egy teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani.

A parancsnokpilótaként más légi jármű-kategóriákban teljesített idő beszámítható a 185 óra repülési időbe a következőképpen:

- a) 30 óra repülőgépen vagy helikopteren teljesített idő, ha a kérelmező PPL(A)-val vagy PPL(H)-val rendelkezik; vagy
- b) 60 óra repülőgépen vagy helikopteren teljesített idő, ha a kérelmező CPL(A)-val vagy CPL(H)-val rendelkezik; vagy
- c) 10 óra TMG-n vagy vitorlázó repülőgépen teljesített idő; vagy
- d) 10 óra ballonon teljesített idő.

## JÁRTASSÁGI VIZSGA

11. A repülési képzés elvégzése és a vonatkozó tapasztalat megszerzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(As)-jártassági vizsgát.



#### 4. függelék

### Jártassági vizsga a CPL kiadásához

#### A. Általános

1. A CPL-jártassági vizsgát kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön kell oktatásban részesülnie, mint amilyennel a jártassági vizsgán repül.
2. A kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vonatkozó szakaszain. Egy szakasz bármely elemének sikertelensége az adott szakasz sikertelenségét jelenti. Egynél több szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. Egyetlen szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott szakaszból kell újra vizsgáznia. A megismételt vizsga bármely szakaszának sikertelensége esetén, beleértve azokat a szakaszokat is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. A jártassági vizsga minden vonatkozó szakaszát hat hónapon belül teljesíteni kell. Amennyiben két vizgákísérllet sem hoz sikert a vizsga minden vonatkozó szakaszában, akkor ez további képzést von maga után.
3. Bármely sikertelen jártassági vizsgát követően további képzés határozható meg. A megkísérelhető jártassági vizsgák számára nézve nincs korlátozás.

#### A VIZSGA LEFOLYTATÁSA

4. Amennyiben a repülésvizsgáztató (FE) által nem megfelelőnek ítélt indokok miatt a kérelmező megszakítja a jártassági vizsgát, akkor a teljes jártassági vizsgát meg kell ismételnie. Amennyiben a kérelmező a repülésvizsgáztató (FE) által megfelelőnek ítélt indokok miatt szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor egy további repülés során csak a nem teljesített szakaszokból kell vizsgáznia.
5. A repülésvizsgáztató (FE) megítélése alapján a kérelmező a vizsga bármely manőverét vagy eljárását egyszer megismételheti. A repülésvizsgáztató (FE) bármely fázisban leállíthatja a vizsgát, ha úgy ítéli meg, hogy a kérelmező repülési jártassága a teljes vizsga megismétlését teszi szükségessé.
6. A kérelmezőnek olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye a parancsnokpilóta-feladatkör ellátását és a vizsga végrehajtását, mintha a repülészemélyzet más tagja nem tartózkodna a fedélzeten. A felelősség a repülés során a nemzeti előírásoknak megfelelően oszlik meg.
7. A kérelmező jelenti a repülésvizsgáztatónak (FE) az elvégzett ellenőrzéseket és feladatokat, beleértve a rádióberendezések azonosítását. Az ellenőrzéseket a vizsgán használt repülőgép ellenőrzési listája (checklist) szerint kell elvégezni. A vizsgára történő repülés előtti felkészülés alkalmával a kérelmező köteles a teljesítménybeállításokat, illetve a sebességeket meghatározni. A felszállási, megközelítési és leszállási teljesítményre vonatkozó adatokat a kérelmezőnek az alkalmazott repülőgép üzemelési kézikönyvének vagy repülési kézikönyvének megfelelően kell kiszámítania.
8. A repülésvizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, csak akkor, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve az egyéb forgalom elfogadhatatlan akadályozásának elkerülése érdekében szükséges.

#### B. A jártassági vizsga tartalma CPL kiadásához – Repülőgépek

1. A jártassági vizsgán használt repülőgépeknek meg kell felelnie a kiképző-repülőgépekre nézve meghatározott követelményeknek, és legalább négy személy szállítására vonatkozó tanúsítással, változtatható állásszögű légcsavarral és behúzható futóművel kell rendelkeznie.
2. A teljesítendő útvonalat a vizsgáztató választja meg, és a célrepülőternek irányítószolgálattal kell rendelkeznie. A repülés tervezéséért a kérelmező a felelős, és gondoskodnia kell arról, hogy a repülés végrehajtásához szükséges felszerelés és dokumentáció a fedélzeten legyen. A repülés időtartama legalább 90 perc.

**▼B**

3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
- a repülőgép üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
  - minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
  - jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
  - a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni; és
  - a légi járművet mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség.

**TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN**

4. Az alábbi határértékeket kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt repülőgép kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

**Magasságtartás**

szokásos repülés	± 100 láb
szimulált hajtómű-meghibásodással	± 150 láb

Útvonaltartás rádió navigációs eszközök használatával  
± 5°

**Iránytartás**

szokásos repülés	± 10°
szimulált hajtómű-meghibásodással	± 15°

**Sebességtartás**

felszállás és megközelítés	± 5 csomó
minden más repülési üzemmód	± 10 csomó

**A VIZSGA TARTALMA**

5. A 2. szakasz c) és e) iv. pont és az egész 5–6. szakasz végrehajtható FNPT II-n vagy FFS-en.

A repülőgép-ellenőrző lista, a repülőszaktudás, a repülőgép vezetése külső, vizuális ellenőrző pontok alapján, a jégtelenítő, illetve jegesedést gátló eljárások, valamint a repülésre veszélyes helyzet és hiba kezelésének alkalmazása minden szakaszra vonatkozik.

1. SZAKASZ — REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS	
a	Repülés előtti felkészülés, benne: a repülés tervezése, dokumentáció, tömeg és súlypont meghatározása, időjárási adatok összeállítása, NOTAM-ok
b	Repülőgép ellenőrzése és kiszolgálása
c	Gurulás és felszállás
d	Teljesítménymeghatározások és trimmbeállítások
e	Repülőtéri és forgalmi eljárások
f	Indulási eljárás, magasságmérő beállítása, összeütközés elkerülése (vizuális körütekintés)
g	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások



2. SZAKASZ — ÁLTALÁNOS REPÜLÉSI TEVÉKENYSÉG	
a	A repülőgép vezetése külső vizuális referencia alapján, beleértve az egyenes vonalú vízszintes repülést, emelkedést, süllyedést, külső figyelést
b	Repülés kritikusan alacsony sebességgel, beleértve a kezdeti és teljes átesés felismerését és elhárítását
c	Fordulók, beleértve a leszállási konfigurációs fordulót. Túldöntött (45°-os bedöntésű) fordulók
d	Repülés kritikusan magas sebességgel, beleértve a zuhanó spirál felismerését és elhárítását
e	Kizárólag műszerek igénybevételével végzett repülés, benne: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. vízszintes repülés, utazó konfiguráció, irány, magasság és repülési sebesség tartása</li> <li>ii. emelkedő és süllyedő fordulók 10°–30°-os bedöntéssel</li> <li>iii. szokatlan térbeli helyzet megszüntetése</li> <li>iv. részlegesen letakart műszerfallal történő repülés</li> </ul>
f	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
3. SZAKASZ — ÚTVONALELJÁRÁSOK	
a	A repülőgép vezetése külső vizuális ellenőrző pontok alapján, beleértve az utazó konfiguráció hatótávolság/repülési időtartam megfontolásait
b	Tájékozódás, térképolvasás
c	Magasság-, sebesség-, iránytartás, külső figyelés
d	Magasságmérő beállítása. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
e	Repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag-felhasználás, útvonaltól való eltérés meghatározása és az útvonal helyesbítése
f	Meteorológiai feltételek megfigyelése, trendek megállapítása, kitérés megtervezése
g	Útvonal tartása, helyzetmeghatározás (NDB vagy VOR segítségével), berendezések azonosítása (műszeres repülés). Kitérő repülőterre való repülés tervének végrehajtása (vizuális repülés)
4. SZAKASZ — MEGKÖZELÍTÉSI ÉS LESZÁLLÁSI ELJÁRÁSOK	
a	Érkezési eljárások, magasságmérő-beállítás, ellenőrzések, külső figyelés
b	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
c	Átstartolás alacsony magasságból
d	Szokásos leszállás, leszállás oldalszélben (alkalmas feltételek esetén)
e	Rövidpályás leszállás
f	Megközelítés és leszállás alapjáraton (csak egymotoros)
g	Leszállás fékszárny használata nélkül
h	Repülés utáni teendők

## ▼B

## 5. SZAKASZ — SZOKÁSOSTÓL ELTÉRŐ ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK

Ez a szakasz az 1–4. szakasszal összekapcsolható

a	Felszállás utáni szimulált hajtómű-meghibásodás (biztonságos magasságon), teendők tűz esetén
b	Berendezések meghibásodásai, beleértve futómű vészkiengedését, elektromos és fékhibát
c	Kényszerleszállás (szimulált)
d	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
e	Szóbeli kérdések

## 6. SZAKASZ — SZIMULÁLT ASZIMMETRIKUS REPÜLÉS ÉS VONATKOZÓ OSZTÁLY- VAGY TÍPUSFÜGGŐ FELADATOK

Ez a szakasz az 1–5. szakasszal összekapcsolható

a	Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságban vagy FFS-en végrehajtva)
b	Aszimmetrikus megközelítés és átstartolás
c	Aszimmetrikus megközelítés és teljes megállással végződő leszállás
d	Hajtómű-leállítás és -újraindítás
e	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások, repülőszaktudás
f	Az osztály- vagy típusjogosítás-jártassági vizsga bármely további, a repülésvizsgáztató (FE) döntése alapján vonatkozó része, ha lehetséges, a következőkkel együtt: <ol style="list-style-type: none"> <li>i. repülőgéprendszerek, beleértve a robotpilóta kezelését</li> <li>ii. nyomáskiegyenlítő rendszer üzemeltetése</li> <li>iii. a jégtelenítő rendszer és a jegesedésgátló rendszer használata</li> </ol>
g	Szóbeli kérdések

## C. A jártassági vizsga tartalma CPL kiadásához – Helikopterek

1. A jártassági vizsgán használt helikopternek meg kell felelnie a kiképzőhelikopterekre nézve meghatározott követelményeknek.
2. A teljesítendő területet és útvonalat a repülésvizsgáztató (FE) választja meg, az alacsony magasságú és függeszkedési feladatok végrehajtását pedig egy jóváhagyott repülőtér/területen kell végezni. A 3. szakasz feladataihoz használt útvonalak végződhetnek az indulási repülőtérre vagy egy másik repülőtérre, egy célrepülőtérre azonban irányítószolgálattal kell rendelkeznie. A jártassági vizsga lefolytatható két repülés keretében is. A repülés(ek) teljes időtartama legalább 90 perc.
3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
  - a) a helikopter üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
  - b) minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
  - c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
  - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni; és
  - e) a helikoptert mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség.

**▼B****TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN**

4. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt helikopter kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

**Magasságtartás**

szokásos repülés	± 100 láb
szimulált súlyos vészhelyzetben	± 150 láb

Útvonaltartás rádió navigációs eszközök használatával ± 10°

**Iránytartás**

szokásos repülés	± 10°
szimulált súlyos vészhelyzetben	± 15°

**Sebességtartás**

felszállás és megközelítés, több hajtóműves	± 5 csomó
minden más repülési üzemmód	± 10 csomó

**Földhöz viszonyított elmozdulás**

felszállás és függeszkedés a légpárna hatásójában	± 3 láb
leszállás oldalirányú vagy hátrafelé történő elmozdulás nélkül	

**A VIZSGA TARTALMA**

5. A 4. szakasz elemei végrehajthatóak helikopter FNPT-n vagy helikopter FFS-en. A helikopter-ellenőrző lista, a repülőszaktudás, a helikopter vezetése külső, vizuális ellenőrző pontok alapján, a jégtelenítő eljárások, valamint a repülésre veszélyes helyzet és hiba kezelésének alkalmazása minden szakaszra vonatkozik.

1. SZAKASZ — REPÜLÉS ELŐTTI/REPÜLÉS UTÁNI ELLENŐRZÉSEK ÉS ELJÁRÁSOK	
a	Helikopterismeretek (pl.: műszaki napló, üzemanyag, tömeg és súlypont, teljesítmény), a repülés tervezése, dokumentáció, NOTAM-ok, időjárás
b	Repülés előtti ellenőrzési tevékenység, az alkatrészek elhelyezkedése és feladata
c	A pilótafülke ellenőrzése, indítási eljárás
d	A kommunikációs és navigációs berendezések ellenőrzése, a frekvenciák kiválasztása és beállítása
e	Felszállás előtti eljárás, R/T eljárás, ATC összeköttetés – utasítások betartása
f	Beállítás az állóhelyre, leállítás és repülés utáni eljárások
2. SZAKASZ — MANŐVEREK FÜGGESZKEDÉSBEN, SPECIÁLIS VEZETÉSI MÓDOK ÉS KORLÁTOZOTT TERÜLETEK	
a	Felszállás és leszállás (elemelkedés és földetérés)
b	Gurulás, légi gurulás



▼B

c	Függeszkedés egy helyben, szembe-, oldal- és hátszélben
d	Függeszkedés egy helyben elfordulásokkal, 360° balra és jobbra (helyben elfordulások)
e	Elmozdulások függeszkedésben előre, oldalra és hátra
f	Szimulált hajtómű-meghibásodás függeszkedés közben
g	Gyors megállások széllal szemben és hátszélben
h	Lejtős talajra/előkészítetlen helyekre történő leszállások és felszállások
i	Felszállások (különböző profilokkal)
j	Felszállás oldalszélben, hátszélben (ha kivitelezhető)
k	Felszállás maximális felszállótömeggel (valóságos vagy szimulált)
l	Megközelítések (különböző profilokkal)
m	Korlátozott teljesítménnyel történő felszállás és leszállás
n	Autorotáció (FE választ ki kettőt a következő módozatok közül: alap, nagy távolságra, alacsony sebességgel és 360° fordulókkal történő autorotáció)
o	Autorotációs leszállás
p	Gyakorló kényszerleszállás teljesítményráadással
q	Teljesítmény-ellenőrzések, felderítési technika, megközelítési és indulási technikák

## 3. SZAKASZ — NAVIGÁCIÓ — ÚTVONALELJÁRÁSOK

a	Navigáció és tájékozódás különböző tengerszint/földfelszín feletti magasságokról, térképolvasás
b	Tengerszint/földfelszín feletti magasság-, sebesség-, iránytartás, légtérfigyelés, magasságmérő-beállítás
c	A repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag-felhasználás, repülési időtartam, várható érkezési idő (ETA), útvonaltól való eltérés meghatározása és az útvonal helyesbítése, műszerek figyelése
d	Meteorológiai feltételek megfigyelése, kitérés megtervezése
e	Útvonal tartása, helyzetmeghatározás (NDB és/vagy VOR segítségével), berendezések azonosítása
f	ATC összeköttetés és az előírások figyelembevétele stb.

## 4. SZAKASZ — KIZÁRÓLAG MŰSZEREK IGÉNYBEVÉTELÉVEL VÉGZETT REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK ÉS MANŐVEREK

a	Vízszintes repülés, irány-, magasság- és sebességtartás
b	Egykanalas vízszintes fordulók megadott irányokra, 180°–360°-os fordulók balra és jobbra
c	Emelkedés és süllyedés, beleértve egykanalas fordulókat megadott irányokra
d	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése
e	30°-os bedöntésű fordulók, elfordulás 90°-ig balra és jobbra



## 5. SZAKASZ — SZOKÁSOSTÓL ELTÉRŐ ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK (ADOTT ESETBEN SZIMULÁLT VÁLTOZAT)

1. megjegyzés: Amennyiben a vizsga több hajtóműves helikopteren történik, egy szimulált hajtómű-meghibásodási gyakorlatot is el kell végezni, beleértve az egy hajtóműves megközelítést és leszállást.

2. megjegyzés: A repülésvizsgáztató kiválaszt négyet az alábbiak közül:

a	Hajtómű-/motorhibák, beleértve a szabályozómeghibásodást, a karburátor/motorjegesedést, az olajrendszert (amelyik alkalmazható)
b	Üzemanyagrendszer-hiba
c	Elektromosrendszer-hiba
d	Hidraulikusrendszer-hiba, beleértve a hidraulika nélkül végrehajtott megközelítést és leszállást (amelyik alkalmazható)
e	A forgószárny- és/vagy a forgatónyomaték-kiegyensúlyozó rendszer hibája (FFS-en vagy csak szóban történő megvitatás)
f	Tűzvédelmi gyakorlatok, beleértve a füst elleni védelmet és füsteltávolítást (amelyik alkalmazható)
g	Egyéb szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások, a megfelelő repülési kézikönyv alapján, beleértve a több hajtóműves helikopterek esetében az alábbiakat:  Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás közben: megszakított felszállás a felszálláskor érvényes elhatározási pontnál (TDP) vagy előtte, vagy biztonságos kényszerleszállás a felszállás megkezdése utánra meghatározott pontnál (DPATO) vagy előtte, illetve röviddel a TDP vagy DPATO után.  Leszállás szimulált hajtómű-meghibásodással: leszállás vagy átstartolás a leszálláskor érvényes elhatározási pont (LDP) előtt vagy a leszállás előttre meghatározott pont (DPBL) előtt bekövetkezett hajtómű-meghibásodás esetén;  az LDP után bekövetkezett hajtómű-meghibásodást követően, illetve a DPBL után végrehajtott biztonságos kényszerleszállás.

### D. A jártassági vizsga tartalma CPL kiadásához – Léghajók

- A jártassági vizsgán használt léghajónak meg kell felelnie a kiképzőléghajókra meghatározott követelményeknek.
- A teljesítendő területet és útvonalat a repülésvizsgáztató (FE) választja meg. A 3. szakasz feladataihoz használt útvonalak végződhetnek az indulási repülőtéren vagy egy másik repülőtéren, egy célrepülőtérnek azonban irányítószolgálatlallal kell rendelkeznie. A jártassági vizsga lefolytatható két repülés keretében is. A repülés(ek) teljes időtartama legalább 60 perc.
- A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
  - a léghajó üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
  - minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
  - jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
  - a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni; és
  - a léghajót mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség.

### TÚRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

- A következő határértékeket kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt léghajó kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

**▼B**

## Magasságtartás

szokásos repülés	± 100 láb
szimulált súlyos vész helyzetben	± 150 láb

Útvonal tartás rádió navigációs eszközök használatával ± 10°

## Iránytartás

szokásos repülés	± 10°
szimulált súlyos vész helyzetben	± 15°

## A VIZSGA TARTALMA

5. Az 5. és 6. szakasz elemei végrehajthatóak léghajó FNPT-n vagy léghajó FFS-en. A léghajó-ellenőrző lista, a repülőszaktudás, a léghajó vezetése külső, vizuális ellenőrző pontok alapján, a jégtelenítő eljárások, valamint a repülésre veszélyes helyzet és hiba kezelésének alkalmazása minden szakaszra vonatkozik.

## 1. SZAKASZ — REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS

a	Repülés előtti felkészülés, benne: a repülés tervezése, dokumentáció, tömeg és súlypont meghatározása, időjárási adatok összeállítása, NOTAM-ok
b	Léghajó-ellenőrzés és -kiszolgálás
c	Árbocról történő elengedési eljárás, földi manőverezés és felszállás
d	Teljesítménymeghatározások és trimmbeállítások
e	Repülőtéri és forgalmi eljárások
f	Indulási eljárás, magasságmérő beállítása, összeütközés elkerülése (vizuális körülmények között)
g	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

## 2. SZAKASZ — ÁLTALÁNOS REPÜLÉSI TEVÉKENYSÉG

a	A léghajó vezetése külső vizuális referencia alapján, beleértve az egyenes vonalú vízszintes repülést, emelkedést, süllyedést, külső figyelést
b	Repülés nyomásmagasságon
c	Fordulók
d	Meredek süllyedések és emelkedések
e	Kizárólag műszerek igénybevételével végzett repülés, benne: i. vízszintes repülés, irány, magasság és repülési sebesség tartása ii. emelkedő és süllyedő fordulók iii. szokatlan térbeli helyzet megszüntetése iv. részlegesen letakart műszerfallal történő repülés
f	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

## 3. SZAKASZ — ÚTVONALELJÁRÁSOK

a	A léghajó vezetése külső vizuális ellenőrző pontok alapján, hatótávolság/repülési időtartam megfontolások
b	Tájékozódás, térképolvasás
c	Magasság-, sebesség-, iránytartás, külső figyelés

## ▼B

d	Magasságmérő-beállítás, ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
e	A repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag-felhasználás, útvonaltól való eltérés meghatározása és az útvonal helyesbítése
f	Meteorológiai feltételek megfigyelése, trendek megállapítása, kitérés megtervezése
g	Útvonal tartása, helyzetmeghatározás (NDB vagy VOR segítségével), berendezések azonosítása (műszeres repülés). Kitéró repülő-térre való repülés tervének végrehajtása (vizuális repülés)

## 4. SZAKASZ — MEGKÖZELÍTÉSI ÉS LESZÁLLÁSI ELJÁRÁSOK

a	Érkezési eljárások, magasságmérő-beállítás, ellenőrzések, külső figyelés
b	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
c	Átstartolás alacsony magasságból
d	Szokásos leszállás
e	Rövidpályás leszállás
f	Megközelítés és leszállás alapjáraton (csak egymotoros)
g	Leszállás fékszárny használata nélkül
h	Repülés utáni teendők

## 5. SZAKASZ — SZOKÁSOSTÓL ELTÉRŐ ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK

Ez a szakasz az 1–4. szakasszal összekapcsolható

a	Felszállás utáni szimulált hajtómű-meghibásodás (biztonságos magasságon), teendők tűz esetén
b	Berendezések meghibásodásai
c	Kényszerleszállás (szimulált)
d	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
e	Szóbeli kérdések

## 6. SZAKASZ — VONATKOZÓ OSZTÁLY- VAGY TÍPUSFÜGGŐ FELADATOK

Ez a szakasz az 1–5. szakasszal összekapcsolható

a	Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságban vagy FFS-en végrehajtva)
b	Megközelítés és átstartolás meghibásodott hajtóművel/hajtóművekkel
c	Megközelítés és teljes megállással végződő leszállás meghibásodott hajtóművel/hajtóművekkel
d	Meghibásodások a burkolatnyomás-rendszerben
e	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások, repülőszaktudás

**▼B**

f	Az osztály- vagy típusjogosítás-jártassági vizsga bármely további, a repülésvizsgáztató (FE) döntése alapján vonatkozó része, ha lehetséges, a következőkkel együtt: i. a léghajó rendszerei ii. burkolatnyomás-rendszer üzemelése
g	Szóbeli kérdések

**▼ B***5. függelék***Integrált MPL-tanfolyam**

## ÁLTALÁNOS

1. Az integrált MPL-tanfolyam célja megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik másodpilóták lehetnek többpilótás, több hajtóműves, gázturbinás repülőgépeken a légiszállításban, VFR és IFR viszonyok között, és megszerezhetik a MPL-t.

**▼ M5**

2. Az MPL-tanfolyamra szóló jóváhagyás csak olyan jóváhagyott képzési szervezetnek adható, amely részét képezi egy olyan kereskedelmi légitársasági üzemben tartónak, amelynek a tanúsítását az ORO rész szerint adták ki, vagy pedig ilyen áll egyedi szerződésben.

**▼ B**

3. Az integrált MPL-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát. A képzést, melynek kompetencia-alapúnak kell lennie, többpilótás üzemeltetési környezetben kell végrehajtani.
4. A tanfolyamra csak előképzés nélküli kérelmezők vehetők fel.
5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) az ATPL(A) tudásszintre felkészítő elméleti képzést;
  - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást;
  - c) repülőszemélyzeti együttműködés-képzés (MCC-képzés) többpilótás repülőgépek üzemeltetésére; és
  - d) típusjogosítás-képzést.
6. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes MPL-tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

## ELMÉLETI ISMERETEK

**▼ M8**

7. A jóváhagyott MPL elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 750 órányi képzést az ATPL(A)-ismeretek szintjében, valamint a következőkhöz előírt óraszámot:
  - a) a vonatkozó típusjogosításhoz szükséges elméleti képzés, a H. alrészszel összhangban; valamint
  - b) UPRT-repülésoktatás, az FCL.745.A ponttal összhangban.

**▼ B**

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

**▼ M8**

8. A repülési képzésnek összesen legalább 240 órát kell magában foglalnia, mely repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) valóságos vagy szimulátorban végzett repülés során teljesített óraszámából áll, és a következő négy képzési fázist fedi le:
  - a) 1. fázis – Központi repülési képességfejlesztés  
Speciális alapozó egypilótás képzés repülőgépen
  - b) 2. fázis – Alapszint  
Bevezetés a többpilótás üzemeltetésbe és a műszeres repülésbe

**▼ M8**

c) 3. fázis – Középhaladó szint

Többpilótás üzemeltetés több hajtóműves gázturbinás repülőgépen, amely engedélye szerint nagy teljesítményű repülőgépnek minősül a 748/2012/EU bizottsági rendelet I. melléklete (annak 21. része) rendelkezéseivel összhangban

d) 4. fázis – Haladó szint

Típusjogosítás képzés légitársaság-orientált környezetben.

Az MCC-követelményeket be kell építeni a fent megadott vonatkozó képzési fázisokba.

Az aszimmetrikus repülésoktatást repülőgépben vagy FFS-en kell végrehajtani.

8a. A tényleges repülésben szerzett repülési tapasztalat a következőket foglalja magában:

- a) a H. alrész szerinti követelmények;
- b) az FCL.745.A pont szerinti UPRT-repülésoktatás;
- c) a releváns típus sajátosságaihoz kapcsolódó kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzés az FCL.725.A pont c) bekezdésével összhangban;
- d) éjszakai repülés;
- e) kizárólag műszerek igénybevételével végzett repülés; valamint
- f) a vonatkozó repülőszaktudás megszerzéséhez szükséges tapasztalat.

**▼ B**

- 9. A repülési képzési program minden egyes képzési fázisának a megerősítő ismeretek oktatásából és gyakorlati képzési szegmensekből kell állnia.
- 10. A tanfolyamnak tartalmaznia kell a képzési program folyamatos értékelését, valamint a képzési program szerint haladó hallgatók folyamatos felmérését is. Az értékelésnek biztosítania kell, hogy:
  - a) a kompetenciák és a velük kapcsolatos felmérés megfeleljen egy többpilótás repülőgép másodpilóta feladatának; és
  - b) a hallgatók a szükséges kompetenciákat fejlődő és kielégítő módon szerzik meg.

**▼ M6**

- 11. A tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 12 felszállást és leszállást a kompetencia biztosítása érdekében. E fel- és leszállások számát legalább hatra lehet csökkenteni, feltéve, hogy a képzés elvégzését megelőzően az ATO és az üzemeltető biztosítja, hogy:
  - a) sor kerül egy olyan eljárásra, amely során felméri a növendék pilóta előírt kompetencia szintjét; és
  - b) sor kerül egy olyan eljárásra, amely biztosítja, hogy korrekciós intézkedésre kerül sor, ha a képzés során végzett értékelés azt jelzi, hogy erre szükség van.

Az említett fel- és leszállásokat oktató felügyelete mellett kell végrehajtani egy olyan repülőgéptípuson, amelyre a típusjogosítás kiadásra kerül.

## ▼B

## FELMÉRÉSI SZINT

12. Az MPL kérelmezőjének az alábbi, a 13. pontban meghatározott kilenc kompetenciaegység mindegyikében megfelelően, az ahhoz szükséges kompetencia haladó szintjén kell teljesítenie, hogy egy gázturbinás, többpilótás repülőgépen látás utáni repülési és műszeres repülési feltételek mellett képes legyen másodpilótaként eljárni és együttműködni. A felmérésnek igazolnia kell, hogy képes a repülőgépet, illetve a helyzetet mindvégig úgy uralni, hogy az biztosítsa egy eljárás vagy manőver sikeres végrehajtását. A kérelmezőnek következetesen bizonyítania kell, hogy rendelkezik az adott repülőgéptípus biztonságos üzemeltetéséhez szükséges tudással, jártassággal és hozzáállással az MPL teljesítési kritériumainak megfelelően.

## KOMPETENCIAEGYSÉGEK

13. A kérelmezőnek a következő kilenc kompetenciaegység tekintetében kell kompetenciáját bizonyítania:
1. az emberi teljesítőképesség alapelveinek alkalmazása, beleértve a repülésre veszélyes helyzet és hiba kezelésének alapelveit;
  2. a földi műveletek végrehajtása repülőgépen;
  3. a felszállás végrehajtása;
  4. az emelkedés végrehajtása;
  5. az útvonal teljesítése;
  6. a süllyedés végrehajtása;
  7. a megközelítés végrehajtása;
  8. a leszállás végrehajtása; és
  9. a leszállást követő és a repülőgép repülés utáni műveletek.

## SZIMULÁTORBAN VÉGZETT REPÜLÉS

14. Az FSTD berendezésekre vonatkozó minimumkövetelmények:

## a) 1. fázis – ►C1 Alapvető repülési készségek ◀

Elektronikus kiképző- és részfeladat gyakoroltató eszközök, amelyeket az illetékes hatóság jóváhagyott és amelyek a következő jellemzőkkel rendelkeznek:

- ►C1 az asztali számítógép általános kiegészítőin kívül tartalmazza még a gázkarpult, az oldalsó botkormány és a repülésirányító rendszer (FMS) billentyűzetének működésében és rendeltetésében megegyező másolatait ◀, és
- pszichomotorikus tevékenységet igényelnek megfelelő erő és időzített válaszok alkalmazásával;

## b) 2. fázis – Alapszint

Egy általános gázturbinás, több hajtóműves repülőgépet reprezentáló FNPT II MCC;

## c) 3. fázis – Középhaladó szint

Egy olyan gázturbinás, több hajtóműves repülőgépet reprezentáló FSTD berendezés, amelynek üzemeltetéséhez másodpilóta szükséges és egy egyenértékű szabvány szerinti besorolása B szintű, ezen felül magában foglal:

- ►C1 a nappali/szürkületi/éjszakai látképet megjelenítő rendszert, amely egyaránt ellátja mindkét pilótát egy legalább 180°-os vízszintes és 40°-os függőleges folyamatos látképpel ◀, és
- ATC környezetszimulációt.

## d) 4. fázis – Haladó szint

Egy D vagy C szinttel teljesen egyenértékű FFS kibővített nappali látképet megjelenítő rendszerrel, beleértve az ATC környezetszimulációt.



**▼B***6. függelék***A műszerjogosításhoz (IR) szükséges modulrendszerű tanfolyamok****A. IR(A) – Modulrendszerű repülési tanfolyam****ÁLTALÁNOS**

1. Az IR(A) modulrendszerű repülési tanfolyam célja megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik képesek a repülőgépek IFR szerint és IMC körülmények között történő üzemeltetésére. A tanfolyam két modulból áll, amely felvehető külön-külön vagy összevontan is:

- a) alapvető műszerrepülő modul

Ez 10 órányi műszeres oktatási időt tartalmaz, melyből legfeljebb öt óra műszeres földi időt lehet BITD, FNPT I vagy FNPT II, illetve FFS berendezésen teljesíteni. Az alapvető műszerrepülő modul teljesítését követően a jelölt a tanfolyam teljesítését igazoló tanúsítást kap;

- b) eljárásos műszerrepülő modul

Ez magában foglalja az IR(A) képzési program fennmaradó részét, 40 órányi egy hajtóműves vagy 45 órányi több hajtóműves műszeres oktatási időt, valamint az IR(A) elméleti ismeretek tanfolyamot.

**▼M3**

2. A modulrendszerű IR(A) tanfolyam kérelmezőjének rendelkeznie kell PPL(A) vagy CPL(A) engedéllyel. Az eljárásalapú műszerrepülési modul olyan kérelmezőjének, aki nem rendelkezik CPL(A) engedéllyel, sikeresen teljesített műszerrepülő alapképzési tanúsítással kell rendelkeznie.

A jóváhagyott képzési szervezetnek meg kell bizonyosodnia arról, hogy a több hajtóműves IR(A)-tanfolyam olyan kérelmezője, aki nem rendelkezik több hajtóműves légi járműre szóló osztály- vagy típusjogosítással, az IR(A) tanfolyam repülési képzésének megkezdése előtt elvégezte a H. alrész szerinti több hajtóműves képzést.

**▼B**

3. Az IR(A) modulrendszerű -tanfolyam eljárásos műszerrepülő modulját elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell egy jóváhagyott folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát. Az eljárásos műszerrepülő modul megkezdése előtt a jóváhagyott képzési szervezetnek biztosítania kell, hogy a kérelmező az alapvető műszeres repülési jártasságok terén szakértelemmel rendelkezzen. Szükség esetén a kérelmezőt ismeretfrissítő képzésben kell részesíteni.

4. Az elméleti tanfolyamot 18 hónap alatt kell befejezni. Az eljárásos műszerrepülő modult és a jártassági vizsgát a sikeres elméleti vizsgák érvényességi idején belül kell elvégezni.

5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:

- a) az IR tudásszintre felkészítő elméleti képzést;

- b) műszeres repülésoktatást.

**ELMÉLETI ISMERETEK**

6. A jóváhagyott IR(A) modulrendszerű-tanfolyamnak legalább 150 órányi elméleti képzést kell tartalmaznia.

**▼B**

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

7. Egy egy hajtóműves IR(A)-tanfolyamnak legalább 50 óra műszeres képzési időt kell tartalmaznia, amelyből legfeljebb 20 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-en, illetve 35 óra FFS vagy FNPT II berendezésen. Az FNPT II vagy FFS berendezésen végrehajtandó műszeres földi időből legfeljebb 10 óra teljesíthető FNPT I-en.
8. Egy több hajtóműves IR(A)-tanfolyamnak legalább 55 óra műszeres képzési időt kell tartalmaznia, amelyből legfeljebb 25 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-en, illetve legfeljebb 40 óra FFS vagy FNPT II berendezésen. Az FNPT II vagy FFS berendezésen végrehajtandó műszeres földi időből legfeljebb 10 óra teljesíthető FNPT I-en. A fennmaradó műszeres repülésoktatásnak tartalmaznia kell legalább 15 óra több hajtóműves repülőgépen teljesített időt.
9. Annak az egy hajtóműves IR(A)-engedélyesnek, aki rendelkezik több hajtóműves osztály- vagy típusjogosítással, és első alkalommal kívánja megszerezni a több hajtóműves IR(A) jogosítást, el kell végeznie valamely jóváhagyott képzési szervezet tanfolyamát, amely tartalmaz legalább ötórányi műszeres repülésoktatást több hajtóműves repülőgépen, melyből három óra teljesíthető a FFS vagy FNPT II berendezésen.
- 10.1. A CPL(A)-engedéllyel vagy az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással rendelkező esetében a fenti 7. vagy a 8. bekezdésben előírt teljes képzési idő csökkenthető 10 órával.

**▼M3**

- 10.2. Az IR(H) jogosítással rendelkező esetében a fenti 7. vagy a 8. pontban előírt teljes képzési idő 10 órára csökkenthető.

**▼B**

- 10.3. A repülőgépen történő teljes műszeres repülésoktatásnak meg kell felelnie a 7. vagy a 8. bekezdésnek (amelyik alkalmazható).
11. Az IR(A)-jártassági vizsgáig terjedő repülési feladatoknak a következőket kell tartalmazniuk:
  - a) alapvető műszerrepülő modul esetében: az alap műszeres repülés során végrehajtandó eljárások és manőverek közül legalább a következőket:
    - i. alapvető műszeres repülés, külső, vizuális azonosítási pontok nélkül:
      - vízszintes repülés,
      - emelkedés,
      - süllyedés,
      - fordulók vízszintes repülésben, emelkedésben és süllyedésben;
    - ii. a műszeres repülés nyomvonala;
    - iii. túldöntött forduló;
    - iv. rádiónavigáció;
    - v. szokatlan térbeli helyzet megszüntetése;
    - vi. részlegesen letakart műszerfal;
    - vii. a kezdeti és a teljes átesés felismerése és elhárítása;
  - b) eljárásos műszerrepülő modul esetében:
    - i. repülés előtti eljárásokat IFR szerinti repülésekhez, beleértve a repülési kézikönyv és a megfelelő légiforgalmi irányítószolgálatok dokumentumainak használatát az IFR repülési terv előkészítéséhez;
    - ii. azokat az eljárásokat és manővereket, melyek az IFR-üzemeltetés alatti szokásos, szokásostól eltérő esetekben és vészhelyzetkor fordulnak elő, legalább a következőket:

**▼ B**

- áttérés vizuális repülésről műszeres repülésre felszállás közben,
  - standard műszeres indulási és érkezési eljárások,
  - útvonal IFR-eljárások,
  - várakozási eljárások,
  - műszeres megközelítések meghatározott minimumhoz,
  - megszakított megközelítési eljárások,
  - leszállás műszeres megközelítésből, beleértve a körözést is;
- iii. repülés közbeni manővereket és sajátos repülési jellemzőket;
- iv. amennyiben szükséges, több hajtóműves repülőgép üzemeltetését a fenti feladatok során, beleértve a repülőgép vezetését kizárólag műszerek igénybevételével egy szimuláltan üzemképtelen hajtóművel, hajtóműleállítással és -újraindítással (az utóbbi gyakorlat biztonságos magasságban hajtandó végre, kivéve, ha FFS vagy FNPT II berendezésen történik).

**▼ M3****Aa. IR(A) — Kompetenciaalapú modulrendszerű repülési tanfolyam**

## ÁLTALÁNOS

**▼ M4**

1. A kompetencia-alapú modulrendszerű repülési tanfolyam célja a PPL- vagy CPL-engedélyesek műszerjogosításra való kiképzése az előzetes műszeres repülésoktatás és tapasztalat figyelembevételével. A tanfolyam célja a repülőgépek IFR szerint és IMC körülmények között történő üzemeltetéséhez megfelelő készségszint biztosítása. A tanfolyamot vagy egy jóváhagyott képzési szervezetenél kell elvégezni, vagy egy IR céljára oktatási jogosultsággal rendelkező IRI(A) vagy FI(A) oktatóval teljesített irányított műszeres repülésoktatás és valamely jóváhagyott képzési szervezetenél elvégzett repülésoktatás kombinációjából tevődik össze.

**▼ M3**

2. A kompetencia alapú modulrendszerű IR(A) tanfolyam kérelmezőjének rendelkeznie kell PPL(A) vagy CPL(A) engedéllyel.
3. Az elméleti tanfolyamot 18 hónap alatt kell elvégezni. A műszeres repülésoktatást és a jártassági vizsgát a sikeres elméleti vizsgák érvényességi idején belül kell elvégezni.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) az IR(A) tudásszintre felkészítő elméleti képzés;
  - b) műszeres repülésoktatás.

## ELMÉLETI ISMERETEK

5. A jóváhagyott IR(A) kompetencia alapú modulrendszerű tanfolyamnak legalább 80 órányi elméleti képzést kell tartalmaznia. Az elméleti ismeretek tanfolyam tartalmazhat számítógépes képzési és e-oktatási elemeket. Biztosítani kell legalább az ORA.ATO.305 értelmében szükséges tantermi óraszámot.

## REPÜLÉSI KÉPZÉS

6. Az IR(A) e modulrendszerű tanfolyam keretében kompetencia alapú módszerrel szerezhető meg. A kérelmezőnek mindaméltal teljesítenie kell az alábbi minimumkövetelményeket. Az előírt kompetenciák megszerzéséhez további képzésre lehet szükség.
  - a) Egy egyhajtóműves, kompetencia alapú modulrendszerű IR(A)-tanfolyamnak legalább 40 óra irányított műszeres repülési időt kell tartalmaznia, amelyből legfeljebb 10 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-en, illetve legfeljebb 25 óra FFS vagy FNPT II berendezésen. Az FNPT II vagy FFS berendezésen végrehajtandó műszeres földi időből legfeljebb 5 óra teljesíthető FNPT I-en.

▼ **M3**

- i. Amennyiben a kérelmező:
  - A. IR oktatási jogosultsággal rendelkező IRI(A) vagy FI(A) oktatóval műszeres repülésoktatást teljesített; vagy

▼ **M4**

- B. rendelkezik repülőgépen parancsnokpilótaként teljesített, előzetes műszeres repülési idővel, amelyet az IFR szerint és IMC körülmények között történő repülésre szóló jogosítás keretében hajtott végre.

▼ **M3**

ezek az órák legfeljebb 30 óra erejéig beszámíthatók a 40 óra teljesítésébe,

- ii. Amennyiben a kérelmező az a) pont i. alpontjában meghatározottaktól eltérő kiképzés keretében teljesített előzetes irányított műszeres repülési idővel rendelkezik, ezek az órák legfeljebb 15 óra erejéig beszámíthatók a 40 óra teljesítésébe.
- iii. A repülési képzésnek mindenképpen tartalmaznia kell legalább 10 órányi, valamely jóváhagyott képzési szervnél repülőgépen teljesített, irányított műszeres repülési időt.
- iv. A kétkormányos műszeres oktatás teljes időtartama nem lehet kevesebb 25 óránál.

- b) Egy több hajtóműves kompetencia alapú modulrendszerű IR(A)-tanfolyamnak legalább 45 óra irányított műszeres repülési időt kell tartalmaznia, amelyből legfeljebb 10 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-en, illetve legfeljebb 30 óra FFS vagy FNPT II berendezésen. Az FNPT II vagy FFS berendezésen végrehajtandó műszeres földi időből legfeljebb 5 óra teljesíthető FNPT I-en.

- i. Amennyiben a kérelmező:
  - A. IR oktatási jogosultsággal rendelkező IRI(A) vagy FI(A) oktatóval műszeres repülésoktatást teljesített; vagy

▼ **M4**

- B. rendelkezik repülőgépen parancsnokpilótaként teljesített, előzetes műszeres repülési idővel, amelyet az IFR szerint és IMC körülmények között történő repülésre szóló jogosítás keretében hajtott végre.

▼ **M3**

ezek az órák legfeljebb 35 óra erejéig beszámíthatók a 45 óra teljesítésébe.

- ii. Amennyiben a kérelmező a b) pont i. alpontjában meghatározottaktól eltérő kiképzés keretében teljesített előzetes irányított műszeres repülési idővel rendelkezik, ezek az órák legfeljebb 15 óra erejéig beszámíthatók a 45 óra teljesítésébe.
- iii. A repülési képzésnek mindenképpen tartalmaznia kell legalább 10 órányi, valamely jóváhagyott képzési szervnél több hajtóműves repülőgépen, kiképzés keretében teljesített műszeres repülési időt.
- iv. A kétkormányos műszeres oktatás teljes időtartama nem lehet kevesebb 25 óránál, amelyből legalább 15 órát több hajtóműves repülőgépen kell teljesíteni.
- c) A beszámítandó óraszám megállapítása és a képzési igény felmérése érdekében a kérelmezőnek előzetes értékelő vizsgát kell tennie egy jóváhagyott képzési szervezetnél.
- d) Az IRI(A) vagy FI(A) oktatóval az a) pont i. alpontjával vagy a b) pont i. alpontjával összhangban teljesített műszeres repülésoktatás elvégzését az oktató által aláírt egyedi képzési nyilvántartásban kell dokumentálni.

- 7. A kompetencia alapú modulrendszerű IR(A) tanfolyam repülésoktatásának tartalmaznia kell:

- a) az alapvető műszeres repülés során végrehajtandó eljárások és manőverek közül legalább a következőket:

▼ **M3**

- i. alapvető műszeres repülés külső, vizuális azonosítási pontok nélkül;
  - ii. vízszintes repülés;
  - iii. emelkedés;
  - iv. süllyedés;
  - v. fordulók vízszintes repülésben, emelkedésben és süllyedésben;
  - vi. a műszeres repülés nyomvonala;
  - vii. túldöntött forduló;
  - viii. rádiónavigáció;
  - ix. szokatlan térbeli helyzet megszüntetése;
  - x. részlegesen letakart műszerfal; és
  - xi. a kezdeti és a teljes átesés felismerése és elhárítása;
- b) repülés előtti eljárásokat IFR szerinti repülésekhez, beleértve a repülési kézikönyv és a megfelelő légiforgalmi irányítószolgálatok dokumentumainak használatát az IFR repülési terv előkészítéséhez;
- c) azokat az eljárásokat és manővereket, amelyek az IFR-üzemeltetés alatti szokásos, illetve szokásostól eltérő esetekben és vészhelyzetkor fordulnak elő, de legalább a következőket:
- i. áttérés vizuális repülésről műszeres repülésre felszállás közben;
  - ii. standard műszeres indulási és érkezési eljárások;
  - iii. útvonal IFR eljárások;
  - iv. várakozási eljárások;
  - v. műszeres megközelítések meghatározott minimumhoz;
  - vi. megszakított megközelítési eljárások; és
  - vii. leszállás műszeres megközelítésből, beleértve a körözést is;
- d) repülés közbeni manővereket és sajátos repülési jellemzőket;
- e) amennyiben szükséges, több hajtóműves repülőgép üzemeltetését a fenti feladatok során, beleértve:
- i. a repülőgép vezetését kizárólag műszerek igénybevételével egy szimultán üzemképtelen hajtóművel;
  - ii. hajtómű-leállítással és -újraindítást (az utóbbi gyakorlat biztonságos magasságban hajtható végre, kivéve ha FFS vagy FNPT II berendezésen történik).
8. Amennyiben a kompetencia alapú modulrendszerű IR(A) kérelmezője rendelkezik az FCL-rész szerinti PPL vagy CPL és a Chicagói Egyezmény 1. mellékletében foglalt követelményekkel összhangban valamely harmadik ország által kibocsátott IR(A) jogosultsággal, ezek teljes mértékben beszámíthatók a fenti 4. pontban említett képzési követelmények teljesítésébe. Az IR(A) kibocsátásához a kérelmezőnek:
- a) a 7. függelékkal összhangban sikeres IR(A) jártassági vizsgát kell teljesítenie;
  - b) a jártassági vizsga során bizonyítania kell a vizsgáztatónak a légi jog, a meteorológia, valamint a repüléstervezés és repülési teljesítmények (IR-nek megfelelően) megfelelő szintű elméleti ismeretét; és
  - c) rendelkeznie kell legalább 50 órányi, repülőgépen parancsnokpilótaként teljesített, műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési idővel.
- ELŐZETES ÉRTÉKELŐ VIZSGA**
9. Az előzetes értékelő vizsga tartalmát és időtartamát a jóváhagyott képzési szervezet határozza meg a kérelmező előzetes műszeres tapasztalata alapján.

**▼ M3****TÖBB HAJTÓMŰ**

10. Az olyan egyhajtóműves IR(A)-engedélyesnek, aki rendelkezik több hajtóműves osztály- vagy típusjogosítással, és első alkalommal kívánja megszerezni a több hajtóműves IR(A) jogosítást, el kell végeznie valamely jóváhagyott képzési szervezet olyan tanfolyamát, amely tartalmaz legalább öt órányi műszeres repülésoktatást több hajtóműves repülőgépen, amelyből három óra teljesíthető FFS vagy FNPT II berendezésen, valamint sikeres jártassági vizsgát kell tennie.

**▼ B****B. IR(H) – Modulrendszerű repülési tanfolyam**

1. Az IR(H) modulrendszerű repülési tanfolyam célja megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik képesek a helikopterek IFR szerint és IMC körülmények között történő üzemeltetésére.

**▼ M3**

2. A modulrendszerű IR(H) tanfolyam kérelmezőjének rendelkeznie kell PPL(H), CPL(H) vagy ATPL(H) engedéllyel. Az IR(H)-tanfolyam légi járművön történő oktatási fázisát a kérelmező akkor kezheti meg, ha rendelkezik IR(H)-jártassági vizsgán alkalmazandó helikopter típusjogosításával, vagy az adott típuson jóváhagyott típusjogosítási tanfolyamot teljesített. Amennyiben a jártassági vizsga többpilótás feltételek mellett kerül lefolytatásra, akkor a kérelmezőnek rendelkeznie kell az MCC-tanfolyam kielégítő eredménnyel történő elvégzését igazoló tanúsítással.

**▼ B**

3. A modulrendszerű IR(H)-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell a jóváhagyott folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát.
4. Az elméleti tanfolyamot 18 hónap alatt kell befejezni. A repülési képzést és a jártassági vizsgát a sikeres elméleti vizsgák érvényességi idején belül kell elvégezni.
5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) az IR tudásszintre felkészítő elméleti képzést;
  - b) műszeres repülésoktatást.

**ELMÉLETI ISMERETEK**

6. A jóváhagyott, modulrendszerű IR(H)-tanfolyamnak legalább 150 óra képzést kell tartalmaznia.

**REPÜLÉSI KÉPZÉS**

7. Egy egy hajtóműves IR(H)-tanfolyamnak legalább 50 óra műszeres képzési időt kell magában foglalnia, amelyből:
  - a) legfeljebb 20 óra lehet műszeres földi idő FNPT I (H) vagy FNPT I (A) berendezésen. Ez a 20 óra FNPT I (H) vagy FNPT I (A) berendezésen teljesíthető képzési idő helyettesíthető 20 óra, erre az IR(H)-tanfolyamra jóváhagyott repülőgépen teljesített képzési idővel;
  - b) legfeljebb 35 óra lehet műszeres földi idő FTD 2/3-on, FNPT II/III-on vagy FFS-en.

A műszeres repülésoktatásnak tartalmaznia kell legalább 10 óra IFR tanúsítással rendelkező helikopteren teljesített időt.

8. Egy több hajtóműves IR(H)-tanfolyamnak legalább 55 óra műszeres képzési időt kell tartalmaznia, amelyből:

**▼ B**

- a) legfeljebb 20 óra lehet műszeres földi idő FNPT I (H) vagy FNPT I (A) berendezésen. Ez a 20 óra FNPT I (H) vagy FNPT I (A) berendezésen teljesíthető képzési idő helyettesíthető 20 óra, erre az IR(H)-tanfolyamra jóváhagyott repülőgépen teljesített képzési idővel; vagy
- b) legfeljebb 40 óra lehet műszeres földi idő FTD 2/3-on, FNPT II/III-on vagy FFS-en.

A műszeres repülésoktatásnak tartalmaznia kell legalább 10 óra IFR tanúsítással rendelkező több hajtóműves helikopteren teljesített időt.

- 9.1. Az ATPL(H)-engedélyes esetében az elméleti ismeretek oktatás óraszámát csökkentendő 50 órával.

**▼ M3**

- 9.2. Az IR(A) jogosítással rendelkezők esetében az előírt teljes képzés idő 10 órára csökkenthető.
- 9.3. A helikopterre érvényes éjszakai jogosítást tartalmazó PPL(H) vagy CPL(H) jogosítással rendelkezők esetében a teljes előírt műszeres oktatási idő 5 órával csökkenthető.

**▼ B**

10. Az IR(H)-járatossági vizsgáig terjedő repülési feladatoknak a következőket kell magában foglalniuk:
- a) repülés előtti eljárásokat IFR szerinti repülésekhez, beleértve a repülési kézikönyv és a megfelelő légiforgalmi irányítószolgálatok dokumentumainak használatát az IFR repülési terv előkészítéséhez;
  - b) azokat az eljárásokat és manővereket, melyek az IFR-üzemeltetés alatti szokásos, szokásostól eltérő esetekben és vészhelyzetkor fordulnak elő, de legalább a következőket:
    - i. áttérés vizuális repülésről műszeres repülésre felszállás közben;
    - ii. standard műszeres indulási és érkezési eljárások;
    - iii. útvonal IFR eljárások;
    - iv. várakozási eljárások;
    - v. műszeres megközelítések meghatározott minimumhoz;
    - vi. megszakított megközelítési eljárások;
    - vii. leszállás műszeres megközelítésből, beleértve a körözést is;
  - c) repülés közbeni manővereket és sajátos repülési jellemzőket;
  - d) amennyiben szükséges, több hajtóműves helikopter üzemeltetését a fenti feladatok során, beleértve a helikopter vezetését kizárólag műszerek igénybevételével egy szimuláltan üzemképtelen hajtóművel, hajtóműleálmítással és -újraindítással (az utóbbi gyakorlat FFS, FNPT II vagy FTD 2/3 berendezésen hajtandó végre).

**C. IR(As) – Modulrendszerű repülési tanfolyam****ÁLTALÁNOS**

1. Az IR(As) modulrendszerű repülési tanfolyam célja megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik képesek a léghajók IFR szerint és IMC körülmények között történő üzemeltetésére. A tanfolyam két modulból áll, amely felvehető külön-külön összevontan is:
- a) alapvető műszerrepülő modul

Ez 10 óra műszeres oktatási időt tartalmaz, amelyből legfeljebb öt óra műszeres földi idő teljesíthető BITD, FNPT I vagy FNPT II, illetve FFS

**▼B**

berendezésen. Az alapvető műszerrepülő modul teljesítését követően a jelölt a tanfolyam teljesítését igazoló tanúsítást kap;

b) eljárásos műszerrepülő modul

Ez foglalja magában az IR(As) képzési program fennmaradó részét, 25 óra műszeres oktatási időt és az IR(As) elméleti ismeretek tanfolyamot.

2. A modulrendszerű IR(As)-tanfolyam kérelmezőjének rendelkeznie kell PPL(As)- engedéllyel, beleértve az éjszakai repülési jogosultságot is, vagy rendelkeznie kell CPL(As)- engedéllyel. Annak az eljárásos műszerrepülő modulkérelmezőnek, aki nem rendelkezik CPL(As)-engedéllyel, rendelkeznie kell az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással.
3. A modulrendszerű IR(As)-tanfolyam eljárásos műszerrepülő modulját elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell a jóváhagyott folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát. Az eljárásos műszerrepülő modul megkezdése előtt a jóváhagyott képzési szervezetnek biztosítania kell, hogy a kérelmező az alapvető műszeres repülési jártasságok terén szakértelemmel rendelkezik. Szükség esetén a kérelmezőt ismeretfrissítő képzésben kell részesíteni.
4. Az elméleti tanfolyamot 18 hónap alatt kell befejezni. Az eljárásos műszerrepülő modul és a jártassági vizsgát a sikeres elméleti vizsgák érvényességi idején belül kell elvégezni.
5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
  - a) az IR tudásszintre felkészítő elméleti képzést;
  - b) műszeres repülésoktatást.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. A jóváhagyott, modulrendszerű IR(As)-tanfolyamnak legalább 150 óra elméleti képzést kell tartalmaznia.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

7. Egy IR(As)-tanfolyamnak legalább 35 órányi műszeres képzési időt kell tartalmaznia, amelyből legfeljebb 15 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-en, illetve legfeljebb 20 óra FFS vagy FNPT II berendezésen. Az FNPT II vagy FFS berendezésen végrehajtandó műszeres földi időből legfeljebb öt óra teljesíthető FNPT I-en.
8. A CPL(As)-engedéllyel vagy az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással rendelkező esetében a 7. bekezdésben előírt teljes képzés idő csökkenthető 10 órával. A léghajón történő teljes műszeres repülésoktatásnak meg kell felelnie a 7. bekezdésben foglaltaknak.
9. Egy másik légijármű-kategóriában IR jogosítással rendelkező kérelmező esetében az előírt teljes repülési képzés lerövidíthető 10 órányi léghajón teljesített repülésoktatásra.
10. Az IR(As)-jártassági vizsgáig terjedő repülési feladatoknak a következőket kell tartalmazniuk:
  - a) alapvető műszerrepülő modul esetében:

az alapvető műszeres repülés során végrehajtandó eljárások és manőverek közül legalább a következőket:



**▼B**

- i. alapvető műszeres repülés, külső, vizuális azonosítási pontok nélkül:
    - vízszintes repülés,
    - emelkedés,
    - süllyedés,
    - fordulók vízszintes repülésben, emelkedésben és süllyedésben;
  - ii. a műszeres repülés nyomvonala;
  - iii. rádiónavigáció;
  - iv. szokatlan térbeli helyzet megszüntetése;
  - v. részlegesen letakart műszerfal;
- b) eljárásos műszerrepülő modul esetében:
- i. repülés előtti eljárásokat IFR szerinti repülésekhez, beleértve a repülési kézikönyv és a megfelelő légiforgalmi irányítószolgálatok dokumentumainak használatát az IFR repülési terv előkészítéséhez;
  - ii. azokat az eljárásokat és manővereket, amelyek az IFR-üzemeltetés alatti szokásos, szokásostól eltérő esetekben és vészhelyzetkor fordulnak elő, de legalább a következőket:
    - áttérés vizuális repülésről műszeres repülésre felszállás közben,
    - standard műszeres indulási és érkezési eljárások,
    - útvonal IFR eljárások,
    - várakozási eljárások,
    - műszeres megközelítések meghatározott minimumhoz,
    - megszakított megközelítési eljárások,
    - leszállás műszeres megközelítésből, beleértve a körözést is;
  - iii. repülés közbeni manővereket és sajátos repülési jellemzőket;
  - iv. a léghajó üzemeltetését a fenti feladatok során, beleértve a léghajó vezetését kizárólag műszerek igénybevételével egy szimuláltan üzemképtelen hajtóművel, hajtómű leállítással és újraindítással (az utóbbi gyakorlat biztonságos magasságban hajtandó végre, kivéve, ha FFS vagy FNPT II berendezésen történik).

**▼B**

## 7. függelék

**IR-jártassági vizsga****▼M5**

1. Az IR-kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön kell oktatásban részesülnie, mint amilyennel a jártassági vizsgán fog repülni, és amely megfelelően fel van szerelve a képzéshez és a vizsgáztatáshoz.

**▼B**

2. A kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vonatkozó szakaszain. Egy szakasz bármely elemének sikertelensége az adott szakasz sikertelenségét jelenti. Egynél több szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. Egyetlen szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott szakaszból kell újra vizsgáznia. A megismételt vizsga bármely szakaszának sikertelensége esetén, beleértve azokat a szakaszokat is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. A jártassági vizsga minden vonatkozó szakaszát hat hónapon belül teljesíteni kell. Amennyiben két vizsgakísérlés sem hoz sikert a vizsga minden vonatkozó szakaszában, akkor ez további képzést von maga után.
3. A sikertelen jártassági vizsgát követően további képzés határozható meg. A megkísérelhető jártassági vizsgák számára nézve nincs korlátozás.

**A VIZSGA LEFOLYTATÁSA**

4. A vizsga gyakorlati repülést hivatott szimulálni. A teljesítendő útvonalat a vizsgáztató választja meg. A vizsga lényeges eleme, hogy a kérelmező képes legyen önállóan tervezni és lefolytatni a repülést az előre megadott tájékoztatóanyag alapján. A kérelmező végezze el a repüléstervezést és gondoskodjon arról, hogy a repülés végrehajtásához szükséges felszerelés és dokumentáció a fedélzeten legyen. A repülés időtartama legalább egy óra.
5. Amennyiben a vizsgáztató által nem megfelelőnek ítélt indokok miatt a kérelmező megszakítja a jártassági vizsgát, akkor a teljes jártassági vizsgát meg kell ismételnie. Amennyiben a kérelmező a vizsgáztató által megfelelőnek ítélt indokok miatt szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor egy további repülés során csak a nem teljesített szakaszokból kell vizsgáznia.
6. A vizsgáztató megítélése alapján a kérelmező a vizsga bármely manőverét vagy eljárását egyszer megismételheti. A vizsgáztató bármely fázisban leállíthatja a vizsgát, ha úgy ítéli meg, hogy a kérelmező repülési jártassága a teljes vizsga megismétlését teszi szükségessé.
7. A kérelmezőnek olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye a parancsnokpilóta-feladatkör ellátását és a vizsga végrehajtását, mintha a repülőszemélyzetnek nem lenne másik tagja. A vizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, csak akkor, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve az egyéb forgalom elfogadhatatlan akadályozásának elkerülése érdekében szükséges. A felelősség a repülés során a nemzeti előírásoknak megfelelően oszlik meg.
8. Az elhatározási magasságot/szintet (MDA/MDH), a minimális süllyedési magasságot/szintet, és a megszakított megközelítés helyét/pontját a kérelmező határozza meg a vizsgáztató hozzájárulásával.
9. Az IR-kérelmező jelenti a vizsgáztatónak az elvégzett ellenőrzéseket és feladatokat, beleértve a rádióberendezések azonosítását. Az ellenőrzéseket a vizsgán használt repülőgép jóváhagyott ellenőrzési listája (checklist) szerint kell elvégezni. A vizsgára történő repülés előtti felkészülés alkalmával a kérelmező köteles a teljesítménybeállításokat, illetve a sebességeket meghatározni. A felszállási, megközelítési és leszállási teljesítményre vonatkozó adatokat a kérelmezőnek az alkalmazott repülőgép üzemelési kézikönyvének vagy repülési kézikönyvének megfelelően kell kiszámítania.

**▼B**

## TÚRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

10. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
- a légi jármű üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
  - minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
  - jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
  - a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni; és
  - a légi járművet mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség.

**▼M5**

11. A következő határértékeket kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt légi jármű kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében:

## Magasságtartás

Általános eltérési érték	± 100 láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon/ szinten	+ 50 láb/- 0 láb
Legalacsonyabb süllyedési magasság/megközelítésmegszakítási pont/tengerszint feletti magasság	+ 50 láb/- 0 láb

## Útvonaltartás

Rádiónavigációs eszközökkel	± 5°
Szögeltérések	Félosztásnyi eltérés az irányzásban és a sikló pályán (pl. LPV, ILS, MLS, GLS)
Kétdimenziós (LNAV) és háromdimenziós (LNAV/VNAV) „lineáris” oldalirányú eltérések	az útiránytól való oldalirányú eltérések/hibának általában az eljáráshoz tartozó RNP-érték ± -ére kell korlátozódnia. Rövid ideig tartó eltérések ettől a normától az RNP-érték egyszereséig megengedettek.
Háromdimenziós lineáris függőleges eltérések (pl. RNP APCH (LNAV/VNAV) Baro VNAV funkcióval kiegészítve)	mindenkor legfeljebb – 75 láb a függőleges profil alatt, és a repülőtér fölött 1 000 lábnál vagy annál alacsonyabb szinten legfeljebb + 75 láb a függőleges profil felett.

## Iránytartás

Minden hajtómű működik	± 5°
Szimulált hajtómű-meghibásodással	± 10°

## Sebességtartás

Minden hajtómű működik	± 5 csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	+ 10 csomó/- 5 csomó;

## A VIZSGA TARTALMA

**▼M11**

## Repülőgépek

## 1. SZAKASZ – REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS

Az ellenőrzőlista, a repülőszaktudás, a jégtelenítési és jegesedésgátló eljárások stb. alkalmazása minden szakaszra vonatkozik.

a	A repülési kézikönyv (vagy annak megfelelő dokumentum) használata különösen a légi jármű teljesítményének, tömegének és súlypontjának meghatározásához
b	A légiforgalmi irányító szolgálatok dokumentumainak és a meteorológiai adatoknak a használata

## ▼M11

c	ATC repülési terv, IFR repülési terv/repülési napló elkészítése
d	Az indulási, érkezési és megközelítési eljárásokhoz szükséges navigációs segédeszközök meghatározása
e	Repülés előtti ellenőrzés
f	Időjárási minimumok
g	Gurulás
h	Indulás teljesítményalapú navigációval (adott esetben): – Annak ellenőrzése, hogy a helyes eljárás van-e betöltve a navigációs rendszerbe; és – A navigációs rendszer kijelzőjének és az indulási térképeknek az összehasonlító ellenőrzése.
i	Felszállás előtti eligazítás, felszállás
j (°)	Áttérés műszeres repülésre
k (°)	Műszeres indulási eljárások, ezen belül indulás teljesítményalapú navigációval, valamint a magasságmérő beállítása
l (°)	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
<b>2. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS TEVÉKENYSÉG (°)</b>	
a	A repülőgép vezetése kizárólag műszerek igénybevételével, beleértve a vízszintes repülést különböző sebességeken és a trimmelési technika használatát
b	Emelkedő és süllyedő fordulók, folyamatos egykanalas fordulókkal
c	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése, beleértve a hosszan tartó 45° bedöntésű fordulókat és meredek süllyedő fordulókat
d (*)	Átesés közeli helyzetből való visszatérés vízszintes repülésben, emelkedő/süllyedő fordulóban és leszállási konfigurációban
e	Részlegesen letakart műszerfal: stabilizált emelkedés vagy süllyedés, egykanalas fordulók megadott irányba, szokatlan térbeli helyzet megszüntetése
<b>3. SZAKASZ – REPÜLÉS KÖZBENI IFR ELJÁRÁSOK (°)</b>	
a	Útvonaltartás, beleértve például az NDB vagy VOR jelek alapján vagy útpontok között történő útvonaltartást
b	A navigációs rendszer és a rádió navigációs eszközök használata
c	Vízszintes repülés, az irány, a magasság és a repülési sebesség tartása, teljesítménybeállítás, trimmelési technika
d	A magasságmérő beállítása
e	Az ETA-k kiszámítása és felülvizsgálata (várakozás útvonalrepülés közben, ha szükséges)
f	A repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag-felhasználás, rendszerek működtetése
g	Jegesedés elleni eljárások, ha szükséges, szimulálva
h	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

## ▼ M11

3a. SZAKASZ – ÉRKEZÉSI ELJÁRÁSOK	
a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, valamint adott esetben a berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő-ellenőrzések
c	A tengerszint feletti magasságra és a sebességre vonatkozó korlátozások (adott esetben)
d	Érkezés teljesítményalapú navigációval (adott esetben): – Annak ellenőrzése, hogy a helyes eljárás van-e betöltve a navigációs rendszerbe; és – A navigációs rendszer kijelzőjének és az érkezési térképeknek az összehasonlító ellenőrzése.
4. SZAKASZ (°) – HÁROMDIMENZIÓS MŰVELETEK (+)	
a	A navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése A függőleges pályaszög ellenőrzése Az RNP APCH esetében: – Annak ellenőrzése, hogy a helyes eljárás van-e betöltve a navigációs rendszerbe; és – A navigációs rendszer kijelzőjének és a megközelítési térképeknek az összehasonlító ellenőrzése.
b	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos eligazítás, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket, beleértve a létesítmények azonosítását
c (+)	Várakozási eljárás
d	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
e	A megközelítés időbeosztása
f	Magasság-, sebesség-, iránytartás (stabilizált megközelítés)
g (+)	Átstartolás végrehajtása
h (+)	Megszakított megközelítési eljárás/leszállás
i	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
5. SZAKASZ (°) – KÉTDIMENZIÓS MŰVELETEK (++)	
a	A navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése Az RNP APCH esetében: – Annak ellenőrzése, hogy a helyes eljárás van-e betöltve a navigációs rendszerbe; és – A navigációs rendszer kijelzőjének és a megközelítési térképeknek az összehasonlító ellenőrzése.
b	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos eligazítás, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket, beleértve a létesítmények azonosítását
c (+)	Várakozási eljárás
d	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
e	A megközelítés időbeosztása
f	A megközelítés-megszakítási ponttól (MAPT) mért magasság/távolság ellenőrzése, sebesség-, iránytartás (stabilizált megközelítés), ereszkedési pontok (Step Down Fixes, SDF) (adott esetben)
g (+)	Átstartolás végrehajtása
h (+)	Megszakított megközelítési eljárás/leszállás
i	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

▼ **M11**

6. SZAKASZ – REPÜLÉS EGY ÜZEMKÉPTELEN HAJTÓMŰVEL (csak több hajtóműves repülőgépek esetében) (*)	
a	Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás után vagy ártartolás közben
b	Megközelítés, ártartolós és eljárás szerinti megszakított megközelítés egy üzemképtelen hajtóművel
c	Megközelítés és leszállás egy üzemképtelen hajtóművel
d	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

(<sup>o</sup>) Kizárólag a műszereket használva kell végrehajtani.  
 (\*) Végrehajtható FFS, FTD 2/3 vagy FNPT II berendezésen.  
 (<sup>o</sup>) Végrehajtható a 4. vagy az 5. szakaszban.  
 ► **M12** (\*\*) A PBN-jogosultságok megszerzéséhez a 4. vagy az 5. szakaszban az egyik megközelítésnek RNP APCH szerinti megközelítésnek kell lennie. Ott, ahol RNP APCH szerinti művelet nem kivitelezhető, megfelelően felszerelt repülésszimulációs oktatóeszközzel (FSTD) kell végrehajtani. ◀

▼ **M5****Helikopterek**

1. SZAKASZ – INDULÁS	
Az ellenőrző lista, a repülőszaktudás, a jégtelenítési és jegesedésgátló eljárások stb. alkalmazása minden szakaszra vonatkozik.	
a	A repülési kézikönyv (vagy annak megfelelő dokumentum) használata különösen a légi jármű teljesítményének, tömegének és súlypontjának meghatározásakor
b	A légiforgalmi irányító szolgálatok dokumentumai, meteorológiai adatok használata
c	ATC repülési terv, IFR repülési terv/repülési napló elkészítése
d	Az indulási, érkezési és megközelítési eljárásokhoz szükséges navigációs segédeszközök meghatározása
e	Repülés előtti ellenőrzés
f	Időjárási minimumok
g	Gurulás/légi gurulás az ATC vagy az oktató utasításainak megfelelően
h	Indulás teljesítményalapú navigációval (adott esetben) — Annak ellenőrzése, hogy a helyes eljárás van-e betöltve a navigációs rendszerbe, és — A navigációs rendszer kijelzőjének és az indulási térképeknek az összehasonlító ellenőrzése.
i	Felszállás előtti eligazítás, eljárások és ellenőrzések
j	Áttérés műszeres repülésre

## ▼ M5

k	Műszeres indulási eljárások, ezen belül indulás teljesítményalapú navigációval
<b>2. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS TEVÉKENYSÉG</b>	
a	A helikopter vezetése kizárólag műszerek igénybevételével, benne:
b	Emelkedő és süllyedő fordulók, folyamatos egykanalas fordulókkal
c	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése, beleértve a hosszan tartó 30° bedöntésű fordulókat és meredek süllyedő fordulókat
<b>3. SZAKASZ – ÚTVONAL IFR ELJÁRÁSOK</b>	
a	Útvonaltartás, beleértve például az NDB, VOR, RNAV jelek alapján történő útvonaltartást
b	Rádió navigációs eszközök használata
c	Vízszintes repülés, az irány, a magasság és a repülési sebesség tartása, teljesítménybeállítás
d	A magasságmérő beállítása
e	Az ETA-k kiszámítása és felülvizsgálata
f	A repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag-felhasználás, rendszerek működtetése
g	Jegesedés elleni eljárások, szimulálva, ha szükséges, és ha van ilyen
h	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
<b>3a. SZAKASZ – ÉRKEZÉSI ELJÁRÁSOK</b>	
a	A navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése (adott esetben)
b	Érkezési eljárások, magasságmérő-ellenőrzések
c	A tengerszint feletti magasságra és a sebességre vonatkozó korlátozások (adott esetben)
d	Érkezés teljesítményalapú navigációval (adott esetben) — Annak ellenőrzése, hogy a helyes eljárás van-e betöltve a navigációs rendszerbe, és — A navigációs rendszer kijelzőjének és az érkezési térképeknek az összehasonlító ellenőrzése.
<b>4. SZAKASZ – HÁROMDIMENZIÓS MŰVELETEK (+)</b>	
a	A navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése A függőleges pályaszög ellenőrzése Az RNP APCH esetében: a) annak ellenőrzése, hogy a helyes eljárás van-e betöltve a navigációs rendszerbe; és b) a navigációs rendszer kijelzőjének és a megközelítési térképeknek az összehasonlító ellenőrzése.
b	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos eligazítás, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
c (*)	Várakozási eljárás
d	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása

## ▼ M5

e	A megközelítés időbeosztása
f	Magasság-, sebesség-, iránytartás (stabilizált megközelítés)
g (*)	Átstartolás végrehajtása
h (*)	Megszakított megközelítési eljárás/leszállás
i	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

## 5. SZAKASZ – KÉTDIMENZIÓS MŰVELETEK (+)

a	A navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése Az RNP APCH esetében: — Annak ellenőrzése, hogy a helyes eljárás van-e betöltve a navigációs rendszerbe, és — A navigációs rendszer kijelzőjének és a megközelítési térképeknek az összehasonlító ellenőrzése.
b	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos eligazítás, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket és a létesítmények azonosítását
c (*)	Várakozási eljárás
d	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
e	A megközelítés időbeosztása
f	Magasság-, sebesség-, iránytartás (stabilizált megközelítés)
g (*)	Átstartolás végrehajtása
h (*)	Megszakított megközelítési eljárás (*)/leszállás
i	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

## 6. SZAKASZ – SZOKÁSOSTÓL ELTÉRŐ ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK

Ez a szakasz az 1–5. szakasszal összekapcsolható. A vizsga során figyelembe kell venni a helikopter irányíthatóságát, a meghibásodott hajtómű beazonosítását, az azonnali tevékenységeket (touch drills), a nyomkövetési tevékenységek és ellenőrzések végrehajtását, valamint a repülés pontosságát a következő helyzetekben:

a	Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás után és megközelítés (***) közben (biztonságos magasságban hajtandó végre, kivéve, ha FFS vagy FNPT II/III, FTD 2/3 berendezésen történik)
b	A stabilitást növelő eszközök/hidraulikus rendszer meghibásodása, ha van ilyen
c	Részlegesen letakart műszerfal
d	Autorotáció és az abból való kivétel meghatározott magasságra



▼ **M5**

e	Háromdimenziós műveletek kézzel, repülésvezérlő (FD) nélkül (***) Háromdimenziós műveletek kézzel, repülésvezérlővel (FD) (***)
---	--

► **M12** (†) A PBN-jogosultságok megszerzéséhez a 4. vagy az 5. szakaszban az egyik megközelítésnek RNP APCH szerinti megközelítésnek kell lennie. Ott, ahol RNP APCH szerinti művelet nem kivitelezhető, megfelelően felszerelt repülésszimulációs oktatóeszközzel (FSTD) kell végrehajtani. ◀

(\*) Végrehajtható a 4. vagy az 5. szakaszban.  
(\*\*) Csak több hajtóműves helikopter esetében.  
(\*\*\*) Csak egy elemet kell ellenőrizni.

▼ **M11**

## 8. függelék

**Az osztály- vagy típusjogosításra irányuló készségellenőrzés műszerjogosítási (IR) részének beszámítása**

## A. Repülőgépek

A beszámítás csak akkor lehetséges, ha az engedélyes (az esettől függően) egypilótás, egy hajtóműves vagy egypilótás, több hajtóműves repülőgépekre vonatkozó műszerjogosítását (IR) hosszabbítja vagy újítja meg.

Ha a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés műszerjogosításra is kiterjed, és az engedélyes rendelkezik érvényes:	Beszámítható a következőkre vonatkozó készségellenőrzés IR részébe:
MPA típusjogosítással; Nagy teljesítményű, komplex repülőgép-típusjogosítással	SE osztályjogosítás (*); és SE típusjogosítás (*); és SP ME osztály- vagy típusjogosítás a nagy teljesítményű, komplex repülőgép-típusjogosítás kivételével; csak a 9. függelék B.5. pontjának 3B. szakaszában szereplő készségellenőrzések esetében számítható be
SP ME repülőgépekre szóló osztály- vagy típusjogosítással, a nagy teljesítményű, komplex repülőgépek típusjogosításainak kivételével, egypilótás üzemeltetésre	SE osztályjogosítás; és SE típusjogosítás; és SP ME osztály- vagy típusjogosítás, a nagy teljesítményű, komplex repülőgépek típusjogosításainak kivételével
SP ME repülőgépekre szóló osztály- vagy típusjogosítással, a nagy teljesítményű, komplex repülőgépek típusjogosításainak kivételével, többpilótás üzemeltetésre korlátozva	SE osztályjogosítás (*); és SE típusjogosítás (*); és SP ME osztály- vagy típusjogosítás, a nagy teljesítményű, komplex repülőgépek típusjogosításainak kivételével (*)
SP SE repülőgépekre szóló osztály- vagy típusjogosítással	SE osztályjogosítás; és SE típusjogosítás

(\*) Feltéve, hogy a megelőző 12 hónapban a kérelmező legalább három IFR-indulást és -megközelítést végrehajtott PBN-jogosultságait gyakorolva – köztük legalább egy RNP APCH szerinti megközelítést – egypilótás (SP) osztályú vagy típusú repülőgépen egypilótás üzemeltetésben, illetve több hajtóműves, nem nagy teljesítményű, egyszerű konstrukciójú repülőgépek esetében a kérelmező sikeresen teljesítette a jártassági vizsga 6. szakaszát egypilótás, nem nagy teljesítményű, egyszerű konstrukciójú repülőgépen kizárólag műszerek igénybevételével történő repüléssel, egypilótás üzemeltetésben.

## B. Helikopter

A beszámítás csak akkor lehetséges, ha az engedélyes (az esettől függően) egy hajtóműves vagy egypilótás, több hajtóműves helikopterekre vonatkozó műszerjogosítását (IR) hosszabbítja meg.

Ha a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés műszerjogosításra is kiterjed, és az engedélyes rendelkezik érvényes:	Beszámítható a következőkre vonatkozó készségellenőrzés IR részébe:
--	---

▼ **M11**

Többpilótás helikopterre (MPH) vonatkozó típusjogosítással	SE típusjogosítás (*); és SP ME típusjogosítás*
SP ME típusjogosítással, egypilótás üzemeltetésre	SE típusjogosítás (*); és SP ME típusjogosítás*
SP ME típusjogosítással, többpilótás üzemeltetésre	SE típusjogosítás (*); és SP ME típusjogosítás*
SP SE típusjogosítással, egypilótás üzemeltetésre	SP SE típusjogosítással, egypilótás üzemeltetésre

(\*) \*Feltéve, hogy az engedélyes a megelőző 12 hónapban legalább három IFR-indulást és -megközelítést végrehajtott PBN-jogosultságait gyakorolva – köztük egy RNP APCH szerinti megközelítést (amely lehet PinS (Point in Space = térbeli pont) megközelítés) – egypilótás (SP) típusjogosítású helikopteren egypilótás üzemeltetésben.

▼ **M8***9. függelék***Az MPL, ATPL, típus- és osztályjogosításokhoz szükséges képzés, jártassági vizsga és készségellenőrzés, valamint IR-hez szükséges készségellenőrzés****A. Általános**

1. A jártassági vizsgát kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön kell oktatásban részesülnie, mint amilyennel a vizsgán repül.

Az MPL és PL típusjogosításokhoz szükséges képzést teljes repülőgép-szimulátoron, vagy repülésszimulációs oktatóeszközök és teljes repülőgép-szimulátor kombinációján kell végrehajtani. Az MPL és PL típusjogosításokhoz, valamint az ATPL és az MPL kiadásához szükséges jártassági vizsgát vagy készségellenőrzést kell végrehajtani, amennyiben rendelkezésre áll.

Az egypilótás repülőgépekre és a helikopterekre vonatkozó típus- vagy osztályjogosításokhoz szükséges képzés, jártassági vizsga és készségellenőrzést a következőkön kell végrehajtani:

- a) rendelkezésre álló és hozzáférhető teljes repülőgép-szimulátor, vagy
- b) repülésszimulációs oktatóeszközök és a repülőgép kombinációja, amennyiben teljes repülőgép-szimulátor nem áll rendelkezésre vagy nem hozzáférhető; vagy
- c) a repülőgép, amennyiben repülésszimulációs oktatóeszköz nem áll rendelkezésre vagy nem hozzáférhető.

Ha a képzés, a vizsgáztatás vagy az ellenőrzés során repülésszimulációs oktatóeszköz használatára kerül sor, a felhasznált repülésszimulációs oktatóeszközöket össze kell vetni az eszközre vonatkozó elsődleges referenciadokumentumban található, alkalmazandó „Funkciók és szubjektív ellenőrzések táblázatával” és az alkalmazandó „Repülésszimulációs oktatóeszközt érvényesített ellenőrzések táblázatával”. A készülékhez szükséges képesítést igazoló tanúsításon feltüntetett megszorításokat és korlátozásokat figyelembe kell venni.

2. Amennyiben két vizsgakísérllet sem hoz sikert a vizsga minden szakaszában, akkor ez további képzést von maga után.
3. A megkísérelhető jártassági vizsgák számára nézve nincs korlátozás.

**A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS  
TARTALMA**

4. Amennyiben a 748/2012/EU rendelet I. mellékletével (annak 21. részével) összhangban megállapított üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatok másként nem rendelkeznek, a repülésoktatás tantervének, a jártassági vizsgának és a készségellenőrzésnek meg kell felelnie e függeléknek. Az üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelően a repülésoktatás tanterve, a jártassági vizsga és a készségellenőrzés a hasonló típusú légi járművön szerzett tapasztalat beszámítása érdekében lerövidíthető.
5. Az ATPL kiadásához szükséges jártassági vizsga esetét kivéve, ha az üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatok így állapítják meg az adott légi jármű tekintetében, beszámítást lehet alkalmazni a más típusok vagy változatok jártassági vizsgájában is meglévő közös elemek teljesítésébe, amennyiben a pilóta azokra vonatkozóan képesítéssel rendelkezik.

**A VIZSGA/ELLENŐRZÉS LEFOLYTATÁSA**

6. A vizsgáztató különböző jártassági vizsga, illetve készségellenőrzési forgatókönyvek közül választhat, amelyek szimulált műveleteket tartalmaznak. Teljes repülésszimulátorokat és más képzési eszközöket az e mellékletben (FCL rész) meghatározottak szerint kell alkalmazni.
7. A készségellenőrzés során a vizsgáztatónak meg kell győződnie arról, hogy az osztály- vagy típusjogosítás engedélyese fenntartja az elméleti ismeretek megfelelő szintjét.

## ▼M8

8. Amennyiben a kérelmező a vizsgáztató által nem megfelelőnek ítélt indokok miatt szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor a teljes jártassági vizsgát meg kell ismételnie. Amennyiben a kérelmező a vizsgáztató által megfelelőnek ítélt indokok miatt szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor egy további repülés során csak a nem teljesített szakaszokból kell vizsgáznia.
9. A vizsgáztató megítélése alapján a kérelmező a vizsga bármely manőverét vagy eljárását egyszer megismételheti. A vizsgáztató bármely fázisban leállíthatja a vizsgát, ha úgy ítéli meg, hogy a kérelmező repülési jártassága a teljes vizsga megismétlését teszi szükségessé.
10. A kérelmezőnek olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye a parancsnokpilóta-feladatkör vagy – adott esetben – a másodpilóta-feladatkör ellátását. Egypilótás helyzetben a vizsgát úgy kell lebonyolítani, mintha a repülőszemélyzet más tagja nem lenne jelen.
11. A vizsgára történő repülés előtti felkészülés alkalmával a kérelmező köteles a teljesítmény-beállításokat, illetve a sebességeket meghatározni. A kérelmező jelenti a vizsgáztatónak az elvégzett ellenőrzéseket és feladatokat, beleértve a rádióberendezések azonosítását. Az ellenőrzéseket a vizsgán használt repülőgép ellenőrzési listája (checklist) szerint és – adott esetben – az MCC-elvnek megfelelően kell elvégezni. A felszállási, megközelítési és leszállási teljesítményre vonatkozó adatokat a kérelmezőnek az alkalmazott repülőgép üzemelési kézikönyvének vagy repülési kézikönyvének megfelelően kell kiszámítania. Az elhatározási magasságot/szintet, a minimális süllyedési magasságot/szintet, és a megszakított megközelítés pontját (MAPT) a vizsgáztató hozzájárulásával kell meghatározni.
12. A vizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, csak akkor, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve az egyéb forgalom elfogadhatatlan akadályozásának elkerülése érdekében szükséges.

A TÖBBPILÓTÁS LÉGI JÁRMŰ TÍPUSJOGOSÍTÁSÁHOZ, AZ  
EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉP TÍPUSJOGOSÍTÁSÁHOZ (TÖBBPILÓTÁS  
ÜZEMELTETÉSBEN), VALAMINT AZ MPL-HEZ ÉS ATPL-HEZ  
SZÜKSÉGES JÁRTASSÁGI VIZSGÁRA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉSRE  
VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK

13. Többpilótás üzemeltetés esetén a többpilótás légi járműre vagy az egypilótás repülőgépre vonatkozó jártassági vizsgát többpilótás környezetben kell végrehajtani. Másodpilótaként egy másik kérelmező vagy egy másik típusjogosítással rendelkező pilóta tevékenykedhet. Amennyiben a vizsga repülőgépen történik, a másodpilótának vizsgáztatónak vagy oktatónak kell lennie.
14. A kérelmezőnek repülést végző pilótaként (PF) kell teljesítenie a jártassági vizsga valamennyi szakaszát, kivéve a szakásostól eltérő és vészhelyzeti eljárásokat, amelyeket végrehajthat PF-ként vagy megfigyelő pilótaként (PM) is MCC-üzemeltetés szerint. Azon kérelmezőnek, aki először kíván többpilótás légi jármű-típusjogosítást vagy ATPL-t szerezni, bizonyítania kell készségét PM-ként is. A kérelmező a jártassági vizsgához választhatja akár a bal, akár a jobb oldali ülést, ha a vizsga összes feladata végrehajtható a kiválasztott ülésből.
15. Az ATPL vagy többpilótás repülőgépre, illetve többpilótás üzemeltetésben egypilótás repülőgépre szóló típusjogosítás vizsga során, parancsnokpilóta-tevékenységre történő kiterjesztés esetén, függetlenül attól, hogy a kérelmező PF vagy PM tevékenységet végez, a vizsgáztatónak kiemelten kell ellenőriznie az alábbiakat:
  - a) a repülőszemélyzet együttműködésének irányítása;
  - b) a repülőgép üzemeltetésének általános figyelemmel kísérése megfelelő felügyelettel; valamint
  - c) a teendők sorrendjének meghatározása és a döntések meghozatala megfelelő biztonsági szempontok alapján, valamint az adott üzemelési helyzetre – beleértve a vészhelyzeteket – vonatkozó szabályok és előírások szempontjából.

## ▼ M8

16. A vizsgát vagy az ellenőrzést műszeres repülési szabályok (IFR) szerint kell végrehajtani, ha műszerjogosítást (IR) is magában foglal, és amennyiben lehetséges, azt a kereskedelmi légi fuvarozási körülmények szimulációjával kell végrehajtani. A vizsga lényeges és ellenőrizendő eleme, hogy a kérelmezőnek képesnek kell lennie arra, hogy megtervezze és végrehajtsa a repülést a szokásos tájékoztató anyag alapján.
17. Ha a típusjogosítási tanfolyam kevesebb mint 2 órányi, légi járművön történő repülésoktatást foglal magában, akkor a jártassági vizsga lefolytatható FFS-en és végrehajtható a légi járművön lefolytatott repülésoktatás előtt.

A jóváhagyott repülésoktatást képzéssel rendelkező oktató hajtja végre a következők felelőssége mellett:

- a) valamely jóváhagyott képzési szervezet; vagy
- b) a 965/2012/EU rendelet III. mellékletével (ORO rész) összhangban kiadott légi jármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező és kifejezetten ilyen képzés lefolytatása céljából jóváhagyott szervezet; vagy
- c) az oktató, olyan esetekben, ha valamely jóváhagyott képzési szervezetnél vagy légi jármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező szervezetnél nincs egypilótás légi járművön lefolytatandó, jóváhagyott repülésoktatás, és a légi járművön lefolytatott repülésoktatást a kérelmező tekintetében illetékes hatóság jóváhagyta.

A légi járművön lefolytatott repülésoktatást is magában foglaló típusjogosítási tanfolyam elvégzését igazoló tanúsítást az új típusjogosításnak a kérelmező szakszolgálati engedélyébe történő bevezetése előtt el kell juttatni az illetékes hatósághoz.

18. A kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetésére vonatkozó képzés esetében az „átesési esemény” áteséshez közelítést vagy átesést jelent. A jóváhagyott képzési szervezet FFS-t használhat az átesés megszüntetésének oktatásához, illetve az átesés típusspecifikus jellemzőinek szemléltetéséhez, vagy mindkettőhöz, amennyiben:
- a) az FFS-t a CS-FSTD(A) típusalkalmassági előírásokban foglalt különleges értékelési követelmények szerinti minősítéssel rendelkezik; valamint
  - b) valamely jóváhagyott képzési szervezet sikeresen bebizonyította az illetékes hatóságnak, hogy a képzés bármely negatív hozadéka mérséklődik.

#### B. A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények

##### A SIKERES VIZSGA FELTÉTELEI

1. Egypilótás repülőgépek esetében – az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek kivételével – a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés valamennyi szakaszán. Egy szakasz bármely elemének sikertelensége az adott szakasz egészének sikertelenségét jelenti. Egyetlen szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott szakaszból kell ismételt vizsgáznia. Egnél több szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely szakaszának sikertelensége esetén, beleértve azokat a szakaszokat is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán/ellenőrzésen egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Az egypilótás, több hajtóműves repülőgépek esetében teljesíteni kell a vonatkozó vizsga vagy ellenőrzés aszimmetrikus repülésre vonatkozó 6. szakaszát.
2. A többpilótás és egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek esetében a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés valamennyi szakaszán. Ötnél több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Öt vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége esetén, beleértve azokat a elemeket is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán/ellenőrzésen egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes ellenőrzést vagy vizsgát. A 6. szakasz nem szerepel az ATPL vagy az MPL jártassági vizsgán. Ha a kérelmező a 6. szakaszból sikertelenül vizsgázik vagy nem tesz vizsgát, akkor a típusjogosítás CAT II- vagy CAT III-jogosultságok nélkül kerül kiadásra. A típusjogosítás CAT II- vagy CAT III-jogosultságokra történő kiterjesztéséhez a kérelmezőnek teljesítenie kell az adott légi jármű-típusra vonatkozó 6. szakaszt.

▼ **M8**

## TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
- a) a repülőgép üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
  - b) minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
  - c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
  - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;
  - e) a repülőgépet mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség;
  - f) megérteni és alkalmazni a repülőszemélyzeti együttműködést és a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat, adott esetben; valamint
  - g) megfelelő hatékonysággal kommunikálni a személyzet jelen lévő tagjaival, adott esetben.
4. A következő határértékeket kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt repülőgép kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében:

## Magasságtartás

Általános eltérési érték	$\pm 100$ láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon/ szinten	+ 50 láb/– 0 láb
Legalacsonyabb süllyedési magasság/megközelítés- megszakítási pont/tengerszint feletti magasság	+ 50 láb/– 0 láb

## Útvonaltartás

Rádiónavigációs eszközökkel	$\pm 5^\circ$
Szögeltérések	Félosztásnyi eltérés az iránysávban és a sikló pályán (pl. LPV, ILS, MLS, GLS)
Kétdimenziós (LNAV) és háromdimenziós (LNAV/ VNAV) „lineáris” oldalirányú eltérések	az útiránytól való oldalirányú eltérések/hibának általában az eljáráshoz tartozó RNP-érték $\pm \frac{1}{2}$ -ére kell korlátozódnia. Rövid ideig tartó eltérések ettől a normától az RNP-érték egyszereséig megengedhetők.
Háromdimenziós lineáris függőleges eltérések (pl. RNP APCH (LNAV/VNAV) Baro VNAV funkcióval kiegészítve)	mindenkor legfeljebb – 75 láb a függőleges profil alatt, és a repülőtér fölött 1 000 lábnál vagy annál alacsonyabb szinten legfeljebb + 75 láb a függőleges profil felett.

## Íránytartás

Minden hajtómű működik	$\pm 5^\circ$
Szimulált hajtómű-meghibásodással	$\pm 10^\circ$

## Sebességtartás

Minden hajtómű működik	$\pm 5$ csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	+ 10 csomó/– 5 csomó

## ▼M8

A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS  
TARTALMA

## 5. Egypilótás repülőgépek, az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek kivételével

a) Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P = a képzést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) kell végrehajtani

OTD = Egyéb kiképzőberendezés használható erre a feladatra

X = Erre a feladatra FFS-t kell használni; egyéb esetben olyan repülőgépet, amely megfelelő az adott manőver vagy eljárás végrehajtásához

P# = A képzést a repülőgép felügyelettel történő ellenőrzésével kell végrehajtani.

b) A gyakorlati képzést legalább a „P”-vel jelölt képzési berendezésen kell végrehajtani, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen (ezt nyíl (—>) jelöli).

A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

A = repülőgép

FFS = teljes repülésszimulátor

FSTD = repülésszimulációs oktatóeszköz

c) A 3B. szakaszban csillaggal (\*) jelölt feladatokat, valamint a több hajtómű esetében a 6. szakaszban megjelölt feladatokat kizárólag műszerek igénybevételével lehet végrehajtani, ha a jártassági vizsga és a készségellenőrzés magában foglalja a műszerjogosítás (IR) meghosszabbítását/megújítását. Amennyiben csillaggal (\*) jelölt feladatokat nem kizárólag műszerek igénybevételével teljesítik a jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés során, valamint ha nincsenek beszámítható IR-jogosultságok, akkor az osztály- vagy típusjogosítást csak VFR-re korlátozzák.

d) A 3A. szakaszt csak VFR szerint kell teljesíteni a típusjogosítás vagy a több hajtóműves osztályjogosítás meghosszabbítása céljából, ha a 10 útvonalszakaszra vonatkozóan előírt tapasztalatot az előző 12 hónapban nem szerezték meg. A 3A. szakasz teljesítése nem szükséges, ha a 3B. szakaszt teljesítették.

e) A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó feladatot jelöl, vagy pedig az egnél több feladat közül történő választás lehetőségét jelenti.

f) FSTD-t kell használni a típusjogosításra vagy a több hajtóműves osztályjogosításra vonatkozó gyakorlati képzés során, ha a berendezés használata a jóváhagyott osztály- vagy típusjogosítási tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyam engedélyezésekor:

i. az FSTD minősítése a VI. melléklet (ARA rész) és a VII. melléklet (ORA rész) vonatkozó követelményei szerint;

ii. az oktatók képesítései;

iii. az FSTD képzés mennyisége a tanfolyam során; valamint

iv. a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokra nézve.



## ▼M8

- g) Többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok először történő kérelmezése esetén a többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokkal rendelkező pilótának:
- (1) többek között repülőszemélyzeti együttműködésre (MCC), valamint a 7. szakasz szerinti gyakorlatokra kiterjedő –a repülésre veszélyes helyzet- és hibakezelés (TEM), repülőszemélyzeti erőforrás-szervezés (CRM) és emberi tényezők igénybevételével végzett – manővereket és eljárásokat tartalmazó ismeretbővítő tanfolyamot kell teljesítenie valamely jóváhagyott képzési szervezetenél; valamint
  - (2) többpilótás üzemeltetésre vonatkozó készségellenőrzésen kell megfelelnie.
- h) Többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok először történő kérelmezése esetén a többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokkal rendelkező pilótának valamely jóváhagyott képzési szervezetenél kell képzésen részt vennie, és az alábbiakban felsorolt, egypilótás üzemeltetés során alkalmazott további manőverek és eljárások tekintetében kell ellenőrzésen átesnie:
- (1) egy hajtóműves repülőgépek esetében az 1.6., 4.5., 4.6., 5.2. és adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike; valamint
  - (2) több hajtóműves repülőgépek esetében az 1.6., a 6. szakasz és adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike.
- i) A g) és a h) bekezdésnek megfelelően egypilótás és többpilótás üzemeltetésre egyaránt jogosultságokkal rendelkező pilóta mindkét üzemeltetés-típusra vonatkozó jogosultságokat meghosszabbíthatja a h) bekezdés 1. pontjában, illetve adott esetben a h) bekezdés 2. pontjában említett egypilótás üzemeltetési gyakorlatokon felül többpilótás üzemeltetésre vonatkozó készségellenőrzés teljesítésével.
- j) Ha a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés teljesítése többpilótás üzemeltetésben történik, akkor a típusjogosítás többpilótás üzemeltetésre korlátozódik. A korlátozást fel kell oldani, ha a pilóta eleget tesz a h) bekezdésnek.
- k) A képzésnek, a vizsgáztatásnak és az ellenőrzésnek az alább említett táblázatot kell követnie.
- (1) Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – egypilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok esetében
  - (2) Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok esetében
  - (3) Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – egypilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokkal rendelkező, többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokat először kérelmező pilóta esetében (ismeretbővítő tanfolyam)
  - (4) Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokkal rendelkező, egypilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokat először kérelmező pilóta esetében (ismeretbővítő tanfolyam)
  - (5) Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél és a követelmények ellenőrzése – az egy- és többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok újraérvényesítésének és meghosszabbításának összekapcsolása esetén

## ▼ M14

	1.		2.		3.		4.		5.	
	<i>Az üzemeltetés típusa</i>									
<i>A légi jármű típusa</i>	SP		MP		SP → MP (első kiállítás)		MP → SP (első kiállítás)		SP + MP	
	<i>Képzés</i>	<i>Vizsgáztatás/ellenőrzés</i>	<i>Képzés</i>	<i>Vizsgáztatás/ellenőrzés</i>	<i>Képzés</i>	<i>Vizsgáztatás/ellenőrzés</i>	<i>Képzés, vizsgáztatás, ellenőrzés (SE repülőgépek)</i>	<i>Képzés, vizsgáztatás, ellenőrzés (ME repülőgépek)</i>	<i>SE repülőgépek</i>	<i>ME repülőgépek</i>
<b>Első kiállítás</b>										
Bármely (kivéve egypilótás, komplex)	1-6. szakasz	1-6. szakasz	MCC CRM Emberi tényezők TEM 1-7. szakasz	1-6. szakasz	MCC CRM Emberi tényezők TEM 7. szakasz	1-6. szakasz	1.6., 4.5., 4.6., 5.2., valamint adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike	1.6., 6. szakasz, valamint adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike		
Egypilótás, komplex	1-7.	1-6.								
<b>Újraérvényesítés</b>										
Bármely	n.a.	1-6. szakasz	n.a.	1-6. szakasz	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	MPO: 1-7. szakasz (képzés) 1-6. szakasz (ellenőrzés) SPO: 1.6., 4.5., 4.6., 5.2., valamint adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike	MPO: 1-7. szakasz (képzés) 1-6. szakasz (ellenőrzés) SPO: 1.6., 6. szakasz, valamint adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike
<b>Megújítás</b>										
Bármely	FCL.740	1-6. szakasz	FCL.740	1-6. szakasz	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	Képzés: FCL.740 Ellenőrzés: a meghosszabbítás esetéhez hasonlóan	Képzés: FCL.740 Ellenőrzés: a meghosszabbítás esetéhez hasonlóan

▼ **M12**

- l) A PBN-jogosultságok megszerzéséhez vagy meghosszabbításához az egyik megközelítésnek RNP APCH szerinti megközelítésnek kell lennie. Ott, ahol RNP APCH szerinti művelet nem kivitelezhető, megfelelően felszerelt repülésszimulációs oktatóeszközzel (FSTD) kell végrehajtani.

A fenti bekezdéstől eltérve, azokban az esetekben, amelyekben a teljesítményalapú navigációval kapcsolatos jogosultságok meghosszabbításához szükséges készségellenőrzés nem foglal magában RNP APCH szerinti feladatot, a pilóta teljesítményalapú navigációval kapcsolatos jogosultságai nem foglalják magukban az RNP APCH-t. A korlátozást fel kell oldani, ha a pilóta RNP APCH szerinti feladatot is magában foglaló készségellenőrzést végzett.

▼ **M8**

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUS-JOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
<b>1. SZAKASZ</b>						
1.	Indulás	OTD				
1.1.	Repülés előtti felkészülés, benne: — dokumentáció; — tömeg és tömegközéppont; — időjárási adatok összeállítása; valamint — NOTAM.					
1.2.	Repülés előtti ellenőrzések					
1.2.1.	Külső	OTD P#	P		M	
1.2.2.	Belső	OTD P#	P		M	
1.3.	Hajtóműindítás: szokásos meghibásodások	P—>	—>		M	
1.4.	Gurulás	P—>	—>		M	
1.5.	Indulás előtti ellenőrzések: hajtómű-próbaellenőrzés (adott esetben)	P—>	—>		M	
1.6.	Felszállási eljárás: — szokásos, a repülési kézikönyvnek megfelelő fékszárnyhelyzettel; valamint — oldalszélben (ha a feltételek rendelkezésre állnak).	P—>	—>		M	
1.7.	Emelkedés: — $V_x/V_y$ ; — fordulókka adott irányokra; valamint — repülési szint eléréseig.	P—>	—>		M	
1.8.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>			M	
<b>2. SZAKASZ</b>						
2.	Repülések végrehajtása (látás melletti meteorológiai körülmények (VMC))	P—>	—>			
2.1.	Egyenes vonalú vízszintes repülés különböző sebességekkel, benne repülés kritikusán alacsony sebességgel, fékszárnyal és fékszárny nélkül (beleértve a $V_{mca}$ -megközelítést, ha lehetséges)					

## ▼M8

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUS-JOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELELLŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
2.2.	Nagy bedöntésű fordulók (360° jobbra és balra, 45°-os bedöntéssel)	P—>	—>		M	
2.3.	Átesés és abból való kivétel: i. kiengedett szárnymechanizáció nélküli átesés; ii. közelítés áteséshez süllyedő fordulóban megközelítési konfigurációban és teljesítménnyel; iii. közelítés áteséshez leszállási konfigurációban és teljesítménnyel; valamint iv. közelítés áteséshez emelkedő fordulóban, felszállási fékszárnyal és emelkedési teljesítménnyel (csak egy hajtóműves repülőgépeken).	P—>	—>		M	
2.4.	A repülőgép vezetése robotpilóta és FD alkalmazásával (a 3. szakaszban is elvégezhető), adott esetben	P—>	—>		M	
2.5.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>		M	
<b>3A. SZAKASZ</b>						
3A.	Útvonal-eljárások VFR körülmények között	P—>	—>			
3A.1.	(lásd még: a B.5. pont c) és d) bekezdését) Repülési terv, helymeghatározás, térkép-olvasás					
3A.2.	Magasság, irány és sebesség folyamatos tartása	P—>	—>			
3A.3.	Tájékozódás, időszámvetés és ETA-felülvizsgálat	P—>	—>			
3A.4.	Rádió navigációs berendezések használata (adott esetben)	P—>	—>			
3A.5.	Repülés végrehajtása, (fedélzeti napló, rutinellenőrzések, beleértve az üzemanyag, a rendszerek és a jegesedés ellenőrzését)	P—>	—>			
3A.6.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>			
<b>3B. SZAKASZ</b>						
3B.	Műszeres repülés	P—>	—>		M	
3B.1.*	Műszeres (IFR) indulás					

## ▼M8

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUS-JOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELELLŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
3B.2.*	Műszeres (IFR) útvonal	P—>	—>		M	
3B.3.*	Várakozási eljárások	P—>	—>		M	
3B.4.*	Háromdimenziós műveletek, 200 láb (60 m) elhatározási magasságig/szintig (DH/DA) vagy a megközelítési eljárás által megkövetelt magasabb minimumig (robotpilóta használható a végső megközelítési szakaszban a függőleges pálya elfogásáig)	P—>	—>		M	
3B.5.*	Kétdimenziós műveletek a minimális süllyedési magasságig/szintig (MDH/MDA)	P—>	—>		M	
3B.6.*	Repülési gyakorlatok, beleértve a műhorizont és az iránytű meghibásodásának gyakorlását: — egykanalas fordulók; valamint — szokatlan térbeli helyzet megszüntetése.	P—>	—>		M	
3B.7.*	Siklópálya vagy iránycsúszások meghibásodása	P—>	—>			
3B.8.*	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>		M	
	Szándékosan üresen hagyva					
<b>4. SZAKASZ</b>						
4.	Érkezés és leszállás	P—>	—>		M	
4.1.	Repülőtéri érkezési eljárás					
4.2.	Szokásos leszállás	P—>	—>		M	
4.3.	Fékszárny nélküli leszállás	P—>	—>		M	
4.4.	Leszállás oldalszélben (alkalmas feltételek esetén)	P—>	—>			
4.5.	Megközelítés és leszállás, alapjáraton, 2 000 ft futópálya fölötti magasságból (csak egy hajtóműves repülőgépeken)	P—>	—>			
4.6.	Átstartolás minimális magasságról	P—>	—>		M	
4.7.	Éjszakai átstartolás és leszállás (adott esetben)	P—>	—>			
4.8.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>		M	
<b>5. SZAKASZ</b>						
5.	Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások (Ez a szakasz az 1–4. szakasszal összekapcsolható.)					

## ▼M8

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUS-JOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELENNŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
5.1.	Megszakított felszállás észszerű sebességnél	P—>	—>		M	
5.2.	Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás után (csak egy hajtóműves repülőgépek)		P		M	
5.3.	Szimulált kényszerleszállás teljesítmény nélkül (csak egy hajtóműves repülőgépek)		P		M	
5.4.	Szimulált vészhelyzetek: i. tűz vagy füst repülés közben; valamint ii. adott esetben a rendszerek működési zavarai.	P—>	—>			
5.5.	Több hajtóműves repülőgépekre és motoros vitorlázó repülőgépekre vonatkozó képzés esetén: hajtómű-leállítás és -újraindítás (biztonságos magasságban, ha a légi járművön hajtják végre)	P—>	—>			
5.6.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások					
<b>6. SZAKASZ</b>						
6.	Szimulált aszimmetrikus repülés	P—>	—>X		M	
6.1.*	(Ez a szakasz az 1–5. szakasszal összekapcsolható) Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságban, ha nem FFS-en vagy FNPT II-n végzik)					
6.2.*	Aszimmetrikus megközelítés és átstartolás	P—>	—>		M	
6.3.*	Aszimmetrikus megközelítés és teljes megállással végződő leszállás	P—>	—>		M	
6.4.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>		M	
<b>7. SZAKASZ</b>						
7.	UPRT					
7.1.	Repülési manőverek és eljárások					
7.1.1.	Kézi repülés repülésvezérlővel (FD) vagy anélkül (robotpilóta, tolóerő-automata nélkül, és adott esetben különböző vezérlési jogszabályok szerint)	P—>	—>			
7.1.1.1.	Különböző sebességen (beleértve a lassú repülést is) és magasságban, az FSTD képzési keretösszegén belül.	P—>	—>			

▼ **M8**

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUS-JOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
7.1.1.2.	Nagy bedöntésű fordulók 45°-os bedöntéssel, 180°–360° jobbra és balra	P————>	————>			
7.1.1.3.	Fordulók spoilerrel és anélkül	P————>	————>			
7.1.1.4.	Eljárási célú műszeres repülés és manőverezés, beleértve a műszeres indulást és érkezést, valamint a látással történő megközelítést	P————>	————>			
7.2. 7.2.1.	Kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetésére vonatkozó képzés Átesési események megszüntetése: — felszállási konfigurációban; — kiengedett szárnymechanizáció nélküli konfigurációban, alacsony magasságban; — kiengedett szárnymechanizáció nélküli konfigurációban, közel maximális üzemeltetési magasságban; valamint — leszállási konfigurációban.	P————>	————>			
▼ <b>M14</b>						
7.2.2.	A kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetését célzó alábbi gyakorlatok: — magas orrmeredekség megszüntetése különböző oldalszögeknél; és — alacsony orrmeredekség megszüntetése különböző oldalszögeknél.	P	X	Repülőgép nem használható erre a feladatra		
▼ <b>M8</b>						
7.3.	Átstartolás működő hajtóművekkel* különböző szakaszokból műszeres megközelítés során	P—>	————>			
7.4.	Megszakított leszállás működő hajtóművekkel: — különböző magasságokból, a pályaküszöb fölötti 15 m (50 láb) elhatározási magasság/minimális elhatározási magasság (DH/MDH) alatt; — földet érés (meggátolt leszállás) után. — A nem szállító repülőgépként (JAR/FAR 25) vagy regionális repülőgépként (SFAR 23) minősített repülőgépek esetében a működő hajtóművekkel végrehajtott megszakított leszállást a minimális elhatározási magasság/szint (MDH/MDA) alatt vagy a földet érés után kell megkezdeni.	P————>	————>			

▼ **M8**

## 6. Többpilótás repülőgépek, valamint egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek

a) Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P = A képzést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) kell végrehajtani a típusjogosítás kiadásához (amelyik alkalmazható).

OTD = Egyéb kiképzőberendezés használható erre a feladatra

X = Erre a feladatra FFS-t kell használni; egyéb esetben olyan repülőgépet, amely megfelelő az adott manőver vagy eljárás végrehajtásához

P# = A képzést a repülőgép felügyelettel történő ellenőrzésével kell végrehajtani.

b) A gyakorlati képzést legalább a „P”-vel jelölt képzési berendezésen kell végrehajtani, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen (ezt nyíl (——>) jelöli).

A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

A = repülőgép

FFS = teljes repülésszimulátor

FSTD = repülésszimulációs oktatóeszköz

c) A csillaggal (\*) jelölt feladatokat kizárólag műszerek igénybevételével lehet végrehajtani.

▼ **M12**

d) A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó feladatot jelöl, vagy pedig az egynél több feladat közül történő választás lehetőségét jelenti.

▼ **M8**

e) FFS berendezést kell használni a gyakorlati képzés és a vizsgáztatás során, ha a berendezés használata a jóváhagyott típusjogosítási tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyam engedélyezésekor:

i. az oktatók képesítései;

ii. a tanfolyamon FSTD-n lefolytatott képzés minősítése és mennyisége; valamint

iii. a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokra nézve.

f) A manővereknek és eljárásoknak tartalmazniuk kell MCC-t többpilótás repülőgépeken, valamint többpilótás üzemeltetésben az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépeken.

g) A manővereket és eljárásokat egyedüli pilótaként kell végrehajtani az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépeken egypilótás üzemeltetésben.

h) Az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek esetében, amennyiben a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés végrehajtása többpilótás üzemeltetésben történik, akkor a típusjogosítás többpilótás üzemeltetésre korlátozódik. Amennyiben egypilótás jogosultságokat kérvényeztek, akkor az előzőeken túlmenően végre kell hajtani a 2.5., 3.8.3.4., 4.4. és 5.5. pontban megadott manővereket/eljárásokat, valamint a 3.4. pont manővereiből/eljárásaiból legalább egyet.

i) ► **M14** FCL.720.A c) pont ◀ szerint kiadott korlátozott típusjogosítás esetében a kérelmezőnek a felszállási és a leszállási fázisra vonatkozó gyakorlati feladatok kivételével ugyanazoknak a követelményeknek kell eleget tennie, mint a típusjogosítást kérvényező többi kérelmezőnek.



▼ **M12**

- j) A PBN-jogosultságok megszerzéséhez vagy meghosszabbításához az egyik megközelítésnek RNP APCH szerinti megközelítésnek kell lennie. Ott, ahol RNP APCH szerinti művelet nem kivitelezhető, megfelelően felszerelt repülésszimulációs oktatóeszkővel (FSTD) kell végrehajtani.

A fenti bekezdéstől eltérve, azokban az esetekben, amelyekben a teljesítményalapú navigációval kapcsolatos jogosultságok meghosszabbításához szükséges készségellenőrzés nem foglal magában RNP APCH szerinti feladatot, a pilóta teljesítményalapú navigációval kapcsolatos jogosultságai nem foglalják magukban az RNP APCH-t. A korlátozást fel kell oldani, ha a pilóta RNP APCH szerinti feladatot is magában foglaló készségellenőrzést végzett.

▼ **M8**

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
<b>1. SZAKASZ</b>						
1.	A repülés előkészítése	OTD				
1.1.	Teljesítmény-számítás	P				
1.2.	A repülőgép külső vizuális ellenőrzése; minden elem helyének és az ellenőrzés céljának meghatározása	OTD P#	P			
1.3.	A pilótafülke ellenőrzése	P————>	————>			
1.4.	Ellenőrző lista használata a hajtóműindítást megelőzően, hajtómű-indítási eljárások, rádió és navigációs berendezések ellenőrzése, navigációs és kommunikációs frekvenciák kiválasztása és beállítása	P————>	————>		M	
1.5.	Gurulás az ATC vagy az oktató utasításainak megfelelően	P————>	————>			
1.6.	Felszállás előtti ellenőrzés	P————>	————>		M	
<b>2. SZAKASZ</b>						
2.	Felszállás	P————>	————>			
2.1.	Szokásos felszállás különböző fékszárnyhelyzetekkel, beleértve a gyorsított felszállást					
2.2.*	Műszeres felszállás; műszeres repülésre való áttérés az orrfutó elemelése közben vagy közvetlenül a levegőbe emelkedés után	P————>	————>			
2.3.	Felszállás oldalszélben	P————>	————>			
2.4.	Felszállás maximális felszállótömeggel (valóságos vagy szimulált maximális felszállótömeg)	P————>	————>			
2.5.	Felszállás szimulált hajtómű-meghibásodással:	P————>	————>			
2.5.1.*	röviddel a V2 elérése után					

## ▼M8

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
(A nem szállító repülőgépként vagy regionális repülőgépként minősített repülőgépek esetében a hajtóműhibát csak a futópálya vége fölötti 500 láb minimális magasság elérése után szabad szimulálni. Azoknál a repülőgépeknél, amelyeknek a teljesítménye a felszállótömegre és a levegő sűrűségének megfelelő magasságra vonatkozóan megegyezik a szállító repülőgépek teljesítményével, az oktató röviddel a V2 elérése után már szimulálhatja a hajtómű meghibásodását.)					
2.5.2.* V1 és V2 között	P	X		M csak FFS	
2.6. Megszakított felszállás egy a V1 elérése előtti észszerű sebességnél	P—>	—>X		M	
<b>3. SZAKASZ</b>					
3. Repülési manőverek és eljárások	P—>	—>			
3.1. Kézi repülés repülésvezérlővel (FD) vagy anélkül (robotpilóta, tolóerő-automata nélkül, és adott esetben különböző vezérlési jogszabályok szerint)	P—>	—>			
3.1.1. Különböző sebességen (beleértve a lassú repülést is) és magasságban, az FSTD képzési keretösszegén belül	P—>	—>			
3.1.2. Nagy bedöntésű fordulók 45°-os bedöntéssel, 180°–360° jobbra és balra	P—>	—>			
3.1.3. Fordulók spoilerrel és anélkül	P—>	—>			
3.1.4. Eljárási célú műszeres repülés és manőverezés, beleértve a műszeres indulást és érkezést, valamint a látással történő megközelítést	P—>	—>			
3.2. Lökéshullám (Tuck under) és belengés (Mach buffets) (adott esetben), valamint a repülőgép további speciális repülési jellemzői (pl.: hollandorsó)	P—>	—>X	Repülőgép nem használható erre a feladatra	Csak FFS	

## ▼M8

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
	Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés
3.3. A rendszerek szokásos működtetése és a hajtómű-ellenőrző panel kezelése (adott esetben)	OTD P————>	————>			
3.4. A következő rendszerek szokásos és szokásostól eltérő működtetése:				M	Minimum 3 szokásostól eltérő üzemeletést kötelező választani a 3.4.0–3.4.14. elem közül
3.4.0. Hajtómű (légcsavar, amennyiben szükséges)	OTD P————>	————>			
3.4.1. Nyomáskiegyenlítő és légkondicionáló rendszer	OTD P————>	————>			
3.4.2. Pitot-/statikus rendszer	OTD P————>	————>			
3.4.3. Üzemanyagrendszer	OTD P————>	————>			
3.4.4. Elektromos rendszer	OTD P————>	————>			
3.4.5. Hidraulikarendszer	OTD P————>	————>			
3.4.6. Kormányok és trimmsziszter	OTD P————>	————>			
3.4.7. Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer, szélvédőüveg-fűtés	OTD P————>	————>			
3.4.8. Robotpilóta/FD	OTD P————>	————>		M (csak egypilótás)	
3.4.9. Átesést jelző, átesést megelőző és stabilitást növelő eszközök	OTD P————>	————>			

## ▼M8

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELENŐRZÉS	
	Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés
3.4.10. Veszélyes földközelséget jelző rendszer (GPWS), időjárásradar, rádió-magasságmérő, transzponder	P————>	————>			
3.4.11. Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, repüléskoordináló és -optimalizáló rendszer (FMS)	OTD P————>	————>			
3.4.12. Futóművek és fékrendszer	OTD P————>	————>			
3.4.13. Orrsegédszárny- és fékszárnyrendszer	OTD	————>			
3.4.14. Segédhajtómű (APU)	OTD P————>	————>			
Szándékosan üresen hagyva					
3.6. Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások:				M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani a 3.6.1–3.6.9. közül
3.6.1. Tűzvédelmi gyakorlatok, pl.: hajtómű-, APU-, kabin-, raktér-, pilótafülke-, szárny- és elektromos tüzek, vészkiürítés	P————>	————>			
3.6.2. Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P————>	————>			
3.6.3. Hajtómű-meghibásodások, -leállítás és -újraindítás biztonságos magasságon	P————>	————>			
3.6.4. Üzemanyag-vészleeresztés (szimulált)	P————>	————>			
3.6.5. Szélynyírás felszállásnál/leszállásnál	P	X		Csak FFS	
3.6.6. Szimulált kabinnyomás-meghibásodás/vészszüllyedés	P————>	————>			
3.6.7. Repülőszemélyzeti tag cselekvésképtelenné válása	P————>	————>			
3.6.8. Más vészjeljárások a repülőgép repülési kézikönyvének (AFM) megfelelően	P————>	————>			

## ▼M8

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
3.6.9. Légitforgalmi ütközésselkerülő riasztórendszer (TCAS) által jelzett esemény	OTD P————>	Repülőgép nem használható		Csak FFS	
3.7. Kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetésére vonatkozó képzés 3.7.1. Átesési események megszüntetése: — felszállási konfigurációban; — kiengedett szárnymechanizáció nélküli konfigurációban, alacsony magasságban; — kiengedett szárnymechanizáció nélküli konfigurációban, közel maximális üzemeltetési magasságban; valamint — leszállási konfigurációban.	P Csak a képzési feladathoz minősítéssel rendelkező FFS	X Repülőgép nem használható erre a feladatra			
3.7.2. A kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetését célzó alábbi gyakorlatok: — magas orrmeredekség megszüntetése különböző oldalszögeknel; valamint — alacsony orrmeredekség megszüntetése különböző oldalszögeknel.	P Csak a képzési feladathoz minősítéssel rendelkező FFS	X Repülőgép nem használható erre a feladatra		Csak FFS	
3.8. Műszeres repülési eljárások					
3.8.1.* Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P————>	————>		M	
3.8.2.* Várakozási eljárások	P————>	————>			
3.8.3.* Háromdimenziós műveletek, DH/DA 200 láb (60 m) magasságig vagy a megközelítési eljárás által megkövetelt magasabb minimumig					
<i>Megjegyzés:</i> a légi jármű repülési kézikönyve szerint az RNP APCH szerinti eljárások szükségessé tehetik a robotpilóta vagy a repülésvezérlő használatát. A kézzel végrehajtandó repülési eljárás kiválasztásánál figyelembe kell venni az ilyen korlátozásokat (például a 3.8.3.1. sornál ILS-t kell választani, ha az AFM ilyen korlátozást tartalmaz).					
3.8.3.1* Kézzel, repülésvezérlő (FD) nélkül	P————>	————>		M (csak jártassági vizsga esetében)	

▼ **M8**

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
	Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés
3.8.3.2. Kézzel, repülésvezérlővel (FD)	P →	→			
3.8.3.3.* Robotpilótával	P →	→			

▼ **M12**

3.8.3.4.* Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával, amelyet a végső megközelítéskor (értelemszerűen) egészen a földetérésig vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig kell szimulálni, az alábbiól kezdve:  i. a repülőtér fölött 1 000 lábra található szinten való áthaladás előtt; és  ii. a repülőtér fölött 1 000 lábra található szinten való áthaladás után.  A nem szállító repülőgépként (JAR/FAR 25) vagy regionális repülőgépként (SFAR 23) minősített repülőgépek esetében a hajtómű szimulált meghibásodásával történő megközelítést és az azt követő átstartolást a 3.8.4. pont szerinti 2D megközelítéssel együtt kell végrehajtani. Az átstartolást akkor kell elkezdni, amikor a közzétett akadálymentes szintet (OCH)/akadálymentes tengerszint feletti magasságot (OCA) elérték, a legalacsonyabb süllyedési szint/magasság (MDH/MDA) elérése előtt, amely legalább 500 lábbal van a pályaküszöb magassága fölött. Azoknál a repülőgépeknél, amelyeknek ugyanolyan a teljesítménye a felszállótömegre és a levegő sűrűségének megfelelő magasságra vonatkozóan, mint a szállító kategóriájú repülőgépeknek, az oktató szimulálhatja a hajtómű-meghibásodást a 3.8.3.4. feladat szerint.	P →	→		M	
--	-----	---	--	---	--

▼ **M8**

3.8.4.* Kétdimenziós műveletek az MDH/MDA-ig	P* →	→			M
3.8.5. Körözéses megközelítés a következő feltételek mellett:	P* →	→			

## ▼M8

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
	Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés
<p>a)* megközelítés az engedélyezett minimális körözési megközelítési magasságon az érintett repülőtér a helyi műszeres megközelítési berendezések alkalmazásával, szimulált műszeres repülési feltételek között;</p> <p>ezt követően:</p> <p>b) körözéses megközelítés egy másik futópályához, legalább 90°-os eltéréssel a futópálya középvonalától, az a) bekezdésben említett engedélyezett minimális körözési megközelítési magasságon.</p> <p><i>Megjegyzés:</i> amennyiben az a) és b) bekezdésben foglaltak végrehajtása ATC okok miatt nem lehetséges, szimulált alacsony látás melletti megközelítési eljárást lehet végrehajtani.</p>					
3.8.6. Látással történő megközelítés.	P—>	—>			
<b>4. SZAKASZ</b>					
4. Megszakított megközelítési eljárások					
4.1. Megszakított megközelítés működő hajtóművekkel* háromdimenziós művelet során ILS megközelítés után, az elhatározási magasság elérésekor	P*—>	—>			
4.2. Átstartolás működő hajtóművekkel* különböző szakaszokból műszeres megközelítés során	P*—>	—>			
4.3. Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*—>	—>			
4.4.* Átstartolás kézi irányítással, szimulált meghibásodott hajtóművel, műszeres megközelítést követően a DH, az MDH vagy az MAPT elérésekor	P*—>	—>		M	
4.5. Megszakított leszállás működő hajtóművekkel:	P—>	—>			
— a DH/MDH alatti különböző magasságokból;					
— földet érés (meggátolt leszállás) után.					

## ▼M8

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
A nem szállító repülőgépként (JAR/FAR 25) vagy regionális repülőgépként (SFAR 23) minősített repülőgépek esetében a működő hajtóművekkel végrehajtott megszakított leszállást a minimális elhatározási magasság/szint (MDH/MDA) alatt vagy a földet érés után kell megkezdeni.					
<b>5. SZAKASZ</b>					
5. Leszállások	P				
5.1. Szokásos leszállások* műszeres megközelítési műveletet követően, a DA/DH elérésekor megállapítva a vizuális feltételeket					
5.2. Leszállás szimulált beszorult vízszintes vezérsíkkal, nem megfelelő trimmálásban	P————>	Repülőgép nem használható erre a feladatra		Csak FFS	
5.3. Leszállás oldalszélben (ha a légi járművel végrehajtható)	P————>	————>			
5.4. Forgalmi kör és leszállás végrehajtása nem kiengedett vagy részlegesen kiengedett fék- és orrsegédszárnyal	P————>	————>			
5.5. Leszállás szimulált hajtómű-meghibásodással	P————>	————>		M	
5.6. Leszállás két működésképtelen hajtóművel: — három hajtóműves repülőgép esetében: a középső hajtómű és egy külső hajtómű működésképtelen – amennyire alkalmazható – az AFM adatainak megfelelően; valamint — négy hajtóműves repülőgép esetében: két hajtómű egy oldalon működésképtelen.	P	X		M Csak FFS (csak jártassági vizsga esetében)	

*Általános megjegyzések:*

Speciális követelmények érvényesek típusjogosítás kiterjesztéséhez olyan műszeres megközelítés végrehajtására, amely 200 láb (60 m) alatti elhatározási magassággal jár, például CAT II/III üzemelés.



## ▼M8

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
6. SZAKASZ					
<p>Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m (200 láb) alatti elhatározási magasságra (DH) vonatkozik (CAT II/III).</p> <p>A következő manőverek és eljárások a minimális képzési követelményeket jelentik, amelyek lehetővé teszik a 60 m (200 láb) elhatározási magasság (DH) alatti műszeres megközelítési eljárást. A következő műszeres megközelítések és megszakított megközelítési eljárások esetében használni kell minden, a repülőgép típusalkalmassági tanúsításában előírt műszeres megközelítési berendezést, amelyet a 60 m (200 láb) elhatározási magasság (DH) alatt történő műszeres megközelítésekre alkalmazni kell.</p>					
6.1.* Megszakított felszállás minimálisan engedélyezett, futópálya menti látástávolság (RVR) esetén	P*————>	————>X	Repülőgép nem használható erre a feladatra	M*	
6.2.* CAT II/III megközelítések: szimulált műszeres repülési feltételek között az alkalmazható DH szintjére való süllyedéssel, repülésirányító rendszer használatával. A személyzet együttműködésére vonatkozó szabványeljárásokat (feladatmegosztás, vezényszavak, keresztellenőrzés, kölcsönös informálás és támogatás) figyelembe kell venni.	P————>	————>		M	
6.3.* Átstartolás: a 6.2. pont szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor. A képzésnek tartalmaznia kell a következőket: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a repülőgép nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, a földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréséig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodásakor.	P————>	————>		M*	

## ▼M8

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
6.4.* Leszállás(ok): a DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres megközelítést követően. A különleges repülésirányító rendszertől függően automata leszállást kell végrehajtani.	P————>	————>		M	

**MEGJEGYZÉS:** a CAT II/III műveleteket a vonatkozó repülési követelményekben foglaltaknak megfelelően kell végrehajtani.

## 7. Osztályjogosítás – vízirepülőgépek

A 6. szakaszt csak VFR szerint kell teljesíteni a vízirepülőgépre vonatkozó több hajtóműves osztályjogosítás meghosszabbítása céljából, ha a 10 útvonalszakaszra vonatkozóan előírt tapasztalatot az előző 12 hónapban nem szerezték meg.

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZIREPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS	OSZTÁLYJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/ KÉSZSÉGELLENŐRZÉS
Manőverek/Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
<b>1. SZAKASZ</b>		
<b>1. Indulás</b>		
1.1. Repülés előtti felkészülés, benne: — dokumentáció; — tömeg és tömegközéppont; — időjárási adatok összeállítása; valamint — NOTAM.		
1.2. Repülés előtti ellenőrzések Külső/belső		
1.3. Hajtóműindítás és -leállítás Szokásos meghibásodások		
1.4. Vízen siklás		
1.5. Lassú siklás vízen		
1.6. Lerögzítés: Parthoz Mólóhoz Bójához		
1.7. Siklás leállított motorral		

## ▼M8

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZIREPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS	OSZTÁLYJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/ KÉSZSÉGELLENŐRZÉS
Manőverek/Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
1.8. Indulás előtti ellenőrzések: Hajtómű-próbaellenőrzés (adott esetben)		
1.9. Felszállási eljárás: — szokásos, a repülési kézikönyvnek megfelelő fékszárnyhelyzettel; valamint — oldalszélben (ha a feltételek rendelkezésre állnak).		
1.10. Emelkedés: — fordulókkal adott irányokra; — repülési szint eléréséig.		
1.11. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
2. SZAKASZ		
2. <b>Repülések végrehajtása (VFR)</b> 2.1. Egyenes vonalú vízszintes repülés különböző sebességekkel, benne repülés kritikusán alacsony sebességgel, fékszárnyal és fékszárny nélkül (beleértve a VMCA megközelítést, ha lehetséges)		
2.2. Nagy bedöntésű fordulók (360° jobbra és balra, 45°-os bedöntéssel)		
2.3. Átesés és abból való kivétel: i. kiengedett szárnymechanizáció nélküli átesés; ii. közelítés áteséshez süllyedő fordulóban megközelítési konfigurációban és teljesítménnyel; iii. közelítés áteséshez leszállási konfigurációban és teljesítménnyel; valamint iv. közelítés áteséshez emelkedő fordulóban, felszállási fékszárnyal és emelkedési teljesítménnyel (csak egy hajtóműves repülőgépeken).		
2.4. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
3. SZAKASZ		
3. <b>Útvonaleljárások VFR körülmények között</b> 3.1. Repülési terv, helymeghatározás, térképolvasás		
3.2. Magasság, irány és sebesség folyamatos tartása		

▼ **M8**

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZIREPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS	OSZTÁLYJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/ KÉSZSÉGELLENŐRZÉS
Manőverek/Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.3. Tájékozódás, időszámvetés és ETA-felülvizsgálat		
3.4. Rádiónavigációs berendezések használata (adott esetben)		
3.5. Repülés végrehajtása, (fedélzeti napló, rutinellenőrzések, beleértve az üzemanyag, a rendszerek és a jegesedés ellenőrzését)		
3.6. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
<b>4. SZAKASZ</b>		
<b>4. Érkezés és leszállás</b>		
4.1. Repülőtéri érkezési eljárás (csak kétéltűekre)		
4.2. Szokásos leszállás		
4.3. Fék szárny nélküli leszállás		
4.4. Leszállás oldalszélben (alkalmas feltételek esetén)		
4.5. Megközelítés és leszállás, alapjáraton, 2 000' víz fölötti magasságból (csak egy hajtóműves repülőgépen)		
4.6. Átstartolás minimális magasságról		
4.7. Leszállás sima víztükörre Leszállás erős hullámvásban		
4.8. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
<b>5. SZAKASZ</b>		
<b>5. Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások</b> (Ez a szakasz az 1–4. szakasszal összekapcsolható.)		
5.1. Megszakított felszállás észszerű sebességnél		
5.2. Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás után (csak egy hajtóműves repülőgépek)		
5.3. Szimulált kényszerleszállás teljesítmény nélkül (csak egy hajtóműves repülőgépek)		

## ▼M8

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZIREPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS	OSZTÁLYJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/ KÉSZSÉGELLENŐRZÉS
Manőverek/Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
5.4. Szimulált vészhelyzetek: i. tűz vagy füst repülés közben; valamint ii. adott esetben a rendszerek működési zavarai.		
5.5. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
<b>6. SZAKASZ</b>		
6. <b>Szimulált aszimmetrikus repülés</b> (Ez a szakasz az 1–5. szakasszal összekapcsolható)		
6.1. Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságban, ha nem FFS-en és FNPT II-n végzik)		
6.2. Hajtómű-leállítás és -újraindítás (csak ME-jártassági vizsgán)		
6.3. Aszimmetrikus megközelítés és átstartolás		
6.4. Aszimmetrikus megközelítés és teljes megállással végződő leszállás		
6.5. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		

## C. A helikopter kategóriára vonatkozó egyedi követelmények

1. A típusjogosításokhoz, valamint az ATPL-hez szükséges jártassági vizsga vagy készségellenőrzés során a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés 1–4. és (adott esetben) 6. szakaszán. Ötnél több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Öt vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége vagy bármely más olyan elem sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző vizsgán egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés minden szakaszát 6 hónapon belül kell teljesíteni.
2. A műszerjogosításhoz (IR) szükséges készségellenőrzés során a kérelmezőnek meg kell felelnie a készségellenőrzés 5. szakaszán. Háromnál több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes 5. szakaszt. Három vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt vizsgáznia. A megismételt ellenőrzés bármely elemének sikertelensége vagy az 5. szakasz bármely olyan más elemének sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző ellenőrzésen egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes ellenőrzést.

## ▼M8

## TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
- a helikopter üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
  - minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
  - jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
  - a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;
  - a helikoptert mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség;
  - megérteni és alkalmazni a repülőszemélyzeti együttműködést és a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat, adott esetben; valamint
  - megfelelő hatékonysággal kommunikálni a személyzet jelen lévő tagjaival, adott esetben.
4. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt helikopter kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

## a) IFR repülési paraméter-korlátozások

## Magasságtartás

Általános eltérési érték	$\pm 100$ láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon/szinten	$+ 50$ láb/ $- 0$ láb
Legalacsonyabb süllyedési magasság/megközelítésmegszakítási pont/tengerszint feletti magasság	$+ 50$ láb/ $- 0$ láb

## Útvonaltartás

Rádiónavigációs eszközökkel	$\pm 5^\circ$
Szögeltérések	Félosztásnyi eltérés az iránysávban és a siklopályán (pl. LPV, ILS, MLS, GLS)
Kétdimenziós (LNAV) és háromdimenziós (LNAV/VNAV) „lineáris” oldalirányú eltérések	az útiránytól való oldalirányú eltérésnek/hibának általában az eljáráshoz tartozó RNP-érték $\pm \frac{1}{2}$ -ére kell korlátozódnia. Rövid ideig tartó eltérések ettől a normától az RNP-érték egyszereséig megengedhetők.
Háromdimenziós lineáris függőleges eltérések (pl. RNP APCH (LNAV/VNAV) Baro VNAV funkcióval kiegészítve)	mindenkor legfeljebb $- 75$ láb a függőleges profil alatt, és a repülőtér fölött $1\,000$ lábnál vagy annál alacsonyabb szinten legfeljebb $+ 75$ láb a függőleges profil felett.

## Íránytartás

Minden hajtómű működik	$\pm 5^\circ$
Szimulált hajtómű-meghibásodással	$\pm 10^\circ$

## Sebességtartás

Minden hajtómű működik	$\pm 5$ csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	$+ 10$ csomó/ $- 5$ csomó

▼ **M8**

## b) VFR repülésiparaméter-korlátozások

Magasságtartás	
Általános eltérési érték	± 100 láb
Iránytartás	
Szokásos üzemelés	± 5°
Szokásostól eltérő üzemelés/vészhelyzetek	± 10 °
Sebességtartás	
Általános eltérési érték	± 10 csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	+ 10 csomó/- 5 csomó
Földhöz viszonyított elmozdulás	
felszállás és függeszkedés a légpárna hatásvonaljában	± 3 láb
Leszállás	± 2 láb (oldalirányú vagy hátrafelé történő elmozdulás ± 0 láb)

## A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

## ÁLTALÁNOS

## 5. Az alábbi jelölés jelentése a következő:

P = A képzést parancsnokpilótaként kell végrehajtani az egypilótás helikopterre kiadandó (SPH) típusjogosításhoz, vagy parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként (co-pilot), illetve repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) kell végrehajtani a többpilótás helikopter (MPH) típusjogosítás kiadásához.

## 6. A gyakorlati képzést legalább a „P”-vel jelölt képzési berendezésen kell végrehajtani, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen (ezt nyíl (—&gt;) jelöli).

A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

FFS = teljes repülésszimulátor  
 FTD = repülésgyakorló berendezés  
 H= helikopter

## 7. A csillaggal (\*) jelölt feladatokat valóságos vagy szimulált IMC körülmények között kell teljesíteni csak azoknak a kérelmezőknek, akik meg kívánják újítani vagy hosszabbítani az IR(H) jogosításukat vagy ennek a jogosításnak a jogosultságait kívánják kiterjeszteni egy másik típusra.

## 8. Az 5. szakasz műszeres repülési eljárásait csak azoknak a kérelmezőknek kell végrehajtaniuk, akik meg kívánják újítani vagy hosszabbítani az IR(H) jogosításukat vagy ennek a jogosításnak a jogosultságait kívánják kiterjeszteni egy másik típusra. E célból FFS vagy FTD 2/3 berendezés alkalmazható.

▼ **M12**

## 8a. A PBN-jogosultságok megszerzéséhez vagy meghosszabbításához az egyik megközelítésnek RNP APCH szerinti megközelítésnek kell lennie. Ott, ahol RNP APCH szerinti művelet nem kivitelezhető, megfelelően felszerelt repülésszimulációs oktatóeszközzel (FSTD) kell végrehajtani.

A fenti bekezdéstől eltérve, azokban az esetekben, amelyekben a teljesítményalapú navigációval kapcsolatos jogosultságok meghosszabbításához szükséges készségellenőrzés nem foglal magában RNP APCH szerinti feladatot, a pilóta teljesítményalapú navigációval kapcsolatos jogosultságai nem foglalják magukban az RNP APCH-t. A korlátozást fel kell oldani, ha a pilóta RNP APCH szerinti feladatot is magában foglaló készségellenőrzést végzett.

## ▼M8

9. A jártassági vizsga/készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó feladatot jelöl.
10. FSTD berendezést kell használni a gyakorlati képzés és a vizsgáztatás során, ha az FSTD berendezés használata típusjogosítási tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyammal kapcsolatban:
- az FSTD minősítése a VI. melléklet (ARA rész) és a VII. melléklet (ORA rész) vonatkozó követelményei szerint;
  - az oktató és a vizsgáztató képesítése;
  - az FSTD képzés mennyisége a tanfolyam során;
  - a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokra nézve; valamint
  - egy új típusjogosítás kiadása után felügyelet mellett szerzett repülési tapasztalata.

## TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK

11. A többpilótás helikopter-típusjogosítás és az ATPL(H)-engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgán a kérelmezőnek csak az 1–4. szakaszt és – adott esetben – a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.
12. A többpilótás helikopter-típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek csak az 1–4. szakaszt és – adott esetben – a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK	GYAKORLATI KÉPZÉS			JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS		
	Manőverek/Eljárások	FSTD	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye FSTD vagy H	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
<b>1. SZAKASZ – Repülés előtti felkészülés és ellenőrzések</b>						
1.1.	A helikopter külső vizuális ellenőrzése; minden elem helyének és az ellenőrzés céljának meghatározása		P		M (ha helikopteren hajtják végre)	
1.2.	A pilótafülke ellenőrzése	P	—>		M	
1.3.	Hajtómű-indítási eljárások, rádió- és navigációs berendezések ellenőrzése, navigációs és kommunikációs frekvenciák kiválasztása és beállítása	P	—>		M	
1.4.	Gurulás/légi gurulás az ATC vagy az oktató utasításainak megfelelően	P	—>		M	
1.5.	Felszállás előtti eljárások és ellenőrzések	P	—>		M	



## ▼M8

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS			JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR- ZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesí- tették	Ellenőrzés helye FSTD vagy H	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
<b>2. SZAKASZ – Repülési manőverek és eljárások</b>						
2.1.	Felszállások (különböző profilokkal)	P	—>		M	
2.2.	Lejtős talajra és oldalszélben történő felszállások és leszállások	P	—>			
2.3.	Felszállás maximális felszállótömeggel (valóságos vagy szimulált maximális felszállótömeg)	P	—>			
2.4.	Felszállás röviddel a TDP vagy a DPATO elérése előtt bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodással	P	—>		M	
2.4.1.	Felszállás röviddel a TDP vagy a DPATO elérése után bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodással	P	—>		M	
2.5.	Emelkedő és süllyedő fordulók megadott irányokra	P	—>		M	
2.5.1.	Kizárólag műszerek igénybevételével végrehajtott 30°-os bedöntésű fordulók, elfordulás 180°–360°-ig, balra és jobbra	P	—>		M	
2.6.	Autorotációs süllyedés	P	—>		M	
2.6.1.	Egy hajtóműves helikopterek (SEH) esetében autorotációs leszállás, illetve több hajtóműves helikopterek (MEH) esetében teljesítmény ráadásával végzett leszállás	P	—>		M	
2.7.	Leszállások, különböző profilokkal	P	—>		M	
2.7.1.	Átstartolás vagy leszállás az LDP vagy a DPBL előtt bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodás esetén	P	—>		M	
2.7.2.	Leszállás az LDP vagy a DPBL után bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodás esetén	P	—>		M	
<b>3. SZAKASZ – A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése</b>						
3.	A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése:				M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
3.1.	Hajtómű	P	—>			
3.2.	Légkondicionálás (fűtés, szellőzés)	P	—>			

## ▼M8

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS			JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR- ZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye FSTD vagy H	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.3.	Pitot-/statikus rendszer	P	—>			
3.4.	Üzemanyagrendszer	P	—>			
3.5.	Elektromos rendszer	P	—>			
3.6.	Hidraulikrendszer	P	—>			
3.7.	Kormányok és trimmszisztéma	P	—>			
3.8.	Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer	P	—>			
3.9.	Robotpilóta/FD	P	—>			
3.10.	Stabilitást növelő eszközök	P	—>			
3.11.	Időjárásradar, rádió-magasságmérő, transzponder	P	—>			
3.12.	Területi navigációs rendszer	P	—>			
3.13.	Futóműrendszer	P	—>			
3.14.	Segédhajtómű (APU)	P	—>			
3.15.	Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, valamint repüléskoordináló és -optimalizáló rendszer (FMS)	P	—>			
<b>4. SZAKASZ – Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások</b>						
4.	Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások				M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
4.1.	Tűzvédelmi gyakorlatok (beleértve adott esetben a vészkiürítést)	P	—>			
4.2.	Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P	—>			
4.3.	Hajtómű-meghibásodások, -leállítás és -újraindítás biztonságos magasságon	P	—>			
4.4.	Üzemanyag-vészleeresztés (szimulált)	P	—>			
4.5.	Faroklégszár-vezérlés meghibásodása (adott esetben)	P	—>			
4.5.1.	Faroklégszár elvesztése (adott esetben)	P		Helikopter nem használható erre a feladatra		

## ▼M8

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS			JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR- ZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesí- tették	Ellenőrzés helye FSTD vagy H	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
4.6.	Repülőszemélyzeti tag cselekvésképtelenné válása – csak MPH esetén	P	—>			
4.7.	Meghajtás meghibásodása	P	—>			
4.8.	Más vészjeljárások a megfelelő repülési kézikönyv alapján	P	—>			
<b>5. SZAKASZ – Műszeres repülési eljárások (IMC vagy szimulált IMC körülmények között kell végrehajtani)</b>						
5.1.	Műszeres felszállás: műszeres repülésre való áttérés szükséges a lehető leghamarabb a levegőbe emelkedést követően	P*	—>*			
5.1.1.	Szimulált hajtómű-meghibásodás indulás közben	P*	—>*		M*	
5.2.	Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P*	—>*		M*	
5.3.	Várakozási eljárások	P*	—>*			
5.4.	Háromdimenziós műveletek, DH/DA 200 láb (60 m) magasságig vagy a megközelítési eljárás által megkövetelt magasabb minimumig	P*	—>*			
5.4.1.	Kézzel, repülésvezérlő (FD) nélkül. Megjegyzés: a légi jármű repülési kézikönyve szerint az RNP APCH szerinti eljárások szükségessé tehetik a robotpilóta vagy a repülésvezérlő használatát. A kézzel végrehajtandó eljárás kiválasztásánál figyelembe kell venni az ilyen korlátozásokat (például az 5.4.1. pont esetén ILS-t kell választani, ha az AFM ilyen korlátozást tartalmaz).	P*	—>*		M*	
5.4.2.	Kézzel, repülésvezérlővel (FD)	P*	—>*		M*	
5.4.3.	Robotpilóta alkalmazásával	P*	—>*			
5.4.4.	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával; a hajtómű meghibásodását a végső megközelítés során, a repülőtér fölött 1 000 lábra lévő szint átrepülése előtt kell szimulálni egészen a földet érésig vagy a megszakított megközelítési eljárás befejezéséig.	P*	—>*		M*	

## ▼M8

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS			JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye FSTD vagy H	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
5.5.	Kétdimenziós műveletek az MDA/MDH-ig	P*	—>*		M*	
5.6.	Átstartolás működő hajtóművekkel, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*	—>*			
5.6.1.	Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*	—>*			
5.6.2.	Átstartolás egy hajtómű szimulált meghibásodásával, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*	—>*		M*	
5.7.	Autorotáció IMC viszonyok között teljesítmény ráadásával	P*	—>*		M*	
5.8.	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése	P*	—>*		M*	
<b>6. SZAKASZ – Kiegészítő berendezések alkalmazása</b>						
6.	Kiegészítő berendezések alkalmazása	P	—>			

**D. A helyből felszálló repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények**

1. A helyből felszálló repülőgépre kiadandó típusjogosításokhoz szükséges jártassági vizsgák vagy készségellenőrzések során a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés 1–5. szakaszán és (adott esetben) 6. szakaszán. Ötnél több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Öt vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége vagy bármely más olyan elem sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző vizsgán egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés minden szakaszát 6 hónapon belül kell teljesíteni.

**TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN**

2. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
  - a) a helyből felszálló repülőgép üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
  - b) minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
  - c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
  - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;

## ▼M8

- e) a helyből felszálló repülőgépet mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség;
- f) megérteni és alkalmazni a repülőszemélyzeti együttműködést és a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; valamint
- g) megfelelő hatékonysággal kommunikálni a személyzet többi tagjával.
3. A következő határértékeket kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt helyből felszálló repülőgép kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

## a) IFR repülésiparaméter-korlátozások

Magasságtartás	
Általános eltérési érték	± 100 láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon/szinten	+ 50 láb/– 0 láb
Legalacsonyabb süllyedési magasságon/szinten	+ 50 láb/– 0 láb
Útvonaltartás	
Rádiónavigációs eszközökkel	± 5°
Precíziós megközelítés	félosztásnyi eltérés az irányávban és a siklopályán
Iránytartás	
Szokásos üzemelés	± 5 °
Szokásostól eltérő üzemelés/vészhelyzetek	± 10 °
Sebességtartás	
Általános eltérési érték	± 10 csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	+ 10 csomó/– 5 csomó

## b) VFR repülésiparaméter-korlátozások:

Magasságtartás	
Általános eltérési érték	± 100 láb
Iránytartás	
Szokásos üzemelés	± 5 °
Szokásostól eltérő üzemelés/vészhelyzetek	± 10 °
Sebességtartás	
Általános eltérési érték	± 10 csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	+ 10 csomó/– 5 csomó
Földhöz viszonyított elmozdulás	
felszállás és függeszkedés a légpárna hatászónájában	± 3 láb
Leszállás	± 2 láb (oldalirányú vagy hátrafelé történő elmozdulás ± 0 láb)

## A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

4. Az alábbi jelölés jelentése a következő:
- P = A képzést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) kell végrehajtani a típusjogosítás kiadásához (amelyik alkalmazható).
5. A gyakorlati képzést legalább a „P”-vel jelölt képzési berendezésen kell végrehajtani, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen (ezt nyíl (→) jelöli).

## ▼M8

6. A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

FFS = teljes repülésszimulátor  
 FTD = repülésgyakorló berendezés  
 OTD = egyéb kiképző berendezés  
 PL = helyből felszálló repülőgép

- a) A helyből felszálló repülőgép típusjogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsgán a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és – adott esetben – a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.
- b) A helyből felszálló repülőgép típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és – adott esetben – a 6. és/vagy a 7. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.
- c) A csillaggal (\*) jelölt feladatokat kizárólag műszerek igénybevételével lehet végrehajtani. Amennyiben ennek a feltételnek nem tesznek eleget a jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés során, akkor a típusjogosítást VFR-re korlátozzák.
7. A jártassági vizsga/készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó feladatot jelöl.
8. FSTD-ket kell használni a gyakorlati képzés és a vizsgáztatás során, ha azok használata jóváhagyott típusjogosítási tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyam engedélyezésekor:
- a) az FSTD-k minősítése a VI. melléklet (ARA rész) és a VII. melléklet (ORA rész) vonatkozó követelményei szerint; valamint
- b) az oktató képesítései.

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
<b>1. SZAKASZ – Repülés előtti felkészülés és ellenőrzések</b>								
1.1.	A helyből felszálló repülőgép külső vizuális ellenőrzése; minden elem helyének és az ellenőrzés céljának meghatározása				P			
1.2.	A pilótafülke ellenőrzése	P	—>	—>	—>			
1.3.	Hajtómű-indítási eljárások, rádió- és navigációs berendezések ellenőrzése, navigációs és kommunikációs frekvenciák kiválasztása és beállítása	P	—>	—>	—>		M	
1.4.	Gurulás az ATC vagy az oktató utasításainak megfelelően		P	—>	—>			
1.5.	Felszállás előtti eljárások és ellenőrzések, beleértve a teljesítmény ellenőrzést	P	—>	—>	—>		M	

## ▼M8

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
<b>2. SZAKASZ – Repülési manőverek és eljárások</b>								
2.1.	Szokásos VFR felszállási profilok: Felszállópályáról történő felszállások (rövid fel- és leszállás (STOL) és függőleges fel- és leszállás (VTOL)), oldal-szélben is Talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyek Talaj szintjén lévő helikopter-leszállóhelyek		P	—>	—>		M	
2.2.	Felszállás maximális felszállótömeggel (valóságos vagy szimulált maximális felszállótömeg)		P	—>				
2.3.1.	Megszakított felszállás: — felszállópályáról történő üzemeltetés közben; — talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyről történő üzemeltetés közben; valamint — talaj szintjéről történő üzemeltetés közben.		P	—>			M	
2.3.2.	Felszállás a felszálláskor érvényes elhatározási pont (TDP) után bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodással: felszállópályáról történő üzemeltetés közben; talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyről történő üzemeltetés közben; valamint talaj szintjéről történő üzemeltetés közben.		P	—>			M	
2.4.	Autorotációs süllyedés a földig, helikopterszerűen (légi jármű nem használható erre a feladatra)	P	—>	—>			M csak FFS	
2.4.1.	Süllyedés a rotorok önforgási üzemmódján repülőgépszerűen (légi jármű nem használható erre a feladatra)		P	—>			M csak FFS	
2.5.	Szokásos VFR leszállási profilok: futópályára történő leszállások (STOL és VTOL) talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyekre talaj szintjén lévő helikopter-leszállóhelyekre		P	—>	—>		M	

## ▼M8

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
2.5.1.	Leszállás a leszálláskor érvényes elhatározási pont (LDP) után bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodással: — futópályára történő leszállás közben; — talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyre történő leszállás közben; valamint — talaj szintjéről történő üzemeltetés közben.							
2.6.	Átstartolás vagy leszállás az elhatározási pont előtt bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodás esetén		P	—>			M	
3. SZAKASZ – A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése:								
3.	A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése (végrehajtható FSTD berendezésen, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik):						M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
3.1.	Hajtómű	P	—>	—>				
3.2.	Nyomáskiegyenlítés és légkondicionálás (fűtés, szellőzés)	P	—>	—>				
3.3.	Pitot-/statikus rendszer	P	—>	—>				
3.4.	Üzemanyagrendszer	P	—>	—>				
3.5.	Elektromos rendszer	P	—>	—>				
3.6.	Hidraulikarendszer	P	—>	—>				
3.7.	Kormányok és trimmszisztéma	P	—>	—>				
3.8.	Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer, szélvédőüveg-fűtés (ha be vannak szerelve)	P	—>	—>				
3.9.	Robotpilóta/FD	P	—>	—>				
3.10.	Átesést jelző, átesést megelőző és stabilitást növelő eszközök	P	—>	—>				



## ▼M8

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.11.	Időjárásradar, rádió-magasságmérő, transzponder, veszélyes földközelséget jelző rendszer (ha be vannak szerelve)	P	—>	—>				
3.12.	Futóműrendszer	P	—>	—>				
3.13.	Segédhajtómű (APU)	P	—>	—>				
3.14.	Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, valamint repüléskoordináló és -optimalizáló rendszer (FMS)	P	—>	—>				
3.15.	Fékszámrendszer	P	—>	—>				
<b>4. SZAKASZ – Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások</b>								
4.	Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások (végrehajtható FSTD berendezésen, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik)						M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
4.1.	Tűzvédelmi gyakorlatok, hajtómű-, APU-, raktér-, pilótafülke- és elektromos tüzek, beleértve adott esetben a vészkiürítést	P	—>	—>				
4.2.	Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P	—>	—>				
4.3.	Hajtómű-meghibásodások, -leállítás és -újraindítás (légi jármű nem használható erre a feladatra) többek között az egyik hajtómű üzemképtelensége mellett a helikopter-szerű üzemmódról repülőgépszerű üzemmódra való áttérésnél és fordítva	P	—>	—>			csak FFS	
4.4.	Üzemanyag-vészleeresztés (szimulált, ha be van szerelve)	P	—>	—>				
4.5.	Szélnyírás felszállásnál és leszállásnál (légi jármű nem használható erre a feladatra)			P			csak FFS	
4.6.	Szimulált kabinnyomás- meghibásodás/ vészüllyedés (légi jármű nem használható erre a feladatra)	P	—>	—>			csak FFS	

## ▼M8

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
4.7.	ACAS esemény (légi jármű nem használható erre a feladatra)	P	—>	—>			csak FFS	
4.8.	Repülőszemélyzeti tag cselekvésképtelenné válása	P	—>	—>				
4.9.	Meghajtás meghibásodása	P	—>	—>			csak FFS	
4.10.	Teljes átesésből való kivétel (teljesítmény ráadása és levétele) vagy az átesésfigyelmeztető rendszer aktiválása után emelkedési, utazó és megközelítési konfigurációban (légi jármű nem használható erre a feladatra)	P	—>	—>			csak FFS	
4.11.	Más vészjeljárások a megfelelő repülési kézikönyvben foglalt részletek szerint	P	—>	—>				
5. SZAKASZ – Műszeres repülési eljárások (IMC vagy szimulált IMC körülmények között kell végrehajtani)								
5.1.	Műszeres felszállás: műszeres repülésre való áttérés szükséges a lehető leghamarabb a levegőbe emelkedést követően	P*	—>*	—>*				
5.1.1.	Szimulált hajtómű-meghibásodás indulás közben, az elhatározási pont után	P*	—>*	—>*			M*	
5.2.	Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P*	—>*	—>*			M*	
5.3.	Várakozási eljárások	P*	—>*	—>*				
5.4.	Precíziós megközelítés az elhatározási magasságig, ami nem lehet kevesebb, mint 60 m (200 láb)	P*	—>*	—>*				
5.4.1.	Kézzel, repülésvezérlő (FD) nélkül	P*	—>*	—>*			M* (csak jártassági vizsga esetében)	
5.4.2.	Kézzel, repülésvezérlővel (FD)	P*	—>*	—>*				
5.4.3.	Robotpilóta alkalmazásával	P*	—>*	—>*				

## ▼M8

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	Manőverek/Eljárások							
5.4.4.	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával; ezt a végső megközelítés során, a külső marker (OM) átrepülése előtt kell szimulálni, és folytatni kell egészen a földet érésig vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig	P*	—>*	—>*			M*	
5.5.	Nem precíziós megközelítés az MDA/MDH-ig	P*	—>*	—>*			M*	
5.6.	Átstartolás működő hajtóművekkel, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*	—>*	—>*				
5.6.1.	Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*	—>*	—>*				
5.6.2.	Átstartolás egy hajtómű szimulált meghibásodásával, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*					M*	
5.7.	Autorotáció IMC viszonyok között teljesítmény ráadásával, a futópályán történő leszállással helikopterszerűen (légi jármű nem használható erre a feladatra)	P*	—>*	—>*			M* Csak FFS	
5.8.	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése (ez függ az FFS minőségétől)	P*	—>*	—>*			M*	

6. SZAKASZ – Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m (200 láb) alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik

6.	<p>Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik.</p> <p>A következő manőverek és eljárások a minimális képzési követelményeket jelentik, amelyek lehetővé teszik a 60 m (200 láb) elhatározási magasság (DH) alatti műszeres megközelítési eljárást. A következő műszeres megközelítések és megszakított megközelítési eljárások esetében használni kell minden, a helyből felszálló repülőgép típusalkalmassági tanúsításában előírt műszeres megközelítési berendezést, melyet a 60 m (200 láb) elhatározási magasság alatt történő műszeres megközelítésekre alkalmazni kell.</p>							
----	--	--	--	--	--	--	--	--

## ▼M8

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
6.1.	Megszakított felszállás minimálisan engedélyezett RVR esetén		P	—>			M*	
6.2.	ILS megközelítések: szimulált műszeres repülési feltételek között az alkalmazható DH szintjére való süllyedéssel, repülésirányító rendszer használatával. A személyzet együttműködésére vonatkozó eljárási standardokat figyelembe kell venni.		P	—>	—>		M*	
6.3.	Átstartolás: a 6.2. pont szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor. A képzésnek a következőket is tartalmaznia kell: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a légi jármű nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, a földi/ fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréséig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodáskor.		P	—>	—>		M*	
6.4.	Leszállás(ok): a DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres megközelítést követően. A különleges repülésirányító rendszertől függően automata leszállást kell végrehajtani.		P	—>			M*	
<b>7. SZAKASZ – Kiegészítő berendezések</b>								
7.	Kiegészítő berendezések alkalmazása		P	—>	—>			

**E. A léghajó kategóriára vonatkozó egyedi követelmények**

- A léghajó típusjogosításokhoz szükséges jártassági vizsgák vagy készségellenőrzések során a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés 1–5. szakaszán és (adott esetben) 6. szakaszán. Ötnél több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Öt vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége vagy bármely más olyan elem sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző vizsgán egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés minden szakaszát 6 hónapon belül kell teljesíteni.

**TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN**

- A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
  - a léghajó üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;

▼ **M8**

- b) minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
  - c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
  - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;
  - e) a léghajót mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség;
  - f) megérteni és alkalmazni a repülőszemélyzeti együttműködést és a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; valamint
  - g) megfelelő hatékonysággal kommunikálni a személyzet többi tagjával.
3. A következő határértékeket kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt léghajó kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

a) **IFR repülésiparaméter-korlátozások:**

## Magasságtartás

Általános eltérési érték	± 100 láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon/szinten	+ 50 láb/– 0 láb
Legalacsonyabb süllyedési magasságon/szinten	+ 50 láb/– 0 láb

## Útvonaltartás

Rádiónavigációs eszközökkel	± 5 °
Precíziós megközelítés	félosztásnyi eltérés az irányásávkban és a sikló-pályán

## Íránytartás

Szokásos üzemeles	± 5 °
Szokásostól eltérő üzemeles/vészhelyzetek	± 10 °

b) **VFR repülésiparaméter-korlátozások:**

## Magasságtartás

Általános eltérési érték	± 100 láb
Íránytartás	
Szokásos üzemeles	± 5 °
Szokásostól eltérő üzemeles/vészhelyzetek	± 10 °

## A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

## 4. Az alábbi jelölés jelentése a következő:

P = A képzést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) kell végrehajtani a típusjogosítás kiadásához (amelyik alkalmazható).

## 5. A gyakorlati képzést legalább a „P”-vel jelölt képzési berendezésen kell végrehajtani, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen (ezt nyíl (—&gt;) jelöli).

## 6. A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

FFS = teljes repülésszimulátor
FTD = repülésgyakorló berendezés
OTD = egyéb kiképző berendezés
As = léghajó

## ▼M8

- a) A léghajó típusjogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsgán a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és – adott esetben – a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.
- b) A léghajó típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és – adott esetben – a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.
- c) A csillaggal (\*) jelölt feladatokat kizárólag műszerek igénybevételével lehet végrehajtani. Amennyiben ennek a feltételnek nem tesznek eleget a jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés során, akkor a típusjogosítást VFR-re korlátozzák.
7. A jártassági vizsga/készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó feladatot jelöl.
8. FSTD-ket kell használni a gyakorlati képzés és a vizsgáztatás során, ha azok használata típusjogosítási tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyammal kapcsolatban:
- a) az FSTD-k minősítése a VI. melléklet (ARA rész) és a VII. melléklet (ORA rész) vonatkozó követelményei szerint; valamint
- b) az oktató képesítései.

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		OTD	FTD	FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye FFS As	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
Manőverek/Eljárások								
<b>1. SZAKASZ – Repülés előtti felkészülés és ellenőrzések</b>								
1.1.	Repülés előtti ellenőrzés				P			
1.2.	A pilótafülke ellenőrzése	P	—>	—>	—>			
1.3.	Hajtómű-indítási eljárások, rádió- és navigációs berendezések ellenőrzése, navigációs és kommunikációs frekvenciák kiválasztása és beállítása		P	—>	—>		M	
1.4.	Árbocról történő elengedési eljárás és földi manőverezés			P	—>		M	
1.5.	Felszállás előtti eljárások és ellenőrzések	P	—>	—>	—>		M	
<b>2. SZAKASZ – Repülési manőverek és eljárások</b>								
2.1.	Szokásos VFR felszállási profil			P	—>		M	
2.2.	Felszállás szimulált hajtómű-meghibásodással			P	—>		M	
2.3.	Felszállás 0 < nehézséggel (nehéz felszállás [T/O])			P	—>			
2.4.	Felszállás 0 > nehézséggel (könnyű felszállás [T/O])			P	—>			
2.5.	Szokásos emelkedési eljárás			P	—>			

## ▼M8

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
							FFS As	
2.6.	Emelkedés nyomásmagasságra			P	—>			
2.7.	Nyomásmagasság felismerése			P	—>			
2.8.	Repülés nyomásmagasságon vagy annak közelében			P	—>		M	
2.9.	Szokásos süllyedés és megközelítés			P	—>			
2.10.	Szokásos VFR leszállási profil			P	—>		M	
2.11.	Leszállás 0 < nehézséggel (nehéz leszállás [Ldg.])			P	—>		M	
2.12.	Leszállás 0 > nehézséggel (könnyű leszállás [Ldg.])			P	—>		M	
	Szándékosan üresen hagyva							
<b>3. SZAKASZ – A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése</b>								
3.	A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése (végrehajtható FSTD berendezésen, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik):						M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
3.1.	Hajtómű	P	—>	—>	—>			
3.2.	Burkolat nyomás alá helyezése	P	—>	—>	—>			
3.3.	Pitot-/statikus rendszer	P	—>	—>	—>			
3.4.	Üzemanyagrendszer	P	—>	—>	—>			
3.5.	Elektromos rendszer	P	—>	—>	—>			
3.6.	Hidraulikarendszer	P	—>	—>	—>			
3.7.	Kormányok és trimmszisztéma	P	—>	—>	—>			
3.8.	Légzsákrendszer	P	—>	—>	—>			
3.9.	Robotpilóta/FD	P	—>	—>	—>			
3.10.	Stabilitást növelő eszközök	P	—>	—>	—>			
3.11.	Időjárásradar, rádió-magasságmérő, transzponder, veszélyes földközelséget jelző rendszer (ha be vannak szerelve)	P	—>	—>	—>			

## ▼M8

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
							FFS As	
3.12.	Futóműrendszer	P	—>	—>	—>			
3.13.	Segédhajtómű (APU)	P	—>	—>	—>			
3.14.	Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, valamint repüléskoordináló és -optimalizáló rendszer (FMS)	P	—>	—>	—>			
	Szándékosan üresen hagyva							
<b>4. SZAKASZ – Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások</b>								
4.	Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások (végrehajtható FSTD berendezésen, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik)						M	Minimum három gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
4.1.	Tűzvédelmi gyakorlatok, hajtómű-, APU-, raktér-, pilótafülke- és elektromos tüzek, beleértve adott esetben a vészkiürítést	P	—>	—>	—>			
4.2.	Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P	—>	—>	—>			
4.3.	Hajtómű-meghibásodások, -leállítás és -újraindítás: a repülés bizonyos fázisaiban, többek között több hajtómű meghibásodásakor	P	—>	—>	—>			
4.4.	Repülőszemélyzeti tag cselekvésképtelenné válása	P	—>	—>	—>			
4.5.	Meghajtás-/reduktor-meghibásodások	P	—>	—>	—>		Csak FFS	
4.6.	Más vészjeljárások a megfelelő repülési kézikönyv alapján	P	—>	—>	—>			
<b>5. SZAKASZ – Műszeres repülési eljárások (IMC vagy szimulált IMC körülmények között kell végrehajtani)</b>								
5.1.	Műszeres felszállás: műszeres repülésre való áttérés szükséges a lehető leghamarabb a levegőbe emelkedést követően	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1.	Szimulált hajtómű-meghibásodás indulás közben	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2.	Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P*	—>*	—>*	—>*		M*	



## ▼M8

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
							FFS As	
5.3.	Várakozási eljárások	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.	Precíziós megközelítés az elhatározási magasságig, ami nem lehet kevesebb, mint 60 m (200 láb)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1.	Kézzel, repülésvezérlő (FD) nélkül	P*	—>*	—>*	—>*		M* (csak jártassági vizsga esetében)	
5.4.2.	Kézzel, repülésvezérlővel (FD)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3.	Robotpilóta alkalmazásával	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4.	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával; ezt a végső megközelítés során, a külső marker (OM) átrepülése előtt kell szimulálni, és folytatni kell egészen a földet érésig vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5.	Nem precíziós megközelítés az MDA/MDH-ig	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6.	Átstartolás működő hajtóművekkel, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1.	Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2.	Átstartolás egy hajtómű szimulált meghibásodásával, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*					M*	
5.7.	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése (ez függ az FFS minőségétől)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

## ▼M8

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6. SZAKASZ – Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m (200 láb) alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik								
6.	Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m (200 láb) alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik.  A következő manőverek és eljárások a minimális képzési követelményeket jelentik, amelyek lehetővé teszik a 60 m (200 láb) elhatározási magasság (DH) alatti műszeres megközelítési eljárást. A következő műszeres megközelítések és megszakított megközelítési eljárások esetében használni kell minden, a léghajó típusalkalmassági tanúsításában előírt műszeres megközelítési berendezést, melyet a 60 m (200 láb) elhatározási magasság alatt történő műszeres megközelítésekre alkalmazni kell.							
6.1.	Megszakított felszállás minimálisan engedélyezett RVR esetén		P	—>			M*	
6.2.	ILS megközelítések:  szimulált műszeres repülési feltételek között az alkalmazható DH szintjére való süllyedéssel, repülésirányító rendszer használatával. A személyzet együttműködésére vonatkozó eljárási standardokat figyelembe kell venni.		P	—>			M*	
6.3.	Átstartolás  A 6.2. pont szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor.  A képzésnek a következőket is tartalmaznia kell: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a légi jármű nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, a földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréseig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodáskor.		P	—>			M*	
6.4.	Leszállás(ok):  a DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres megközelítést követően. A különleges repülésirányító rendszertől függően automata leszállást kell végrehajtani.		P	—>			M*	
7. SZAKASZ – Kiegészítő berendezések								
7.	Kiegészítő berendezések alkalmazása		P	—>				

▼ **M14***10. függelék***– A típusjogosítások meghosszabbítása és megújítása, valamint az IR-eknek a típusjogosítások meghosszabbításával vagy megújításával összekapcsolt meghosszabbítása és megújítása – gyakorlati EBT értékelés****A Általános rendelkezések**

1. A típusjogosítások meghosszabbítását és megújítását, valamint a műszerjogosításoknak (IR-ek) az e függelék szerinti, típusjogosítások meghosszabbításával vagy megújításával összekapcsolt meghosszabbítását és megújítását csak olyan EBT-szervező üzemben tartóknál lehet elvégezni, amelyek az összes alábbi feltételt teljesítik:
  - a) a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.FC.231 pontjával összhangban kidolgoztak egy, a vonatkozó típusjogosítás vagy IR szempontjából megfelelő EBT programot;
  - b) legalább 3 éves tapasztalattal rendelkeznek vegyes EBT program lebonyolítása területén;
  - c) a szervezet az EBT programon belüli összes típusjogosításhoz kijelölt egy EBT-felelőst. Az EBT-felelősöknek meg kell felelniük az összes alábbi feltételnek:
    - i. rendelkeznek az adott típusjogosításhoz kapcsolódó vizsgáztatói jogosultságokkal;
    - ii. széles körű oktatói tapasztalattal rendelkeznek a vonatkozó típusjogosítás terén;
    - iii. a 965/2012/EU rendelet III. melléklete (ORO rész) ORO.AOC.135 a) 2. pontjának megfelelően kinevezett személyek, vagy ilyen személyek helyettesei.
2. A vonatkozó típusjogosítás EBT-felelősének gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező megfeleljen az e mellékletben a vonatkozó jogosítás meghosszabbítása vagy megújítása tekintetében a képesítésre, képzésre és tapasztalatra vonatkozóan előírt valamennyi követelménynek.
3. Azoknak a kérelmezőknek, akik e függelékkel összhangban meg szeretnék hosszabbítani vagy újítani egy jogosítást, az összes alábbi feltételnek meg kell felelniük:
  - a) részt vesznek az üzemben tartó EBT programjában;
  - b) a jogosítás meghosszabbítása esetén a vonatkozó jogosítás érvényességi idején belül elvégzik az üzemben tartó EBT programját;
  - c) a jogosítás megújítása esetén megfelelnek az EBT-szervező üzemben tartó által a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.FC.231 a) 5. pontjával összhangban kidolgozott eljárásoknak.
4. A jogosítás e függelékkel összhangban történő meghosszabbításának vagy megújításának a következők mindegyikére ki kell terjednie:
  - a) folyamatos gyakorlati EBT értékelés az EBT programon belül;
  - b) valamennyi kompetencia elfogadható szintű teljesítményének igazolása;
  - c) az engedély meghosszabbításával vagy megújításával kapcsolatos közigazgatási intézkedés, amely tekintetében az adott típusjogosítás EBT-felelőse elvégzi az alábbiakat:
    1. az FCL.1030 pont követelményeinek való megfelelés biztosítása;
    2. az FCL.1030 b) 2. pontnak megfelelő eljárás esetén a jogosítás új lejáratú dátumának bejegyzése a kérelmező szakszolgálati engedélyébe. Ezt az EBT-felelős nevében más személy is megteheti, akit az EBT-felelős az EBT programban meghatározott eljárásokkal összhangban erre felhatalmazott.

**B – Az ebt gyakorlati értékelésének elvégzése**

A gyakorlati EBT értékelését az üzemben tartó EBT programjával összhangban kell elvégezni.

▼**B**

## II. MELLÉKLET

A REPÜLŐGÉPEKRE ÉS HELIKOPTEREKRE KIADOTT MEGLÉVŐ  
NEMZETI SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉS JOGOSÍTÁSOK  
KONVERTÁLÁSÁRA VONATKOZÓ FELTÉTELEK

## A. REPÜLŐGÉPEK

## 1. Pilóta-szakszolgálati engedélyek

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott pilóta-szakszolgálati engedélyt az FCL rész szerinti szakszolgálati engedéllyé kell konvertálni, feltéve, hogy a kérelmező megfelel a következő követelményeknek:

- a) az ATPL(A) és a CPL(A) esetében készségellenőrzés formájában teljesíti FCL rész típus-/osztály- és műszerjogosításokra vonatkozó, a meglévő szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő követelményeit;

▼**M3**

- b) számot ad az üzemeltetési követelmények és az FCL-rész vonatkozó részek ismertetéről;

▼**B**

- c) számot ad nyelvismeretéről az FCL.055 pont szerint;

▼**M4**

- d) eleget tesz az alábbi táblázat szerinti követelményeknek:

Meglévő nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL rész engedély és feltételei (ha alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1 500 óra parancsnokpilótaként többpilótás repülőgépen	Nincs	ATPL(A)	Nem alkalmazandó	a)
ATPL(A)	> 1 500 óra többpilótás repülőgépen	Nincs	mint a (4) c)	mint az (5) c)	b)
ATPL(A)	> 500 óra többpilótás repülőgépen	Az FCL.515 pont szerint előírt, repüléstervezéssel és -végrehajtással kapcsolatos ismeretek bizonyítása	ATPL(A), másodpilótai beosztásra korlátozott típusjogosítással	Az FCL-rész 9. függelékének követelményei szerint annak bizonyítása, hogy képes parancsnokpilótaként tevékenykedni	c)
CPL/IR(A) és a szakszolgálati engedélyt kiadó tagállamban tett ICAO ATPL elméleti vizsga		<p>i. Az FCL.310 pont és az FCL.615 b) pont szerint előírt, repüléstervezéssel és -végrehajtással kapcsolatos ismeretek bizonyítása</p> <p>ii. az FCL.720.A c) pont fennmaradó követelményeinek való megfelelés</p>	CPL/IR(A) az ATPL elméleti képzés elfogadásával	Nem alkalmazandó	d)

## ▼M4

Meglévő nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL rész engedély és feltételei (ha alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 óra többpilótás repülőgépen vagy a CS-23 szerinti regionális kategóriájú vagy más egyenértékű egypilótás repülőgépen többpilótás üzemeltetésben, a CAT-rész és az ORO-rész kereskedelmi légi fuvarozásra vonatkozó követelményeivel összhangban	i. az engedélyt kiadó tagállamban az ATPL(A) elméleti vizsga sikeres teljesítése (*) ii. az FCL.720.A c) pont fennmaradó követelményeinek való megfelelés	CPL/IR(A) az ATPL elméleti képzés elfogadásával	Nem alkalmazandó	e)
CPL/IR(A)	> 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás repülőgépen	Nincs	Egypilótás repülőgépre korlátozott CPL/IR(A) típusjogosításokkal és osztályjogosításokkal	Az FCL-rész szerinti többpilótás típusjogosítás megszerzése	f)
CPL/IR(A)	< 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás repülőgépen	A CPL/IR szintnek megfelelő repüléstervezéssel és -végrehajtással kapcsolatos ismeretek bizonyítása	mint a (4) f)	mint az (5) f)	g)
CPL(A)	> 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás repülőgépen	Éjszakai jogosítás, ha alkalmazható	CPL(A) egypilótás repülőgépre korlátozott típus- és osztályjogosításokkal		h)
CPL(A)	< 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás repülőgépen	i. Éjszakai jogosítás, ha alkalmazható; ii. az FCL.310 pont szerint megkövetelt repüléstervezéssel és -végrehajtással kapcsolatos ismeretek bizonyítása	mint a (4) h)		i.
PPL/IR(A)	≥ 75 óra IFR szerint		PPL/IR(A) (PPL-re korlátozott IR)	Az FCL.615 b) pont szerinti, repüléstervezéssel és -végrehajtással kapcsolatos ismeretek bizonyítása	j)

▼ **M4**

Meglévő nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL rész engedély és feltételei (ha alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
PPL(A)	≥ 70 óra repülőgépen	A rádió navigációs eszközök használatával kapcsolatos ismeretek bizonyítása	PPL(A)		k)

(\*) Azok a CPL engedélyesek, akik többpilótás típusjogosítással rendelkeznek, nem kötelesek ATPL(A) elméleti ismereteiket vizsgán bizonyítani, amennyiben ugyanazon a repülőgéptípuson repülnek, viszont az FCL rész szerinti szakszolgálati engedélyhez nem kapnak ATPL(A) elméleti ismeretek jóváírást. Amennyiben más típusú többpilótás repülőgépre kérelmeznek típusjogosítást, meg kell felelniük a fenti táblázat 3. oszlopa e) sorának i. pontja szerinti követelményeknek.

▼ **B**2. **Oktatói tanúsítások**

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott oktatói tanúsítást az FCL rész szerinti tanúsítássá kell konvertálni, feltéve, hogy a kérelmező megfelel a következő követelményeknek:

Meglévő nemzeti tanúsítás vagy jogosultságok	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott FCL rész tanúsítás
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	az FCL rész adott tanúsításra vonatkozó előírásai szerint	Nem alkalmazható (N/A)	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. **SFI tanúsítás**

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott földi repülésgyakorló berendezésen oktató (SFI) tanúsítást az FCL rész szerinti tanúsítássá kell konvertálni, feltéve, hogy az engedélyes megfelel a következő követelményeknek:

Meglévő nemzeti tanúsítás	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott FCL rész tanúsítás
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1 500 óra MPA (többpilótás repülőgép) -pilótaként	i. rendelkezik vagy rendelkezett egy tagállam által repülőgépre kiadott CPL, MPL vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel ii. elvégezte a megfelelő típusjogosítási tanfolyam szimulátoros feladatait, beleértve az MCC-t is	SFI(A)
SFI(A)	3 évnyi közelmúltbeli tapasztalat SFI-ként	elvégezte a megfelelő típusjogosítási tanfolyam szimulátoros feladatait, beleértve az MCC-t is	SFI(A)

A tanúsítás konvertálása legfeljebb hároméves időtartamra szól. Megújítása az FCL részben rögzített vonatkozó követelmények teljesítésének függvényében lehetséges.

**▼B****4. STI tanúsítás**

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott szimulátoroktatói (STI) tanúsítás az FCL rész szerinti tanúsítássá konvertálható, feltéve, hogy az engedélyes megfelel az alábbi táblázatban rögzített követelményeknek:

Meglévő nemzeti tanúsítás	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott tanúsítás
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(A)	> 500 óra SPA (egy-pilótás repülőgép)-pilótaként	i. rendelkezik vagy rendelkezett egy tagállam által kiadott pilóta-szakszolgálati engedéllyel ii. sikeres készségellenőrzést teljesített egy megfelelő képzési célra szolgáló FSTD-n, az FCL rész 9. függelékével összhangban	STI(A)
STI(A)	hároméves közelmúltbeli tapasztalat STI-ként	Sikeres készségellenőrzést teljesített egy megfelelő képzési célra szolgáló FSTD-n, az FCL rész 9. függelékével összhangban	STI(A)

A tanúsítás megújítása az FCL részben rögzített vonatkozó követelmények teljesítésének függvényében lehetséges.

**B. HELIKOPTEREK****1. Pilóta-szakszolgálati engedélyek**

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott pilóta-szakszolgálati engedélyt az FCL rész szerinti szakszolgálati engedéllyé kell konvertálni, feltéve, hogy a kérelmező megfelel a következő követelményeknek:

- a) készségellenőrzés formájában teljesíti az FCL rész típus- és műszerjogosításokra vonatkozó, a meglévő szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő követelményeit;

**▼M3**

- b) számot ad az üzemeltetési követelmények és az FCL rész vonatkozó részeitől ismeretéről;

**▼B**

- c) számot ad nyelvismeretéről az FCL.055 pont szerint;

**▼M3**

- d) eleget tesz az alábbi táblázat szerinti követelményeknek:

Meglévő nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész engedély és feltételei (ha alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) érvényes IR(H) jogosítással	> 1 000 óra parancsnokpilótaként többpilótás helikopteren	nincs	ATPL(H) és IR	Nem alkalmazandó	a)
ATPL(H) IR(H)-jogosultságok nélkül	> 1 000 óra parancsnokpilótaként többpilótás helikopteren	nincs	ATPL(H)		b)

## ▼ M3

Meglévő nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész engedély és feltételei (ha alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(H) érvényes IR(H) jogosítással	> 1 000 óra többpilótás helikopteren	Nincs	ATPL(H) és IR másodpilótai beosztásra korlátozott típusjogosítással	Az FCL rész 9. függelékének követelményei szerint annak bizonyítása, hogy képes parancsnokpilótaként tevékenykedni	c)
ATPL(H) IR(H)-jogosultságok nélkül	> 1 000 óra többpilótás helikopteren	Nincs	ATPL(H) másodpilótai beosztásra korlátozott típusjogosítással	Az FCL rész 9. függelékének követelményei szerint annak bizonyítása, hogy képes parancsnokpilótaként tevékenykedni	d)
ATPL(H) érvényes IR(H) jogosítással	> 500 óra többpilótás helikopteren	Az FCL.515 pont és az FCL.615 pont b) bekezdése szerinti, repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	mint a (4) c)	mint az (5) c)	e)
ATPL(H) IR(H)-jogosultságok nélkül	> 500 óra többpilótás helikopteren	mint a (3) e)	mint a (4) d)	mint az (5) d)	f)
CPL/IR(H), és a szakszolgálati engedélyt kiadó tagállamban tett ICAO ATPL(H) elméleti vizsga		i. az FCL.310 pont és az FCL.615 pont b) bekezdése szerinti, repüléstervezéssel és repülési teljesítménnyel kapcsolatos ismeretek bizonyítása ii. az FCL.720.H pont b) bekezdése további követelményeinek való megfelelés	CPL/IR(H) az ATPL(H) elméleti képzés elfogadásával, feltéve, hogy az ICAO ATPL(H) elméleti vizsgát az FCL rész ATPL szintjével megegyezőként értékeli	Nem alkalmazandó	g)
CPL/IR(H)	> 500 óra többpilótás helikopteren	i. az engedélyt kiadó tagállamban az FCL részbeli ATPL(H) elméleti vizsga sikeres teljesítése (*) ii. az FCL.720.H pont b) bekezdése további követelményeinek való megfelelés	CPL/IR(H) az FCL rész ATPL(H) elméleti képzés beszámításával	Nem alkalmazandó	h)
CPL/IR(H)	> 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás helikopteren	Nincs	CPL/IR(H) egypilótás helikopterre korlátozott típusjogosításokkal	az FCL rész szerinti többpilótás típusjogosítás megszerzése	i)



## ▼ M3

Meglévő nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész engedély és feltételei (ha alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	< 500 óra parancnokpilótaként egypilótás helikopteren	Az FCL.310 pont és az FCL.615 pont b) bekezdése szerinti, repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	mint a (4) i)		j)
CPL(H)	> 500 óra parancnokpilótaként egypilótás helikopteren	Éjszakai jogosítás	Egypilótás helikopterre korlátozott CPL(H) típusjogosításokkal		k)
CPL(H)	< 500 óra parancnokpilótaként egypilótás helikopteren	Éjszakai jogosítás, az FCL.310 pont szerinti, repülési teljesítményekkel és repüléstervezéssel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	mint a (4) k)		l)
CPL(H) Éjszakai jogosítás nélkül	> 500 óra parancnokpilótaként egypilótás helikopteren		A (4) oszlop k) sora szerint és VFR szerinti üzemeltetésre korlátozva	Az FCL rész szerinti többpilótás típusjogosítás és éjszakai jogosítás megszerzése	m)
CPL(H) Éjszakai jogosítás nélkül	< 500 óra parancnokpilótaként egypilótás helikopteren	Az FCL.310 pont szerinti, repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	A (4) oszlop k) sora szerint és VFR szerinti üzemeltetésre korlátozva		n)
PPL/IR(H)	IFR-nek megfelelően $\geq 75$ óra		PPL/IR(H) (PPL-re korlátozott IR)	Az FCL.615 pont b) bekezdése szerinti, repülési teljesítménnyel és repüléstervezéssel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	o)
PPL(H)	$\geq 75$ óra helikopteren	A rádió navigációs eszközök használatával kapcsolatos ismeretek bizonyítása	PPL(H)		p)

(\*) Azok a CPL-birtokosok, akik többpilótás típusjogosítással rendelkeznek, nem kötelesek ATPL(H) elméleti ismereteiket vizsgán bizonyítani, amennyiben ugyanazon a helikoptertípuson repülnek, viszont az FCL rész szerinti szakszolgálati engedélyhez nem kapnak ATPL(A) elméleti ismeretek jóváírását. Amennyiben más típusú többpilótás helikopterre kérelmeznek típusjogosítást, meg kell felelniük a fenti táblázat 3. oszlopa h) sorának i. pontja szerinti követelményeknek.

## ▼B

## 2. Oktatói tanúsítások

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott oktatói tanúsítást az FCL rész szerinti tanúsítássá kell konvertálni, feltéve, hogy a kérelmező megfelel a következő követelményeknek:

Meglévő nemzeti tanúsítás vagy jogosultságok	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott tanúsítás
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	az FCL rész adott tanúsításra vonatkozó előírásai szerint		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

A tanúsítás megújítása az FCL részben rögzített vonatkozó követelmények teljesítésének függvényében lehetséges.

## 3. SFI tanúsítás

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott földi repülésgyakorló berendezésen oktató (SFI) tanúsítást az FCL rész szerinti tanúsítássá kell konvertálni, feltéve, hogy az engedélyes megfelel a következő követelményeknek:

Meglévő nemzeti tanúsítás	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott tanúsítás
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(H)	> 1 000 óra MPH (többpilótás helikopter) pilótaként	i. rendelkezik vagy rendelkezett egy tagállam által kiadott CPL, MPL vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel ii. elvégezte a megfelelő típusjogosítási tanfolyam szimulátoros feladatait, beleértve az MCC-t is	SFI(H)
SFI(H)	Megelőző három évben SFI-ként szerzett tapasztalat	Elvégezte a megfelelő típusjogosítási tanfolyam szimulátoros feladatait, beleértve az MCC-t is	SFI(H)

A tanúsítás megújítása az FCL részben rögzített vonatkozó követelmények teljesítésének függvényében lehetséges.

## 4. STI tanúsítás

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott szimulátoroktatói (STI) tanúsítást az FCL rész szerinti tanúsítássá konvertálható, feltéve, hogy az engedélyes megfelel az alábbi táblázatban rögzített követelményeknek:

Meglévő nemzeti tanúsítás	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott tanúsítás
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	> 500 óra SPH (egypilótás helikopter) pilótaként	i. rendelkezik vagy rendelkezett egy tagállam által kiadott pilóta-szakszolgálati engedéllyel ii. sikeres készségellenőrzést teljesített egy megfelelő képzési célra szolgáló FSTD-n az FCL rész 9. függelékével összhangban	STI(H)

**▼B**

Meglévő nemzeti tanúsítás	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott tanúsítás
(1)	(2)	(3)	(4)
STI(H)	Megelőző három évben STI-ként szerzett tapasztalat	Sikeres készségellenőrzést teljesített egy megfelelő képzési célra szolgáló FSTD-n az FCL rész 9. függelékével összhangban	STI(H)

A tanúsítás megújítása az FCL részben rögzített vonatkozó követelmények teljesítésének függvényében lehetséges.

▼ **M13**▼ **B***IV. MELLÉKLET***(MED RÉSZ)**▼ **M9**

## A. ALRÉSZ

**ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**

## 1. SZAKASZ

*Általános rendelkezések***MED.A.001 Az illetékes hatóság**

E melléklet (MED rész) alkalmazásában az illetékes hatóság:

- a) a repülőorvosi központok (AeMC) esetében:
  1. a repülőorvosi központ fő működési helyeként szolgáló tagállam által kijelölt hatóság;
  2. az Ügynökség, ha a repülőorvosi központ székhelye harmadik országban van;
- b) a repülőorvos-szakértők (AME) esetében:
  1. a repülőorvos-szakértő fő működési helyeként szolgáló tagállam által kijelölt hatóság;
  2. ha a repülőorvos-szakértő fő működési helye harmadik országban van, az azon tagállam által kijelölt hatóság, amelyhez a repülőorvos-szakértő a repülőorvos-szakértői tanúsítvány kiadására vonatkozó kérelmet benyújtja;
- c) az általános orvosok (GMP) esetében annak a tagállamnak a kijelölt hatósága, amelynek az általános orvos a tevékenység végzését bejelenti;
- d) az utaskísérő személyzet egészségügyi alkalmassági vizsgálatát végző foglalkozás-egészségügyi orvosok (OHMP) esetében annak a tagállamnak a kijelölt hatósága, amelynek a foglalkozás-egészségügyi orvos a tevékenység végzését bejelenti.

**MED.A.005 Alkalmazási kör**

Ez a melléklet (MED rész) követelményeket határoz meg az alábbiakra vonatkozóan:

- a) a pilóta-szakszolgálati engedélyhez kapcsolódó, illetve a növendék pilótát megillető jogosultságok gyakorlásához szükséges orvosi minősítés kiállítása, érvényessége, újraérvényesítése és megújítása;
- b) az utaskísérő személyzet egészségügyi alkalmassága;
- c) a repülőorvos-szakértők tanúsítványa;
- d) az általános orvosok és a foglalkozás-egészségügyi orvosok képzése.

**MED.A.010 Fogalom meghatározások**

E melléklet (MED rész) alkalmazásában a következő fogalom meghatározások érvényesek:

- „korlátozás”: olyan, az orvosi minősítésen vagy az utaskísérő személyzet orvosi vizsgálati lapján feltüntetett feltétel, amelynek teljesülnie kell a szakszolgálati engedély, illetve az utaskísérő-személyzeti tanúsítvány által biztosított jogosultságok gyakorlása során;
- „repülés-egészségügyi vizsgálat”: szemrevételezés, tapintás, kopogtatás, hallgatóság vagy egyéb vizsgálati módok, amelyek célja a szakszolgálati engedély által biztosított jogosultságok gyakorlásához vagy a légiutas-kísérő személyzet biztonsági feladatainak végzéséhez szükséges egészségügyi alkalmasság megállapítása;

▼ **M9**

- „repülés-egészségügyi értékelés”: egy kérelmező egészségügyi alkalmasságának megállapítása, amely az e mellékletben (MED rész) előírtak szerint a kérelmező vizsgálatának, valamint klinikailag indokolt esetben további vizsgálatoknak és teszteknek a kiértékelésén alapul;
- „súlyos”: az orvosi kezelésre szoruló állapotnak egy olyan foka, amelynek következtében a szakszolgálati engedély által biztosított jogosultságok vagy a légiutas-kísérő személyzet biztonsági feladatai biztonságosan nem gyakorolhatók;
- „kérelmező”: orvosi minősítést kérelmező vagy azzal rendelkező személy, aki repülés-egészségügyi vizsgálaton vesz részt a szakszolgálati engedély által biztosított jogosultságok gyakorlása vagy a légiutas-kísérő személyzet biztonsági feladatainak végzése céljából;
- „kórtörténet”: a múltban előfordult betegségek, sérülések, kezelések vagy egyéb egészségügyi tények leírása vagy nyilvántartása – ideértve az egészségügyi alkalmatlanságot megállapító vizsgálato(ka)t vagy az orvosi minősítés korlátozását –, amely releváns vagy releváns lehet a kérelmező jelenlegi egészségügyi állapotára és repülés-egészségügyi alkalmasságára vonatkozóan;
- „engedélyező hatóság”: azon tagállam illetékes hatósága, amely a szakszolgálati engedélyt kiadta, illetve amelyhez a kérelmező a szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó kérelmét benyújtotta, illetve – amennyiben az illető még nem kérelmezett szakszolgálati engedélyt – az I. melléklet (FCL rész) FCL.001 része szerinti illetékes hatóság;
- „színbiztos”: a kérelmező képessége a légi navigációban alkalmazott színek gyors megkülönböztetésére és a légi közlekedésben használt színes fényjelzések helyes felismerésére;
- „vizsgálat”: szemrevételezés, tapintás, kopogtatás, hallgatóság vagy egyéb vizsgálati módok, melyek célja elsősorban egy kör diagnosztizálása;
- „jövahagyott orvosi vélemény”: az engedélyező hatóság által elismert szakorvos(ok) által objektív és megkülönböztetésmentes kritériumok figyelembevételével alkotott, valamely konkrét esetre vonatkozó vélemény, amelyet szükség szerint légi közlekedési, illetve más szakértőkkel egyeztettek, és amely vonatkozásában indokolt lehet a működési kockázatok értékelése;
- „anyagok helytelen használata”: egy vagy több pszichoaktív anyag repülőszemélyzet általi használata oly módon, hogy az külön vagy együtt:
  - a) közvetlen veszélyt jelent az anyag használója számára vagy veszélyezteti mások életét, egészségét vagy jólétét;
  - b) foglalkozási, társadalmi, mentális vagy fizikai problémát vagy rendellenességet okoz vagy azt súlyosbítja;
- „pszichoaktív anyagok”: alkohol, opioidok, kannabinoidok, nyugtatók és altatók, kokain, valamint egyéb pszichostimulánsok, hallucinogének és illékony oldószerek, kivéve a kávé és a dohányt;
- „fénytörési hiba”: a normál látástól a legrendellenesebb fénytörésű meridián mentén szabványos módszerekkel mért és dioptriában kifejezett eltérés.

**MED.A.015 Orvosi titoktartás**

A repülés-egészségügyi vizsgálatba és értékelésbe, valamint a tanúsításba bevont személyeknek mindenkor eleget kell tenniük az orvosi titoktartásra vonatkozó kötelezettségüknek.

**MED.A.020 Az egészségügyi alkalmasság csökkenése**

- a) A szakszolgálati engedélyes nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedély és a kapcsolódó minősítések vagy tanúsítványok által biztosított jogosultságokat, illetve a növendék pilóta nem repülhet egyedül, ha:

▼ **M9**

1. tudomása van egészségügyi alkalmasságának bármimemű csökkenéséről, amely gátolhatja a szóban forgó jogosultságok biztonságos gyakorlásában;
  2. olyan vényköteles vagy nem vényköteles gyógyszer szed vagy alkalmaz, amely őt a vonatkozó engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlásában akadályozhatja;
  3. olyan orvosi, műtéti vagy egyéb kezelésben részesül, amely veszélyeztetheti a vonatkozó szakszolgálati engedély által biztosított jogosultságok biztonságos gyakorlását.
- b) Továbbá az orvosi minősítéssel rendelkező személynek haladéktalanul repülőorvosi központhoz, repülőorvos-szakértőhöz vagy általános orvoshoz (amelyik alkalmazandó) kell fordulnia a szakszolgálati engedélye által biztosított jogosultságok gyakorlása előtt, ha:
1. operáción vagy más invazív beavatkozáson esett át;
  2. valamilyen gyógyszer rendszeres szedésébe kezdett;
  3. olyan súlyos személyi sérülést szenvedett, amely alkalmatlanná teszi a hajózó személyzet tagjaként végzendő munkára;
  4. olyan súlyos betegségben szenved, amely alkalmatlanná teszi a hajózó személyzet tagjaként végzendő munkára;
  5. várandós;
  6. kórházba vagy más betegellátó intézménybe utalták;
  7. először van szüksége látásjavító szemüvegre vagy kontaktlencsére.
- c) A b) pontban említett esetekben:
1. az 1. és 2. osztályú orvosi minősítéssel rendelkezőnek repülőorvosi központhoz vagy repülőorvos-szakértőhöz kell fordulnia. Ebben az esetben a repülőorvosi központnak vagy a repülőorvos-szakértőnek meg kell vizsgálnia a minősítéssel rendelkező egészségügyi alkalmasságát, és el kell döntenie, hogy alkalmas-e jogosultságainak újbóli gyakorlására;
  2. a könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkezőnek repülőorvosi központhoz vagy repülőorvos-szakértőhöz, illetve az orvosi minősítést aláíró általános orvoshoz kell fordulnia. A repülőorvosi központ, a repülőorvos-szakértő, illetve az általános orvos megvizsgálja a szakszolgálati engedélyes egészségügyi alkalmasságát, és eldönti, hogy alkalmas-e jogosultságainak újbóli gyakorlására.
- d) Ha az utaskísérő személyzet tagjának tudomása van egészségügyi alkalmassága bármimemű csökkenéséről, nem végezhet feladatokat légi járművön, illetve – megfelelő esetben – tartózkodnia kell az utaskísérő-személyzeti tanúsítványából fakadó jogosultságok gyakorlásától abban a mértékben, amely mértékben egészségügyi állapota akadályozza biztonsági feladatai és kötelezettségei végzésben.
- e) Ezenkívül a b) pont 1–5. alpontjában meghatározott bármely, orvosi kezelésre szoruló állapot fennállása esetén az utaskísérő személyzet tagjának haladéktalanul repülőorvos-szakértőhöz, repülőorvosi központhoz vagy foglalkozás-egészségügyi orvoshoz (amelyik alkalmazandó) kell fordulnia. Ebben az esetben a repülőorvos-szakértő, a repülőorvosi központ, illetve a foglalkozás-egészségügyi orvos megvizsgálja az utaskísérő személyzet tagjának egészségügyi alkalmasságát, és eldönti, hogy alkalmas-e biztonsági feladatai végzésének folytatására.

▼ **M9****MED.A.025 A repülőorvosi központok, a repülőorvos-szakértők, az általános orvosok és a foglalkozás-egészségügyi orvosok kötelezettségei**

- a) Az ebben a mellékletben (MED rész) előírt repülés-egészségügyi vizsgálatok és repülés-egészségügyi értékelések során a repülőorvosi központ, a repülőorvos-szakértő, az általános orvos és a foglalkozás-egészségügyi orvos köteles:
1. biztosítani, hogy a kérelmezővel nyelvi korlátok nélkül lehessen kommunikálni;
  2. tájékoztatni a kérelmezőt a kórtörténetével kapcsolatban tett elégtelen, pontatlan vagy hamis kijelentések következményeiről;
  3. értesíteni az engedélyező hatóságot – illetve utaskísérő-személyzeti tanúsítvány birtokosa esetében az illetékes hatóságot –, ha a kérelmező a kórtörténetével kapcsolatban elégtelen, pontatlan vagy hamis kijelentéseket tesz;
  4. értesíteni az engedélyező hatóságot, ha a kérelmező a folyamat bármely szakaszában visszavonja az orvosi minősítés iránti kérelmet.
- b) A repülés-egészségügyi vizsgálatok és értékelések befejezése után a repülőorvosi központ, a repülőorvos-szakértő, az általános orvos és a foglalkozás-egészségügyi orvos köteles:
1. tájékoztatni a kérelmezőt arról, hogy egészségügyileg alkalmasnak találta-e vagy sem, illetve hogy továbbírányította-e az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez, a repülőorvosi központhoz vagy a repülőorvos-szakértőhöz (amelyik alkalmazandó);
  2. tájékoztatni a kérelmezőt a repülésoktatásra, a szakszolgálati engedélyből fakadó jogosultságokra, illetve az utaskísérő-személyzeti tanúsítványra vonatkozó esetleges korlátozásokról (amelyik alkalmazandó);
  3. tájékoztatni az egészségügyileg alkalmatlanná minősített kérelmezőt arról, hogy jogosult a döntés felülvizsgálatát kérni az illetékes hatóság eljárásainak megfelelően;
  4. orvosi minősítésért folyamodók esetében haladéktalanul benyújtani az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez egy aláírt vagy elektronikusan hitelesített jelentést, amely tartalmazza az orvosi minősítés adott osztályához előírt repülés-egészségügyi vizsgálatok és értékelések részletes eredményeit, valamint a kérelem, a vizsgálati lap és az orvosi minősítés egy-egy példányát;
  5. tájékoztatni a kérelmezőt az egészségügyi alkalmasságának csökkenése esetén a MED.A.020 pontnak megfelelően rá háruló felelősségről.
- c) Amennyiben e melléklet (MED rész) alapján kötelező az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével való konzultáción történő részvétel, a repülőorvosi központ és a repülőorvos-szakértő köteles az illetékes hatóság által meghatározott eljárást követni.
- d) A repülőorvosi központ, a repülőorvos-szakértő, az általános orvos és a foglalkozás-egészségügyi orvos köteles az e melléklet (MED rész) szerint elvégzett repülés-egészségügyi vizsgálatok és értékelések részleteiről és azok eredményeiről vezetett nyilvántartást legalább tíz évig vagy, ha a nemzeti jog ennél hosszabb időtartamot ír elő, ennél hosszabb ideig megőrizni.
- e) A repülőorvosi központ, a repülőorvos-szakértő, az általános orvos és a foglalkozás-egészségügyi orvos köteles az összes repülés-egészségügyi adatlapot, vizsgálati lapot és egyéb releváns információt kérésre megküldeni az illetékes hatóság egészségügyi minősítőjének, ha azokra a következő célokból szükség van:
1. orvosi minősítés;
  2. felügyeleti funkció.

**▼ M9**

- f) A repülőorvosi központ és a repülőorvos-szakértő az ARA.MED.160 pont d) alpontjának megfelelően köteles bevinni az adatokat az Európai Repülés-egészségügyi Adattárba, illetve az Adattárban már meglévő adatokat frissíteni.

**2. SZAKASZ****Orvosi minősítésekre vonatkozó követelmények****MED.A.030 Orvosi minősítések**

- a) Növendék pilóta nem repülhet egyedül, ha nem rendelkezik a vonatkozó szakszolgálati engedélyhez előírt orvosi minősítéssel.
- b) Az I. melléklet (FCL rész) szerinti szakszolgálati engedély kérelmezőjének az e mellékletnek (MED rész) megfelelően kiállított és a kérelmezett jogosultságoknak megfelelő orvosi minősítéssel kell rendelkeznie.

**▼ M12**

- c) A következő jogosultságok gyakorlása során:
1. könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedély (LAPL), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletével (BFCL rész) összhangban kiadott ballonpilóta szakszolgálati engedély (BPL) vagy az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletével (SFCL rész) összhangban kiadott vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedély (SPL) esetében a pilótának legalább egy érvényes LAPL orvosi minősítéssel kell rendelkeznie;
  2. magánpilóta-szakszolgálati engedély (PPL) esetében a pilótának legalább egy érvényes 2. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie;
  3. az alábbiakra vonatkozó BPL esetében:
    - i. ballonnal végzett kereskedelmi célú utasszállítás: a pilótának legalább egy érvényes 2. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie;
    - ii. kereskedelmi célú üzemben tartás a ballonnal végzett kereskedelmi célú utasszállítás kivételével, amelynek során 4 főnél több személy tartózkodik a fedélzeten: a pilótának legalább egy érvényes 2. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie;
  4. az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározottaktól eltérő, vitorlázó repülőgéppel végzett kereskedelmi célú műveletekre szóló SPL esetében, a pilótának legalább egy érvényes 2. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie;
  5. kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély (CPL), többpilótás szakszolgálati engedély (MPL) vagy légitársasági pilóta-szakszolgálati engedély (ATPL) esetében a pilótának érvényes 1. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie.

**▼ M9**

- d) Ha a magánpilóta- vagy könnyű légi járművekre érvényes pilóta-szakszolgálati engedély éjszakai repülési jogosítással is kiegészül, az engedély jogosultjának szinbiztosnak kell lennie.
- e) Ha a magánpilóta-szakszolgálati engedély műszerjogosítással vagy repülés közbeni műszerjogosítással is kiegészül, az engedély jogosultját az 1. osztályú orvosi minősítéssel rendelkezők tekintetében előírt rendszerességgel és szabvány szerint tisztahang-audiometriás vizsgálat alá kell vonni.
- f) A szakszolgálati engedélyes egyszerre csak egy, e melléklet (MED rész) szerint kiállított orvosi minősítéssel rendelkezhet.

**MED.A.035 Orvosi minősítés iránti kérelem**

- a) Az orvosi minősítés iránti kérelmeket az illetékes hatóság által megállapított formátumban és módon kell benyújtani.



▼ **M9**

b) Az orvosi minősítés kérelmezője a repülőorvosi központ, a repülőorvos-szakértő vagy az általános orvos (amelyik alkalmazandó) rendelkezésére bocsátja a következőket:

1. személyazonosságot igazoló irat;
2. aláírt nyilatkozat:
  - i. az illető kórtörténetére vonatkozó egészségügyi tényekről;
  - ii. arról, hogy az illető korábban kérelmezett-e már orvosi minősítést, illetve korábban végeztek-e már rajta orvosi minősítés kiadásához szükséges vizsgálatokat, és ha igen, ki és milyen eredménnyel;
  - iii. arról, hogy az illetőt korábban minősítették-e egészségügyileg alkalmatlannak, illetve orvosi minősítését valaha felfüggesztették-e vagy visszavonták-e.

c) Meglévő orvosi minősítés újraérvényesítésének vagy megújításának kérelmezése esetén a kérelmezőnek a vonatkozó repülés-egészségügyi vizsgálatok előtt be kell mutatnia a legfrissebb orvosi minősítését a repülőorvosi központnak, a repülőorvos-szakértőnek vagy az általános orvosnak (amelyik alkalmazandó).

**MED.A.040 Orvosi minősítések érvényessége, újraérvényesítése és megújítása**

a) Orvosi minősítés csak akkor adható ki, érvényesíthető újra, illetve újítható meg, ha a szükséges repülés-egészségügyi vizsgálatok és értékelések (amelyik alkalmazandó) lezárultak, és a kérelmezőt egészségügyileg alkalmasnak minősítették.

b) *Első kiállítás:*

1. 1. osztályú orvosi minősítést repülőorvosi központ állíthat ki.
2. 2. osztályú orvosi minősítést repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő állíthat ki.
3. LAPL orvosi minősítést repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő állíthat ki. Ilyen engedélyt általános orvos is kiállíthat, ha ez megengedett annak az engedélyező hatóságnak a székhelye szerinti tagállam nemzeti joga szerint, amelyhez az orvosi minősítés iránti kérelmet benyújtották.

c) *Újraérvényesítés és megújítás*

1. 1. és 2. osztályú orvosi minősítés újraérvényesítését vagy megújítását repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő végezheti el.
2. LAPL orvosi minősítés újraérvényesítését vagy megújítását repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő végezheti el. Ilyen engedélyt általános orvos is újraérvényesíthet vagy megújíthat, ha ez megengedett annak az engedélyező hatóságnak a székhelye szerinti tagállam nemzeti joga szerint, amelyhez az orvosi minősítés iránti kérelmet benyújtották.

d) Repülőorvosi központ, repülőorvos-szakértő, illetve általános orvos csak abban az esetben állíthat ki, érvényesíthet újra, illetve újíthat meg orvosi minősítést, ha a következő feltételek közül mindkettő teljesül:

1. a kérelmező rendelkezésre bocsátja a teljes kórtörténetet és – amennyiben a repülőorvosi központ, a repülőorvos-szakértő vagy az általános orvos ezt kéri – a kérelmező orvosa vagy más szakorvos által végzett vizsgálatok és tesztek eredményeit;

▼ **M9**

2. a repülőorvosi központ, a repülőorvos-szakértő vagy az általános orvos a megfelelő orvosi minősítéshez szükséges vizsgálatok és tesztek alapján elvégezte a repülő-egészségügyi vizsgálatot, és meggyőződött arról, hogy a kérelmező megfelel e melléklet (MED rész) vonatkozó követelményeinek.
- e) A repülőorvos-szakértő, a repülőorvosi központ vagy továbbirányítás esetén az engedélyező hatóság egészségügyi minősítője – amennyiben ez klinikai vagy járványügyi szempontból indokolt – előírhat a kérelmező számára további orvosi vizsgálatokat és kivizsgálásokat az orvosi minősítés kiadása, újraérvényesítése vagy megújítása előtt.
- f) Az engedélyező hatóság egészségügyi minősítője kiállíthat, illetve újból kiállíthat orvosi minősítéseket.

**MED.A.045 Orvosi minősítések érvényessége, újraérvényesítése és megújítása**a) *Érvényesség*

1. Az 1. osztályú orvosi minősítés érvényességi ideje 12 hónap.
2. Az 1. alponttól eltérően, az 1. osztályú orvosi minősítés érvényességi ideje 6 hónap azon szakszolgálati engedélyes esetében, aki:
  - i. részt vesz utasokat szállító egypilótás légi jármű kereskedelmi célú üzemben tartásában, és betöltötte a 40. életévét;
  - ii. betöltötte a 60. életévét.
3. A 2. osztályú orvosi minősítés érvényességi ideje:
  - i. 60 hónap addig, amíg a szakszolgálati engedélyes be nem tölti a 40. életévét. A szakszolgálati engedélyes számára a 40. életév betöltése előtt kiállított orvosi minősítés érvényessége megszűnik, miután az engedélyes betöltötte a 42. életévét;
  - ii. 24 hónap a szakszolgálati engedélyes 40. és 50. életéve között. A szakszolgálati engedélyes számára az 50. életév betöltése előtt kiállított orvosi minősítés érvényessége megszűnik, miután az engedélyes betöltötte az 51. életévét;
  - iii. 12 hónap, miután a szakszolgálati engedélyes betöltötte az 50. életévét.
4. Az LAPL orvosi minősítés érvényességi ideje:
  - i. 60 hónap addig, amíg a szakszolgálati engedélyes be nem tölti a 40. életévét. A szakszolgálati engedélyes számára a 40. életév betöltése előtt kiállított orvosi minősítés érvényessége megszűnik, miután az engedélyes betöltötte a 42. életévét;
  - ii. 24 hónap, miután a szakszolgálati engedélyes betöltötte a 40. életévét.
5. Az orvosi minősítés, valamint az ahhoz kapcsolódó vizsgálat vagy szakorvosi kivizsgálás érvényességi ideje első kiállítás vagy megújítás esetén a repülés-egészségügyi vizsgálat időpontjától számítandó; újraérvényesítés esetén a lejárati időt a korábbi orvosi minősítés lejárati időpontja alapján kell kiszámítani.

b) *Újraérvényesítés*

Az orvosi minősítés újraérvényesítéséhez szükséges repülés-egészségügyi vizsgálatokat vagy értékeléseket (amelyik alkalmazandó) legkorábban 45 nappal az orvosi minősítés lejárati időpontja előtt lehet elvégezni.

**▼ M9****c) Megújítás**

1. Ha az orvosi minősítéssel rendelkező nem felel meg a b) pontban foglaltaknak, megújítási vizsgálat vagy értékelés szükséges (amelyik alkalmazandó).
2. 1. és 2. osztályú orvosi minősítés esetén:
  - i. ha az orvosi minősítés kevesebb mint két éve járt le, újraérvényesítési rutinvizsgálatot kell végezni;
  - ii. ha az orvosi minősítés már több mint két éve, de kevesebb mint öt éve járt le, a repülőorvosi központ, illetve a repülőorvos-szakértő csak a kérelmező repülés-egészségügyi adatainak értékelése után végzi el a megújítással kapcsolatos repülés-egészségügyi vizsgálatot;
  - iii. ha az orvosi minősítés már több mint öt éve lejárt, az első kiállításra vonatkozó repülés-egészségügyi vizsgálati követelményeket kell alkalmazni, az alkalmassági vizsgálatnak pedig az újraérvényesítésre vonatkozó követelményeken kell alapulnia.
3. Az LAPL orvosi minősítés esetében a repülőorvosi központnak, a repülőorvos-szakértőnek, illetve az általános orvosnak meg kell vizsgálnia a kérelmező kórtörténetét, és el kell végeznie a MED.B.005 és a MED.B.095 pont szerinti repülés-egészségügyi vizsgálatot és/vagy értékelést (amelyik alkalmazandó).

**MED.A.046 Orvosi minősítés felfüggesztése és visszavonása**

- a) Orvosi minősítést az engedélyező hatóság függeszthet fel vagy vonhat vissza.
- b) Az orvosi minősítés felfüggesztése esetén az orvosi minősítéssel rendelkező személynek az engedélyező hatóság kérésére vissza kell juttatnia minősítését a hatósághoz.
- c) Az orvosi minősítés visszavonása esetén az orvosi minősítéssel rendelkező személynek haladéktalanul vissza kell juttatnia minősítését az engedélyező hatósághoz.

**MED.A.050 Továbbirányítás**

- a) Amennyiben az 1. vagy 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét a MED.B.001 pont értelmében az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez irányítják, a repülőorvosi központnak vagy a repülőorvos-szakértőnek meg kell küldenie az engedélyező hatóság részére a megfelelő orvosi dokumentumokat.
- b) Amennyiben az LAPL orvosi minősítés kérelmezőjét a MED.B.001 pont értelmében repülőorvos-szakértőhöz vagy repülőorvosi központhoz irányítják, az általános orvosnak meg kell küldenie a repülőorvosi központ vagy a repülőorvos-szakértő részére a megfelelő orvosi dokumentumokat.

**B. ALRÉS****PILÓTÁK ORVOSI MINŐSÍTÉSÉRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK****1. SZAKASZ****Általános rendelkezések****MED.B.001 Az orvosi minősítésekben foglalt korlátozások****a) Az 1. és 2. osztályú orvosi minősítésekben foglalt korlátozások**

1. Amennyiben a kérelmező nem teljesíti teljes mértékben az adott osztályú orvosi minősítéssel kapcsolatos követelményeket, de feltehetően nem fogja veszélyeztetni az érintett szakszolgálati engedély által biztosított jogosultságok biztonságos gyakorlását, a repülőorvosi központ vagy a repülőorvos-szakértő:

▼ **M9**

- i. az 1. osztályú orvosi minősítést kérelmezők esetében a kérelmező egészségügyi alkalmasságára vonatkozó döntést az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjének hatáskörébe utalja, az ebben az alrészben meghatározott módon;
  - ii. azokban az esetekben, amelyekre vonatkozóan ez az alrész nem rendelkezik az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez történő továbbírányításról, felméri, hogy a kérelmező biztonságosan el tudja-e látni feladatait az orvosi minősítésben foglalt egy vagy több korlátozással, és kiállítja az orvosi minősítést a szükséges korlátozás(ok) feltüntetésével;
  - iii. a 2. osztályú orvosi minősítést kérelmezők esetében az ebben az alrészben meghatározottak szerint az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve felméri, hogy a kérelmező biztonságosan el tudja-e látni feladatait az orvosi minősítésben foglalt egy vagy több korlátozással, és kiállítja az orvosi minősítést a szükséges korlátozás(ok) feltüntetésével.
2. A repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő anélkül is újraérvényesítheti vagy megújíthatja az orvosi minősítést, hogy a kérelmezőt az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez irányítaná vagy azzal egyeztetne.
- b) *Az LAPL orvosi minősítésben foglalt korlátozások*
1. Ha a kérelmező kórtörténetének alapos tanulmányozása után az általános orvos úgy ítéli meg, hogy az LAPL orvosi minősítést kérelmező nem felel meg teljeskörűen az egészségügyi alkalmassági követelményeknek, repülőorvosi központba vagy repülőorvos-szakértőhöz irányíthatja a kérelmezőt, kivéve, ha a kérelmezőnél mindössze a korrekciós lencse használatára vagy az orvosi minősítés érvényességi idejére vonatkozó korlátozás(ok)at kell megállapítani.
  2. Az LAPL orvosi minősítést kérelmező 1. alpont szerinti továbbírányítása esetén a repülőorvosi központ vagy a repülőorvos-szakértő a MED.B.005 és a MED.B.095 pont megfelelő figyelembevételével felméri, hogy a kérelmező biztonságosan el tudja-e látni a feladatait az orvosi minősítésben foglalt egy vagy több korlátozással, és kiállítja az orvosi minősítést a szükséges korlátozás(ok) feltüntetésével. A repülőorvosi központnak, illetve a repülőorvos-szakértőnek mindenkor mérlegelnie kell, hogy a kérelmező számára meg kell-e tiltani az utasok szállítását (OPL, utasok szállítására vonatkozó műveleti korlátozás).
  3. Az általános orvos anélkül is újraérvényesítheti vagy megújíthatja az LAPL orvosi minősítést, hogy a kérelmezőt repülőorvosi központhoz vagy repülőorvos-szakértőhöz irányítaná.
- c) A korlátozások szükségességének mérlegelése során különös figyelmet kell fordítani arra, hogy:
1. a jóváhagyott orvosi vélemény alapján valószínűsíthető-e, hogy különleges körülmények között a kérelmezett szakszolgálati engedélyből fakadó jogosultságok gyakorlása nem veszélyezteti a repülésbiztonságot annak ellenére, hogy a kérelmező (számszerűleg vagy más módon) nem felel meg valamely követelménynek;
  2. a kérelmező képessége, szakismerete és tapasztalata összhangban van-e az elvégzendő feladattal.

**▼ M9**d) *Műveleti korlátozások kódjai*

1. Többpilótás üzemeltetésre vonatkozó műveleti korlátozás (OML – csak az 1. osztály esetében)
  - i. Ha a CPL, ATPL vagy MPL szakszolgálati engedélyes nem felel meg mindenben az 1. osztályú orvosi minősítésre vonatkozó követelményeknek és ezért őt az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez irányították, a szóban forgó egészségügyi minősítőnek fel kell mérnie, hogy kiadható-e részére az orvosi minősítés OML korlátozással („csak képesített másodpilótaként vagy képesített másodpilótával repülhet”).
  - ii. Az OML korlátozással ellátott orvosi minősítés jogosultja csak akkor vezethet légi járművet többpilótás üzemeltetésben, ha a másik pilóta az adott típusú légi jármű tekintetében teljeskörű képzettséggel rendelkezik, nem vonatkozik rá OML korlátozás, és még nem töltötte be a 60. életévét.
  - iii. Az 1. osztályú orvosi minősítés OML korlátozását első körben kizárólag az engedélyező hatóság egészségügyi minősítője rendelheti el, illetve vonhatja vissza.
2. Biztonsági pilótára vonatkozó műveleti korlátozás (OSL – csak a 2. osztály és az LAPL esetében)
  - i. Az OSL korlátozással ellátott orvosi minősítés jogosultja csak akkor vezethet légi járművet, ha a jármű fedélzetén tartózkodik egy olyan másik pilóta, aki teljeskörű képesítéssel rendelkezik arra, hogy parancsnokpilótaként járjon el az adott osztályú, illetve típusú légi járművön; a légi jármű kétkormányos és a másik pilóta a kormányznál foglal helyet.
  - ii. A 2. osztályú orvosi minősítés OSL korlátozását az engedélyező hatóság egészségügyi minősítője, illetve repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő rendelheti el és vonhatja vissza, az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével történő egyeztetést követően.
  - iii. Az LAPL orvosi minősítés OSL korlátozását az engedélyező hatóság egészségügyi minősítője, repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő rendelheti el és vonhatja vissza.
3. Utasok szállítására vonatkozó műveleti korlátozás (OPL – csak a 2. osztály és az LAPL esetében)
  - i. Az OPL korlátozással ellátott orvosi minősítés jogosultja kizárólag olyan légi járművet vezethet, amely nem szállít utasokat.
  - ii. A 2. osztályú orvosi minősítés OPL korlátozását az engedélyező hatóság egészségügyi minősítője, illetve repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő rendelheti el és vonhatja vissza, az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével történő egyeztetést követően.
  - iii. Az LAPL orvosi minősítés OPL korlátozását az engedélyező hatóság egészségügyi minősítője, repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő rendelheti el és vonhatja vissza.

▼ **M9**

4. Pilótára vonatkozó műveleti korlátozás (ORL – csak a 2. osztály és az LAPL esetében)

i. ► **C6** Az ORL korlátozással ellátott orvosi minősítés jogosultja kizárólag akkor vezethet légi járművet, ha a következő feltételek valamelyike teljesül: ◀

A. a jármű fedélzetén tartózkodik egy olyan másik pilóta, aki teljeskörű képzéssel rendelkezik arra, hogy parancsnokpilótaként járjon el az adott osztályú, illetve típusú légi járművön; a légi jármű két kormányos és a másik pilóta a kormánynál foglal helyet;

B. a légi járművön nem tartózkodik utas.

ii. A 2. osztályú orvosi minősítés ORL korlátozását az engedélyező hatóság egészségügyi minősítője, illetve repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő rendelheti el és vonhatja vissza, az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével történő egyeztetést követően.

iii. Az LAPL orvosi minősítés ORL korlátozását az engedélyező hatóság egészségügyi minősítője, repülőorvosi központ vagy repülőorvos-szakértő rendelheti el és vonhatja vissza.

5. Meghatározott speciális korlátozás (SSL)

Az orvosi minősítés SSL korlátozása esetén fel kell tüntetni a korlátozás leírását.

e) Ha a repülésbiztonság biztosításához szükséges, az engedélyező hatóság egészségügyi minősítője, a repülőorvosi központ, a repülőorvos-szakértő vagy az általános orvos (amelyik alkalmazandó) bármilyen egyéb korlátozást elrendelhet az orvosi minősítés jogosultjára.

f) Az orvosi minősítésben fel kell tüntetni a jogosultjára elrendelt valamennyi korlátozást.

#### **MED.B.005 Általános orvosi követelmények**

Az orvosi minősítésért folyamodókat a 2. és a 3. szakaszban meghatározott részletes orvosi követelményeknek megfelelően kell megvizsgálni.

Ezenkívül alkalmatlannak kell minősíteni azokat a kérelmezőket, akik esetében fennáll az alábbiakban felsorolt, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike, amely olyan mértékű funkcionális képességcsökkenést eredményezne, amely akadályozhatja a kérelmezett engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását, vagy valószínűsíteni, hogy a kérelmező hirtelen képtelenné válik e jogosultságok biztonságos gyakorlására:

- a) veleszületett vagy szerzett rendellenesség;
- b) aktív, látens, heveny vagy krónikus betegség vagy munkaképesség-csökkenés;
- c) seb, sérülés vagy műtéti következmény;
- d) bármely vényköteles vagy nem vényköteles terápiás, diagnosztikai vagy preventív gyógyszer hatása vagy mellékhatása.

#### 2. SZAKASZ

*Az 1. és 2. osztályú orvosi minősítésekkel kapcsolatos egészségügyi követelmények*

#### **MED.B.010 Szív- és érrendszer**

a) *Vizsgálat*

1. Standard, 12 elvezetéses nyugalmi elektrokardiogramot (EKG) és jelentést kell készíteni klinikailag indokolt és az alábbi esetekben:

▼ **M9**

- i. 1. osztályú orvosi minősítés esetében első vizsgálatkor, majd 30 éves korig 5 évente, 40 éves korig 2 évente, 50 éves korig évente, ezt követően pedig minden újraérvényesítési vagy megújítási vizsgálatkor;
  - ii. 2. osztályú orvosi minősítés esetében első vizsgálatkor, az első vizsgálatkor 40 éves kor felett, majd az első vizsgálatkor 50 éves kor felett, ezt követően pedig 2 évente.
2. Klinikailag indokolt esetben kiterjedt szív- és érrendszeri vizsgálatot kell végezni.
  3. 1. osztályú orvosi minősítés esetében kiterjedt szív- és érrendszeri vizsgálatot kell végezni a 65 év feletti első újraérvényesítési vagy megújítási vizsgálatkor, ezt követően pedig 4 évente.
  4. 1. osztályú orvosi minősítés esetében első vizsgálatkor, valamint a 40 éves kor elérése utáni első vizsgálat alkalmával meg kell állapítani a szérumban található lipidek, ezen belül a koleszterin szintjét.
- b)  *Szív- és érrendszer – Általános követelmények*
1. Alkalmatlannak minősül az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője, ha esetében fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike:
    - i. a mellkasi vagy szuprarenális hasi aorta aneurizmája műtét előtt;
    - ii. bármely szívbillentyű súlyos funkcionális vagy tünetekkel járó rendellenessége;
    - iii. szív vagy szív-tüdő átültetés;
    - iv. szimptomatikus hipertrófiás kardiomiopátia.
  2. A kérelem további vizsgálata előtt az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani, ha esetében a dokumentált kórtörténet vagy diagnózis szerint fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike:
    - i. perifériás artéria betegsége műtét előtt vagy után;
    - ii. a mellkasi vagy szuprarenális hasi aorta aneurizmája műtét után;
    - iii. az infrarenális hasi aorta aneurizmája műtét előtt vagy után;
    - iv. funkcionális szempontból nem jelentős szívbillentyű-rendellenesség;
    - v. szívbillentyűműtét utáni állapot;
    - vi. a szívburok, a szívizom vagy a szívbelhártya rendellenessége;
    - vii. veleszületett szívrendellenesség korrekciós műtét előtt vagy után;
    - viii. bizonytalan eredetű vazovagális ájulás;
    - ix. artériás vagy vénás trombózis;
    - x. tüdőembólia;
    - xi. szisztémás véralvadásgátló kezelést igénylő szív- és érrendszeri állapot.
  3. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét, ha esetében az igazolt diagnózis szerint fennáll az 1. vagy a 2. alpontban meghatározott állapotok valamelyike, alkalmassá minősítése előtt kardiológiai értékelésnek kell alávetni, egyeztetve az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével.

**▼ M9**

4. Az 1. vagy a 2. alpontban meghatározott állapotoktól eltérő szívbetegségben szenvedő kérelmezők a kielégítő kardiológiai értékelést követően alkalmassá minősíthetők.

**c) Vérnyomás**

1. A kérelmező vérnyomását minden vizsgálat alkalmával meg kell mérni.
2. Annak a kérelmezőnek, akinek a vérnyomása a normális értékhatárokon kívül esik, további, a szív- és érrendszeri állapotával és a gyógyszeresével kapcsolatos vizsgálatokon kell részt vennie annak megállapítása céljából, hogy a 3. és a 4. alpont szerint alkalmatlannak tekintendő-e.
3. Alkalmatlannak minősül az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője, ha esetében fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike:
  - i. tünetekkel járó alacsony vérnyomás;
  - ii. vérnyomása – kezelt vagy kezelés nélküli állapotban – vizsgálat esetén következetesen meghaladja a 160 Hgmm szisztolés vagy 95 Hgmm diasztolés értéket.
4. A vérnyomás beállítását célzó gyógyszeres kezelést megkezdett kérelmezőket alkalmatlannak kell minősíteni addig, amíg a súlyos mellékhatások megállapíthatóan meg nem szűnnek.

**d) Koszorúér-betegség**

1. A kérelem további vizsgálata előtt az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani és az iszkémiás szívbetegség kizárása érdekében kardiológiai értékelésnek kell alávetni, ha esetében fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike:
  - i. ha esetében iszkémiás szívbetegség gyanítható;
  - ii. ha esetében angina elleni kezelést nem igénylő, tünetekkel nem járó kisebb koszorúér-betegség áll fenn.
2. A kérelem további vizsgálata előtt a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét kielégítő kardiológiai értékelésnek kell alávetni, ha esetében fennáll az 1. alpontban meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike.
3. Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike:
  - i. iszkémiás szívbetegség;
  - ii. tünetekkel járó koszorúér-betegség;
  - iii. gyógyszerrel beállított koszorúér-betegség tünetei.
4. Alkalmatlannak minősül az 1. osztályú orvosi minősítés első kiállításának kérelmezője, ha esetében a kórtörténet vagy a diagnózis szerint fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike:
  - i. iszkémiás szívbetegség;
  - ii. szívizominfarktus;
  - iii. koszorúér-betegség miatti revaszkularizáció vagy értágítás.
5. A kérelem további vizsgálata előtt a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét, ha szívizominfarktus vagy koszorúér-betegség miatti műtétet követően tünetmentes, kielégítő kardiológiai értékelésnek kell alávetni, egyeztetve az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével. Az 1. osztályú orvosi minősítés újraérvényesítésének kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani.



**▼ M9**e) *Ritmus- és ingerületvezetési zavarok*

1. Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike:
  - i. tünetekkel járó sinoatrialis betegség;
  - ii. teljes pitvar-kamrai blokk;
  - iii. a QT-szakasz tünetekkel járó megnyúlása;
  - iv. automatikus beültethető defibrillátor rendszer;
  - v. tachycardia elleni kamrai ritmusszabályozó (pacemaker).
2. A kérelem további vizsgálata előtt az 1. osztályú orvosi minősítést kérelmezőt az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani, ha esetében fennáll a szív bármilyen jelentős ingerületvezetési vagy ritmuszavara, beleértve az alábbiak valamelyikét:
  - i. szupraventrikuláris aritmia, beleértve az időszakos vagy állandósult sinoatrialis működési zavart, a pitvarremegést és/vagy -lebegést és a tünetekkel nem járó sinusleállást;
  - ii. teljes bal Tawara-szárblokk;
  - iii. Mobitz 2. típusú pitvar-kamrai blokk,
  - iv. széles és/vagy keskeny QRS-tachycardia;
  - v. kamrai preexcitáció;
  - vi. QT-szakasz tünetekkel nem járó megnyúlása;
  - vii. elektrokardiográfiával kimutatott Brugada-jel.
3. A kérelem további vizsgálata előtt a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét, ha esetében fennáll a 2. alpontban meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike, kielégítő kardiológiai értékelésnek kell alávetni, egyeztetve az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével.
4. A kérelmező minden egyéb rendellenesség hiányában és kielégítő kardiológiai értékelés alapján alkalmassá minősíthető, ha esetében fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike:
  - i. inkomplett Tawara-szárblokk;
  - ii. teljes jobb Tawara-szárblokk;
  - iii. stabil bal tengelydeviáció;
  - iv. tünetekkel nem járó sinus bradycardia;
  - v. tünetekkel nem járó sinus tachycardia;
  - vi. tünetekkel nem járó, izolált, egységes kamra feletti vagy kamrai ektópiás komplexek;
  - vii. elsőfokú pitvar-kamrai blokk;
  - viii. Mobitz 1. típusú pitvar-kamrai blokk.
5. Azokat a kérelmezőket, akik esetében a kórtörténet szerint fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike, alkalmassá minősítésük előtt kardiológiai értékelésnek kell alávetni:
  - i. ablációs kezelés;
  - ii. ritmusszabályozó (pacemaker) beültetése.

**▼ M9**

Az ilyen, 1. osztályú orvosi minősítést kérelmezőket az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani. Az ilyen, 2. osztályú orvosi minősítést kérelmezőket az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni.

**MED.B.015 Légzőrendszer**

- a) Alkalmatlannak minősül a jelentősen csökkent légzésfunkciójú kérelmező. A légzésfunkció helyreállása és kielégítő volta esetén azonban a kérelmező alkalmassá minősíthető.
- b) Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője első vizsgálatkor és klinikailag indokolt esetben légzésfunkciós és morfológiai vizsgálatokon vesz részt.
- c) A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezője klinikailag indokolt esetben légzésfunkciós és morfológiai vizsgálatokon vesz részt.
- d) Azokat a kérelmezőket, akik esetében a kórtörténet vagy a diagnózis szerint fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike, alkalmassá minősítésük előtt kielégítő légzőszervi értékelésnek kell alávetni:

1. gyógyszeres kezelést igénylő asztma;
2. a légzőrendszer aktív gyulladásos betegsége;
3. aktív szarkoidózis;
4. légmell;
5. alvási apnoé szindróma;
6. nagy mellkasi műtét;
7. tüdőműtét,
8. krónikus obstruktív légúti betegség.

A kérelem további vizsgálata előtt a kérelmezőt kielégítő kardiológiai értékelésnek kell alávetni, ha esetében az igazolt diagnózis szerint fennáll a 3. és az 5. alponban meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike.

- e) Repülés-egészségügyi értékelés
1. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani, ha esetében fennáll a fenti d) pontban meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike.
  2. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni, ha esetében fennáll a fenti d) pontban meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike.
- f) Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője, ha esetében tüdőfél-eltávolítást végeztek, alkalmatlannak minősül.

**MED.B.020 Emésztőrendszer**

- a) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében az emésztőtraktus vagy annak függelékei bármely részében betegség vagy műtéti beavatkozás bármilyen következménye mutatkozik, amely repülés során képességhatároló hatású lehet, különös tekintettel a szűkület vagy kompresszió okozta bármilyen akadályozottságra.
- b) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha olyan sérve van, amely esetleg képességeket korlátozó tünetekhez vezethet.

**▼ M9**

c) Azok a kérelmezők, akik a gastrointesztinális rendszer bármely alábbi zavarában szenvednek, eredményes kezelés vagy műtétet követő teljes felépülés után kielégítő gastrointesztinális értékelés alapján alkalmasnak minősíthetők:

1. gyógyszeres kezelést igénylő, visszatérő emésztési zavar;
2. hasnyálmirigy-gyulladás;
3. tünetekkel járó epekövesség;
4. a klinikai diagnózis vagy a dokumentált kórtörténet szerinti krónikus gyulladásos bélbetegség;
5. az emésztőtraktust vagy annak függelékeit érintő műtéti beavatkozás utáni állapot, beleértve a fenti szervek teljes vagy részleges kimetszését vagy elmozdítását.

d) Repülés-egészségügyi értékelés

1. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani, ha esetében a diagnózis szerint fennáll a c) pont 2., 4. és 5. alpontjában meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike.
2. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének egészségügyi alkalmasságát az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni, ha esetében a diagnózis szerint fennáll a c) pont 2. alpontjában meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapot.

**MED.B.025 Anyagszere- és endokrin rendszer**

a) Az anyagszere-, táplálkozási vagy endokrin működési zavarban szenvedő kérelmező az orvosi kezelésre szoruló állapot igazolt stabilitása esetén és kielégítő repülés-egészségügyi értékelés alapján alkalmassá minősíthető.

b) *Cukorbetegség*

1. Az inzulint igénylő cukorbeteg kérelmező egészségügyileg alkalmatlannak minősül.
2. Az inzulint nem igénylő cukorbetegségben szenvedő kérelmező alkalmatlannak minősül, kivéve, ha igazolható, hogy a vércukorszint kontrollját elérték és az stabil.

c) *Repülés-egészségügyi értékelés*

1. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani, ha esetében a vércukorszint kontrollja érdekében inzulintól eltérő gyógyszer alkalmazása szükséges.
2. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének egészségügyi alkalmasságát az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni, ha esetében a vércukorszint kontrollja érdekében inzulintól eltérő gyógyszer alkalmazása szükséges.

**MED.B.030 Hematológia**

a) Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének minden egyes repülés-egészségügyi vizsgálat során hemoglobinvizsgálaton kell részt vennie.

b) Az orvosi kezelésre szoruló hematológiai állapottól szenvedő kérelmező kielégítő repülés-egészségügyi értékelés alapján alkalmassá minősíthető.

**▼ M9**

- c) Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani, ha esetében fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló hematológiai állapotok valamelyike:
1. hemoglobinnal kapcsolatos rendellenesség, ideértve egyebek közt a vérszegénységet, az eritrocitózist és a hemoglobinopátiát;
  2. jelentős nyirokszervi megnagyobbodás;
  3. lépmeagnagyobbodás,
  4. alvadási, vérzéses vagy trombózisos zavar;
  5. leukémia.
- d) A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének egészségügyi alkalmasságát az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni, ha esetében fennáll a c) pont 4. vagy 5. alpontjában meghatározott, orvosi kezelésre szoruló hematológiai állapotok valamelyike.

**MED.B.035 Genitourinális szervek**

- a) Minden repülés-egészségügyi vizsgálat során vizeletelemzést is kell végezni. Alkalmatlannak kell minősíteni a kérelmezőt, ha esetében a vizelet rendellenes, patológiásnak ítélt elemet tartalmaz, amely olyan mértékű funkcionális képességsökkenést eredményezne, amely akadályozhatja a kérelmezett engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását, vagy valószínűsítene, hogy a kérelmező hirtelen képtelenné válik e jogosultságok biztonságos gyakorlására.
- b) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében a genitourinális szervek vagy azok függelékei bármely részében betegség vagy műtéti eljárás bármilyen következménye mutatkozik, amely képességkorlátozó hatású lehet, különös tekintettel a szűkület vagy kompresszió okozta bárminemű akadályozottságra.
- c) Adott esetben kielégítő genitourinális vizsgálat alapján alkalmassá minősíthető az a kérelmező, akinek esetében a diagnózis vagy a kórtörténet szerint az alábbiak állnak fenn (amelyik alkalmazandó):
1. vesebetegség;
  2. egy vagy több húgyúti kő, vagy a kórtörténetben szereplő veseköves görcs.
- d) Alkalmatlannak minősül az a kérelmező, aki a genitourinális szerveket vagy azok függelékeit érintő nagy műtéti beavatkozáson esett át, beleértve a fenti szervek teljes vagy részleges eltávolítását vagy megkerülését. Ugyanakkor az ilyen kérelmező a teljes felépülését követően alkalmasnak minősíthető.
- e) A c) és a d) pontban említett, 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani.

**MED.B.040 Fertőző betegségek**

- a) Alkalmatlannak minősül az a kérelmező, akinél a klinikai diagnózis vagy a kórtörténet szerint olyan fertőző betegség áll fenn, amely akadályozhatja az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.
- b) A HIV-pozitív kérelmező kielégítő repülés-egészségügyi értékelés alapján alkalmassá minősíthető. Az ilyen, 1. osztályú orvosi minősítést kérelmezőket az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani.

**MED.B.045 Szülészeti és nőgyógyászati**

- a) Jelentős nőgyógyászati műtéten átesett kérelmező egészségügyileg alkalmatlannak minősül. Ugyanakkor az ilyen kérelmező a teljes felépülését követően alkalmasnak minősíthető.

▼ **M9**b) *Várandósság*

1. Várandósság esetén a kérelmező kizárólag a várandósság 26. hetének végéig gyakorolhatja jogosultságait, de kizárólag abban az esetben, ha a repülőorvosi központ vagy a repülőorvos-szakértő úgy ítéli meg, hogy a kérelmező alkalmas jogosultságainak gyakorlására.
2. A várandós 1. osztályú orvosi minősítés birtokosára az OML korlátozás vonatkozik. Ebben az esetben a MED.B.001 pont sérelme nélkül az OML korlátozást a repülőorvosi központ vagy a repülőorvos-szakértő írhatja elő és oldhatja fel.
3. A kérelmező a várandósság végét követő teljes felépülést követően folytathatja jogosultságai gyakorlását.

**MED.B.050 Csont- és izomrendszer**

- a) Alkalmatlannak minősül az a kérelmező, aki nem rendelkezik elegendő ülés-magassággal, kéz- és lábhosszal és izomerővel az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlásához. Ugyanakkor, ha a kérelmező elegendő ülés-magassággal, kéz- és lábhosszal és izomerővel rendelkezik ahhoz, hogy egy bizonyos járműtípuson biztonságosan gyakorolja a jogosultságait – és ez szükség szerint egészségügyi célú repülési vagy repülésszimulátoros teszten bizonyítható –, a kérelmező alkalmasnak minősíthető és jogosultságait ennek megfelelően kell korlátozni.
- b) Alkalmatlannak minősül az a kérelmező, aki nem tudja kielégítő módon funkcionálisan használni csont- és izomrendszerét annak érdekében, hogy képes legyen a szakszolgálati engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlására. Ugyanakkor, ha a kérelmező kielégítő módon tudja funkcionálisan használni csont- és izomrendszerét ahhoz, hogy egy bizonyos járműtípuson biztonságosan gyakorolja a jogosultságait – és ez szükség szerint egészségügyi célú repülési vagy repülésszimulátoros teszten bizonyítható –, a kérelmező alkalmasnak minősíthető és jogosultságait ennek megfelelően kell korlátozni.
- c) Ha bármilyen kétség merül fel az a) és a b) pontban említett értékelésekkel összefüggésben, az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani, a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni.

**MED.B.055 Mentális egészség**

- a) Az első 1. osztályú repülés-egészségügyi vizsgálat részét képezi az átfogó mentális egészségügyi értékelés.
- b) Az első 1. osztályú repülés-egészségügyi vizsgálat részét képezi a kábítószer- és alkoholvizsgálat.
- c) A kérelmező, ha alkohol vagy pszichoaktív anyagok fogyasztása vagy helytelen használata miatt mentális vagy magatartási zavarban szenved, a felépülésig és a szerhasználattól való mentességig, valamint az eredményes kezelést követő kielégítő pszichiátriai értékelés elvégzéséig alkalmatlannak minősül.
- d) Azokat a kérelmezőket, akik esetében a klinikai diagnózis vagy a dokumentált kórtörténet szerint fennáll az alábbi pszichiátriai, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike, alkalmassá minősítésük előtt kielégítő pszichiátriai értékelésnek kell alávetni:
  1. hangulatzavar;
  2. neurotikus zavar;
  3. személyiségzavar;
  4. mentális vagy magatartási zavar,
  5. pszichoaktív anyagok helytelen használata.

**▼ M9**

- e) Egészségügyileg alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha dokumentált kórtörténete szerint egy vagy több alkalommal megkísérelt szándékosan kárt tenni önmagában vagy öngyilkosságot elkövetni. Ugyanakkor az ilyen kérelmező a kielégítő pszichiátriai értékelését követően alkalmasnak minősíthető.
- f) Repülés-egészségügyi értékelés
1. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani, ha esetében fennáll a c), d) vagy e) pontban meghatározott állapotok valamelyike.
  2. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének egészségügyi alkalmasságát az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni, ha esetében fennáll a c), d) vagy e) pontban meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike.
- g) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében a dokumentált kórtörténet vagy a klinikai diagnózis szerint skizofrénia, skizotípiás vagy delúzióv rendellenesség áll fenn.

**MED.B.065 Neurológia**

- a) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében a klinikai diagnózis vagy a dokumentált kórtörténet szerint fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike:
1. epilepszia, kivéve a b) pont 1. és 2. alpontjában említett eseteket;
  2. bizonytalan eredetű tudatzavar visszatérő epizódjai.
- b) Azokat a kérelmezőket, akik esetében a klinikai diagnózis vagy a dokumentált kórtörténet szerint fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike, alkalmassá minősítésük előtt további értékelésnek kell alávetni:
1. epilepszia, öt éves kor utáni előfordulás nélkül;
  2. epilepszia, az utolsó több mint 10 évben előfordulás és mindennemű kezelés nélkül;
  3. epileptiform EEG-rendellenességek és gócos lassú hullámok;
  4. progresszív vagy nem progresszív idegrendszeri betegség;
  5. a központi vagy környéki idegrendszer gyulladással megbetegedései;
  6. migrén;
  7. bizonytalan eredetű tudatzavar egyszeri epizódja;
  8. fejsérülést követő eszméletvesztés;
  9. penetráló agysérülés;
  10. gerincvelő vagy környéki ideg károsodása;
  11. az idegrendszer érrendszeri elégtelenségek – amelyek lehetnek bevérzések és iszkémiás események is – miatt bekövetkező zavarai.

Az 1. osztályú orvosi minősítést kérelmezőket az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani. A 2. osztályú orvosi minősítést kérelmezők egészségügyi alkalmasságát az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni.

▼ **M9****MED.B.070 Látórendszer**a) *Vizsgálat*

1. 1. osztályú orvosi minősítés esetében:
  - i. az első vizsgálat részét képezi az átfogó szemvizsgálat, amelyet a szem fénytörésétől és funkcionális teljesítményétől függően minden klinikailag indokolt esetben és rendszeresen el kell végezni.
  - ii. minden újraérvényesítési és megújítási vizsgálatnak részét képezi a szem rutinvizsgálata.
2. 2. osztályú orvosi minősítés esetében:
  - i. az első, illetve minden újraérvényesítési és megújítási vizsgálatnak részét képezi a szem rutinvizsgálata.
  - ii. klinikailag indokolt esetben átfogó szemvizsgálatot kell végezni.

b) *Látásélesség*

1. 1. osztályú orvosi minősítés esetében:
  - i. A távoli látásélesség előírt értéke, korrekcióval vagy anélkül 6/9 (0,7) vagy ennél jobb mindkét szemén külön-külön, a két szem látásélessége pedig együttesen 6/6 (1,0) vagy ennél jobb.
  - ii. Az első vizsgálatkor alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha egyik szemének látásélessége az előírt érték alatt van.
  - iii. Az újraérvényesítési vagy megújítási vizsgálatkor – a b) pont 1. alpontja i. alpontjának sérelme nélkül – az egyik szemén az előírt érték alatt lévő látásélességgel rendelkező vagy szerzett félszeműségben szenvedő kérelmezőt az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani, és kielégítő szemészeti vizsgálat alapján alkalmasnak lehet minősíteni.
2. 2. osztályú orvosi minősítés esetében:
  - i. A távoli látásélesség előírt értéke, korrekcióval vagy anélkül 6/12 (0,5) vagy ennél jobb mindkét szemén külön-külön, a két szem látásélessége pedig együttesen 6/9 (0,7) vagy ennél jobb.
  - ii. A b) pont 2. alpontja i. alpontjának sérelme nélkül a kérelmező, ha esetében az egyik szem látásélessége elmarad az előírtól vagy félszeműségben szenved, kielégítő szemészeti értékelés alapján alkalmassá minősíthető, az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével történő egyeztetést követően.
3. A kérelmezőnek képesnek kell lennie az N5-ös vagy ezzel egyenértékű táblát 30–50 cm-es távolságról, valamint az N14-es vagy ezzel egyenértékű táblát 100 cm-es távolságról elolvasni, ha szükséges, korrekcióval.

c) *Fénytörési hiba és anizometriópia*

1. A fénytörési hibában vagy anizometriópiaiban szenvedő kérelmező kielégítő szemészeti értékelés alapján alkalmassá minősíthető.
2. A c) pont 1. alpontjának sérelme nélkül az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani és kielégítő szemészeti vizsgálat alapján alkalmasnak lehet minősíteni, ha esetében fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike:
  - i. – 6,0 dioptriát meghaladó rövidlátás;
  - ii. 2,0 dioptriát meghaladó asztigmatia;
  - iii. 2,0 dioptriát meghaladó anizometriópia.

▼ **M9**

3. A c) pont 1. alpontjának sérelme nélkül a + 5,0 dioptriát meghaladó távollátással rendelkező, 1. osztályú orvosi minősítésért folyamodó kérelmezőt az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani és kielégítő szemészeti vizsgálat alapján alkalmasnak lehet minősíteni, feltéve, hogy megfelelő fúziós képesség, belső szemnyomás és külső szögek jellemzik, és nem igazolható semmilyen súlyos betegség megléte. A b) pont 1. alpontja i. alpontjának sérelme nélkül a korrigált látásélesség előírt értéke 6/6 vagy ennél jobb mindkét szemén.
4. Szemész szakorvos által végzett kielégítő vizsgálat alapján alkalmassá minősíthető az a kérelmező, akinek esetében a klinikai diagnózis szerint keratoconus áll fenn. Az ilyen, 1. osztályú orvosi minősítést kérelmezőket az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani.

d) *Binokuláris funkció*

1. Alkalmatlannak minősül az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője, ha nem rendelkezik normál binokuláris funkcióval és ez az orvosi kezelésre szoruló állapot akadályozhatja az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását, figyelembe véve a megfelelő korrekciós intézkedéseket, adott esetben.
2. Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében kettőslátás áll fenn.

e) *Látótér*

Alkalmatlannak minősül az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője, ha nem rendelkezik normál látótérrel és ez az orvosi kezelésre szoruló állapot akadályozhatja az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását, figyelembe véve a megfelelő korrekciós intézkedéseket, adott esetben.

f) *Szemészeti műtét*

Szemészeti műtéten átesett kérelmező egészségügyileg alkalmatlannak minősül. Ugyanakkor az ilyen kérelmező látásfunkcióinak teljes visszanyerését követően és kielégítő szemészeti értékelés alapján alkalmassá minősíthető.

g) *Szemüveg és kontaktlencse*

1. Amennyiben a kielégítő látásfunkció csak korrekcióval érhető el, a szemüvegnek vagy kontaktlencsének optimális látásfunkciót kell biztosítania, valamint jól tolerálhatónak és légi közlekedési célra alkalmasnak kell lennie.
2. A vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok gyakorlása során a látásra vonatkozó követelmények teljesítéséhez legfeljebb egy szemüveg alkalmazható.
3. Távolra látáshoz a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok gyakorlása során szemüveget vagy kontaktlencsét kell viselni.
4. Közelre látáshoz a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok gyakorlása során olvasószemüveget kell késznlétben tartani.
5. A vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok gyakorlása során azonnali használatra alkalmas, távolra vagy közelre látáshoz alkalmas (amelyik alkalmazandó), hasonló korrekciós tartalékszemüveget kell késznlétben tartani.
6. A vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok gyakorlása során kontaktlencse viselése esetén a lencsének a távolra látást kell szolgálnia, valamint monofokálisnak, nem színezettnek és jól tolerálhatónak kell lennie.
7. A nagy fénytörési hibával rendelkező kérelmezőnek kontaktlencsét vagy magas törésmutatójú szemüveglencsét kell alkalmaznia.
8. Ortokeratológiai kontaktlencsék nem használhatók.

**MED.B.075 Színlátás**

- a) Alkalmatlannak minősül az a kérelmező, aki nem képes azonnal felismerni az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlásához szükséges színeket.



**▼ M9**b) *Vizsgálat és értékelés*

1. A kérelmezőnek az orvosi minősítés első kiállításakor át kell esnie az Ishihara-teszten. A teszten megfelelt kérelmező alkalmasnak minősíthető.
2. 1. osztályú orvosi minősítés esetében:
  - i. Az Ishihara-tesztet nem teljesítő kérelmezőt az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani és további színfelismerési vizsgálaton kell részt vennie annak megállapítása érdekében, hogy színbiztos-e.
  - ii. A kérelmezőnek normál trikromát színlátással kell rendelkeznie vagy színbiztosnak kell lennie.
  - iii. A további színfelismerési vizsgálatot nem teljesítő kérelmező alkalmatlannak minősül.
3. 2. osztályú orvosi minősítés esetében:
  - i. Az Ishihara-tesztet nem teljesítő kérelmezőnek további színfelismerési vizsgálaton kell részt vennie annak megállapítása érdekében, hogy színbiztos-e.
  - ii. A színeket kielégítően felismerni nem képes kérelmező számára a vonatkozó engedélyben szereplő jogosultságok gyakorlását nappali munkavégzésre kell korlátozni.

**MED.B.080 Fül-orr-gégészet (ENT)**a) *Vizsgálat*

1. A kérelmező hallása minden vizsgálat alkalmával vizsgálandó.
    - i. Az 1. osztályú orvosi minősítés esetében és a 2. osztályú orvosi minősítés esetében, amennyiben az engedélyt műszerjogosítással vagy repülés közbeni műszerjogosítással kívánják kiegészíteni, a hallást tisztahang-audiometriával kell vizsgálni az első vizsgálat alkalmával, majd 5 évente, amíg a szakszolgálati engedélyes be nem tölti a 40. életévét, és ezt követően 2 évente.
    - ii. Tisztahang-audiométerrel vizsgálva az első alkalommal kérelmezőnél a halláscsökkenés az 500, 1 000 vagy 2 000 Hz frekvenciák egyikén sem lehet 35 dB-nél nagyobb, vagy 3 000 Hz-en 50 dB-nél nagyobb egyik fül tekintetében sem. Az újraérvényesítést vagy megújítást kérelmezőnek, ha esetében ennél nagyobb halláscsökkenés áll fenn, bizonyítania kell kielégítő funkcionális hallóképességét.
  2. Az 1. osztályú orvosi minősítés első kiadásakor, ezt követően pedig klinikailag indokolt esetben, rendszeresen el kell végezni a fül, az orr és a torok átfogó vizsgálatát.
- b) A kérelmezőt, ha esetében fennáll az alábbi, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike, további vizsgálatnak kell alávetni annak megállapítása érdekében, hogy állapota nem akadályozza-e az engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását:

1. nagyothallás;
2. a belső vagy középfület érintő aktív kóros folyamat;
3. egyik vagy mindkét dobhártya nem gyógyult perforációja vagy működési zavara;
4. a fülkürt diszfunkciója;
5. az egyensúlyszerv működésének zavara;
6. az orrjáratok jelentős szűkülete;
7. orrmelléküreg-működési zavar;

▼ **M9**

8. a szájüreg vagy a felső légutak súlyos deformitása vagy jelentős fertőzése;
  9. a beszéd vagy a hangképzés jelentős zavara,
  10. a belső vagy középfület érintő sebészeti beavatkozás következménye.
- c) *Repülés-egészségügyi értékelés*

1. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani, ha esetében fennáll a b) pont 1., 4. és 5. alpontjában meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike.
2. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének egészségügyi alkalmasságát az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni, ha esetében fennáll a b) pont 4. vagy 5. alpontjában meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapotok valamelyike.
3. A 2. osztályú orvosi minősítést kérelmező – amennyiben az engedélyt műszerjogosítással vagy repülés közbeni műszerjogosítással kívánják kiegészíteni – egészségügyi alkalmasságát az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni, ha esetében fennáll a b) pont 1. alpontjában meghatározott, orvosi kezelésre szoruló állapot.

**MED.B.085 Bőrgyógyászat**

Alkalmatlannak minősül az a kérelmező, akinél olyan igazolt bőrgyógyászati állapot áll fenn, amely akadályozhatja az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.

**MED.B.090 Onkológia**

- a) A kérelem további vizsgálata előtt az elsődleges vagy másodlagos rosszindulatú betegségben szenvedő kérelmezőnek kielégítő onkológiai értékelésen kell részt vennie. Az ilyen, 1. osztályú orvosi minősítést kérelmezőket az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjéhez kell irányítani. Az ilyen, 2. osztályú orvosi minősítést kérelmezőket az engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjével egyeztetve kell értékelni.
- b) Egészségügyileg alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében a dokumentált kórtörténet vagy diagnózis szerint rosszindulatú agydaganat áll fenn.

**3. SZAKASZ***Az LAPL orvosi minősítésekre vonatkozó egyedi követelmények***MED.B.095 Az LAPL orvosi minősítések kérelmezőinek orvosi vizsgálata és értékelése**

- a) Az LAPL orvosi minősítés kérelmezőit a legjobb repülés-egészségügyi gyakorlat alapján kell értékelni.
- b) Különös figyelmet kell fordítani a kérelmező teljes kórtörténetére.
- c) Az első értékelésnek, az 50. életévét betöltött szakszolgálati engedélyes valamennyi újraértékelésének, valamint az olyan esetben végzett értékelésnek, amikor a kérelmező kórtörténete nem áll a szakértő rendelkezésére, legalább az alábbiak mindegyikét kell magában foglalnia:
  1. klinikai szempontú vizsgálat;
  2. vérnyomásmérés;
  3. vizeletvizsgálat;
  4. látásvizsgálat;
  5. hallásvizsgálat.

**▼M9**

d) Az első értékelést követően az 50. életévét betöltött szakszolgálati engedélyes későbbi újraértékeléseinek legalább mindkét alábbi részt tartalmazniuk kell:

1. az LAPL-engedélyes kórtörténetének értékelése;
2. a c) pontban meghatározott vizsgálatok a repülőorvosi központ, a repülőorvos-szakértő vagy az általános orvos által a legjobb repülés-egészségügyi gyakorlattal összhangban szükségesnek tartott mértékben.

**▼B**

## C. ALRÉS Z

**AZ UTASKÍSÉRŐ SZEMÉLYZET EGÉSZSÉGÜGYI ALKALMASSÁGÁRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK**

## 1. SZAKASZ

*Általános követelmények***MED.C.001 Általános rendelkezések**

Az utaskísérő személyzet tagjai kizárólag akkor végezhetik a légi járművekre vonatkozó repülésbiztonsági szabályok által előírt feladataikat és kötelességeiket, ha megfelelnek e rész alkalmazandó követelményeinek.

**MED.C.005 Repülés-egészségügyi vizsgálat**

- a) Az utaskísérő személyzet tagjait repülés-egészségügyi vizsgálatnak kell alávetni annak ellenőrzésére, hogy esetükben nem áll-e fenn olyan fizikális vagy mentális betegség, amely a számukra kijelölt biztonsági feladatok és kötelességek teljesítése tekintetében képességsökkenést, vagy ezek teljesítésére való képtelenséget eredményezhet.
- b) Az utaskísérő személyzet minden tagját repülés-egészségügyi vizsgálatnak kell alávetni, mielőtt első ízben feladatok teljesítésével bíznák meg őket egy légi járművön, ezt követően pedig legfeljebb 60 hónapos időközönként.
- c) A repülés egészségügyi vizsgálatot repülőorvos-szakértő, repülés-egészségügyi központ vagy – ha a MED.E.040 pont követelményei teljesülnek – foglalkozás-egészségügyi orvos végzi el.

## 2. SZAKASZ

*Az utaskísérő személyzet repülés-egészségügyi vizsgálatára vonatkozó követelmények***MED.C.020 Általános rendelkezések**

Az utaskísérő személyzet tagjánál nem állhat fenn az alábbiak egyike sem:

- a) veleszületett vagy szerzett rendellenesség;
- b) aktív, látens, heveny vagy krónikus betegség vagy munkaképesség-csökkenés;
- c) seb, sérülés vagy műtéti következmény; valamint
- d) bármely vényköteles vagy nem vényköteles terápiás, diagnosztikai vagy preventív gyógyszer hatása vagy mellékhatása, amely olyan mértékű funkcionális képességsökkenéssel járna, hogy az biztonsági feladatai vagy kötelességei elvégzése tekintetében képességsökkenéshez, vagy ezek elvégzésének képtelenségéhez vezethetne.

**MED.C.025 A repülés-egészségügyi vizsgálatok tartalma**

a) Az első repülés-egészségügyi vizsgálat legalább a következőket foglalja magában:

1. az utaskísérő személyzet kérelmező tagja kórtörténetének értékelése; valamint

**▼B**

2. az alábbiak klinikai szempontú vizsgálata:
- i. szív- és érrendszer;
  - ii. légzőrendszer;
  - iii. csont- és izomrendszer;
  - iv. fül-orr-gége;
  - v. látórendszer; és
  - vi. színlátás.
- b) Minden további repülés-egészségügyi vizsgálat a következőket foglalja magában:
1. az utaskísérő személyzet kérelmező tagja kórtörténetének értékelése; valamint
  2. klinikai szempontú vizsgálat, ha azt a legjobb repülés-egészségügyi gyakorlattal összhangban szükségesnek tartják.
- c) Az a) és b) pont alkalmazásában bármilyen kétség esetén vagy klinikailag indokolt esetben az utaskísérő személyzet tagján végzett repülés-egészségügyi vizsgálatnak magában kell foglalnia bármilyen további vizsgálatot, tesztet vagy kivizsgálást, amelyet a repülőorvos-szakértő, a repülés-egészségügyi központ vagy a foglalkozás-egészségügyi orvos szükségesnek ítél.

**3. SZAKASZ*****Az utaskísérő-személyzeti tanúsítvány kérelmezőire és birtokosaira vonatkozó kiegészítő követelmények*****MED.C.030 Az utaskísérő személyzet orvosi vizsgálati lapja**

- a) Az egyes repülés-egészségügyi vizsgálatok befejezése után az utaskísérő-személyzeti tanúsítvány kérelmezőinek és birtokosainak:
1. meg kell kapniuk utaskísérő személyzeti orvosi vizsgálati lapjukat a repülőorvos-szakértőtől, a repülés-egészségügyi központtól, illetve a foglalkozás-egészségügyi orvostól; valamint
  2. a szolgáltatásaikat igénybe vevő üzemeltető(k) rendelkezésére kell bocsátaniuk a vonatkozó adatokat, vagy utaskísérő személyzeti orvosi vizsgálati lapjuk másolatát.

**b) Az utaskísérő személyzet orvosi vizsgálati lapja**

Az utaskísérő személyzet orvosi vizsgálati lapján fel kell tüntetni a repülés-egészségügyi vizsgálat napját, azt, hogy az utaskísérő személyzet adott tagja orvosi szempontból alkalmasnak vagy alkalmatlannak minősült-e, a következő kötelező repülés-egészségügyi vizsgálat időpontját, valamint – megfelelő esetben – minden korlátozást. A MED.A.015 ponttal összhangban minden egyéb információ az orvosi titoktartás körébe tartozik.

**MED.C.035 Korlátozások**

- a) Amennyiben az utaskísérő-személyzeti tanúsítvány birtokosa nem felel meg teljeskörűen a 2. szakaszban meghatározott orvosi követelményeknek, a repülőorvos-szakértő, a repülés-egészségügyi központ vagy a foglalkozás-egészségügyi orvos mérlegeli, hogy az illető el tudja-e látni biztonságosan utaskísérő személyzeti feladatait a korlátozás(ok) betartása mellett.
- b) Az utaskísérő-személyzeti tanúsítvány által biztosított jogosultságok gyakorlására vonatkozó esetleges korlátozásokat fel kell tüntetni az utaskísérő személyzet orvosi vizsgálati lapján, és azokat csak a repülőorvos-szakértő, a repülés-egészségügyi központ, illetve – a repülőorvos-szakértővel folytatott konzultációt követően – a foglalkozás-egészségügyi orvos vonhatja vissza.

▼ **M9**

## D. ALRÉSZ

**REPÜLŐORVOS-SZAKÉRTŐK, ÁLTALÁNOS ORVOSOK, FOGLALKOZÁS-  
EGÉSZSÉGÜGYI ORVOSOK**

## 1. SZAKASZ

**Repülőorvos-szakértők****MED.D.001 Jogosultságok**

- a) A repülőorvos-szakértői (AME) tanúsítvány birtokosa 2. osztályú orvosi minősítés és LAPL orvosi minősítés kiállítására, újraérvényesítésére és megújítására, valamint a megfelelő vizsgálatok és felmérések elvégzésére jogosult.
- b) A repülőorvos-szakértői tanúsítvány birtokosa akkor kérheti jogosultságai kiterjesztését 1. osztályú orvosi minősítés újraérvényesítéséhez és megújításához szükséges orvosi vizsgálatok elvégzésére, ha megfelel a MED.D.015 pontban meghatározott követelményeknek.
- c) A repülőorvos-szakértői tanúsítvány birtokosának az a) és a b) pontban említett jogosultságai magukban foglalják az utaskísérő személyzet repülés-egészségügyi vizsgálatának és értékelésének elvégzését, valamint az utaskísérő személyzet releváns orvosi vizsgálati lapjának e melléklet (MED rész) szerinti kiállítását (amelyik alkalmazandó).
- d) A repülőorvos-szakértői tanúsítvány birtokosa jogosultságainak alkalmazási körét és az arra vonatkozó feltételeket fel kell tüntetni a tanúsítványban.
- e) A repülőorvos-szakértői tanúsítvány birtokosa egyszerre csak egy, e rendelet szerint kiállított repülőorvos-szakértői tanúsítvánnyal rendelkezhet.
- f) A repülőorvos-szakértői tanúsítvány birtokosa nem végezhet repülés-egészségügyi vizsgálatokat és értékeléseket a repülőorvos-szakértői tanúsítványát kiállító tagállamtól eltérő tagállamban, kivéve, ha megtette az összes alábbi lépést:
1. a másik érintett tagállamtól engedélyt kapott arra, hogy szakmai tevékenységét szakorvosként gyakorolhassa;
  2. értesítette a másik tagállam illetékes hatóságát azon szándékáról, hogy repülés-egészségügyi vizsgálatokat és értékeléseket kíván végezni, illetve repülőorvos-szakértői jogosultságai alkalmazási körén belül orvosi minősítéseket kíván kiállítani;
  3. eligazítást kapott a másik tagállam illetékes hatóságától.

**MED.D.005 Kérelem**

- a) A repülőorvos-szakértői tanúsítvány kiállítása vagy a repülőorvos-szakértői tanúsítvány jogosultságainak kiterjesztése iránti kérelmet az illetékes hatóság által meghatározott formában és módon kell kérelmezni.
- b) A repülőorvos-szakértői tanúsítvány kérelmezőjének az illetékes hatóság rendelkezésére kell bocsátania az alábbiakat:
1. személyi adatok és a munkahely címe;
  2. a MED.D.010 pont szerinti követelmények teljesülését igazoló dokumentumok, többek között a kérelmezett jogosultságoknak megfelelő repülés-egészségügyi képzés sikeres befejezését igazoló dokumentum;
  3. írásos nyilatkozat arról, hogy a repülőorvos-szakértői tanúsítvány kiállítását követően a repülőorvos-szakértő az e rendeletben meghatározott követelmények alapján fog orvosi minősítéseket kiállítani.

▼ **M9**

- c) Amennyiben a repülőorvos-szakértő több helyszínen is végez repülés-egészségügyi vizsgálatokat, az összes ilyen helyszínről és létesítményről köteles megfelelő módon tájékoztatni az illetékes hatóságot.

**MED.D.010 A repülőorvos-szakértői tanúsítvány kiadására vonatkozó követelmények**

Repülőorvos-szakértői tanúsítvány annak a kérelmezőnek állítható ki, aki az összes alábbi feltételnek megfelel:

- a) rendelkezik teljes értékű orvosi képesítéssel és engedéllyel, valamint a szakorvosi képzés sikeres befejezését igazoló dokumentummal;
- b) sikeresen teljesítette az alapszintű repülés-egészségügyi képzést, ideértve a vizsgálati módszerekről és a repülés-egészségügyi értékelésekről szóló gyakorlati képzést;
- c) az illetékes hatóság felé bizonyította, hogy:
1. rendelkezik a repülés-egészségügyi vizsgálatok elvégzésére alkalmas megfelelő létesítményekkel, eljárásokkal, dokumentumokkal és működő berendezésekkel;
  2. alkalmazza az orvosi titoktartás biztosításához szükséges eljárásokat és feltételeket.

**MED.D.011 A repülőorvos-szakértői tanúsítványok érvényessége**

A repülőorvos-szakértői tanúsítvány kiállításával a tanúsítvány birtokosa jogosult az alábbiak első kiállítására, újraérvényesítésére és megújítására:

- a) 2. osztályú orvosi minősítés;
- b) LAPL orvosi minősítés;
- c) az utaskísérő személyzet orvosi vizsgálati lapja.

**MED.D.015 A jogosultságok kibővítésére vonatkozó követelmények**

A repülőorvos-szakértői tanúsítvány jogosultságainak az 1. osztályú orvosi minősítés újraérvényesítésére és megújítására való kiterjesztését kérelmező számára akkor állítható ki repülőorvos-szakértői tanúsítvány, ha az összes alábbi feltételnek megfelel:

- a) érvényes repülőorvos-szakértői tanúsítvánnyal rendelkezik;
- b) a kérelem benyújtását megelőző legfeljebb 3 év alatt legalább 30 vizsgálatot végzett a 2. osztályú vagy ezzel egyenértékű orvosi minősítés kiállításával, újraérvényesítésével vagy megújításával összefüggésben;
- c) sikeresen teljesítette a haladó szintű repülés-egészségügyi képzést, ideértve a vizsgálati módszerekről és a repülés-egészségügyi értékelésekről szóló gyakorlati képzést;
- d) sikeresen teljesített egy legalább kétnapos gyakorlati képzést az egyik repülőorvosi központban vagy az illetékes hatóság felügyelete alatt.

**MED.D.020 Repülés-egészségügyi képzések**

- a) A MED.D.010 b) és a MED.D.015 c) pontban említett repülés-egészségügyi képzéseket kizárólag a képzést biztosító szervezet székhelyénél szolgáló tagállam illetékes hatóságának előzetes jóváhagyása után lehet megrendezni. A jóváhagyás megszerzéséhez a képzést biztosító szervezetnek bizonyítania kell, hogy a képzés tanmenete tartalmazza a szükséges szaktudás megszerzését szolgáló képzési célokat, és a képzésért felelős személyek megfelelő ismeretekkel és tapasztalatokkal rendelkeznek.

**▼ M9**

- b) A szinten tartó képzések kivételével a tanfolyam végén írásbeli vizsgát kell tenni az adott tanfolyam anyagában szereplő tantárgyakból.
- c) Sikeres vizsga esetén a képzést biztosító szervezet bizonyítványt állít ki a résztvevők részére a tanfolyam elvégzéséről.

**MED.D.025 A repülőorvos-szakértői tanúsítványt érintő változások**

- a) A repülőorvos-szakértői tanúsítvány birtokosának haladéktalanul értesítenie kell az illetékes hatóságot a tanúsítványára esetleg hatással lévő alábbi körülményekről:
  1. egy orvosi szabályozó testület fegyelmi eljárást vagy vizsgálatot indított a repülőorvos-szakértő ellen;
  2. megváltoztak a tanúsítvány kiadásának alapjául szolgáló feltételek, ideértve a kérelemmel együtt benyújtott nyilatkozatok tartalmát is;
  3. a repülőorvos-szakértői tanúsítvány kiadására vonatkozó követelmények már nem teljesülnek;
  4. megváltozott a repülőorvos-szakértő tevékenységének helye vagy levelezési címe.
- b) Az illetékes hatóság a) pont szerinti tájékoztatásának elmulasztása a repülőorvos-szakértői tanúsítványból fakadó jogosultságok felfüggesztését vagy visszavonását vonja maga után a II. melléklet (ARA rész) ARA.MED.250 pontjának megfelelően.

**MED.D.030 A repülőorvos-szakértői tanúsítványok érvényessége**

A repülőorvos-szakértői tanúsítvány érvényességi időtartama 3 év, kivéve, ha az illetékes hatóság úgy dönt, hogy az egyedi esethez kapcsolódó, megfelelően alátámasztott okok miatt lecsökkenti ezt az időtartamot.

A tanúsítvány birtokosának kérelmére a tanúsítványt:

- a) újra kell érvényesíteni, feltéve, hogy a tanúsítvány birtokosa:
  1. továbbra is megfelel az orvosi tevékenység végzésére vonatkozó általános feltételeknek és továbbra is engedéllyel rendelkezik az orvosi tevékenység végzésére;
  2. az utolsó három évben repülés-egészségügyi továbbképzésen vett részt;
  3. évente legalább 10 repülés-egészségügyi vizsgálatot vagy ezzel egyenértékű vizsgálatot végzett;
  4. továbbra is megfelel a tanúsítványához kapcsolódó feltételeknek;
  5. e mellékletnek (MED rész) megfelelően gyakorolja a repülőorvos-szakértői jogosultságokat;
  6. bizonyította, hogy az illetékes hatóság által meghatározott eljárásnak megfelelően továbbra is rendelkezik repülés-egészségügyi kompetenciákkal.
- b) meg kell újítani, feltéve, hogy a tanúsítvány birtokosa megfelel az a) pontban előírt újraérvényesítési követelményeknek vagy az alábbi követelmények mindegyikének:
  1. továbbra is megfelel az orvosi tevékenység végzésére vonatkozó általános feltételeknek és továbbra is engedéllyel rendelkezik az orvosi tevékenység végzésére;
  2. az előző évben repülés-egészségügyi továbbképzésen vett részt;
  3. az előző évben sikeresen teljesített egy gyakorlati képzést az egyik repülőorvosi központban vagy az illetékes hatóság felügyelete alatt;

**▼ M9**

4. továbbra is megfelel a MED.D.010 pont szerinti feltételeknek;
5. bizonyította, hogy az illetékes hatóság által meghatározott eljárásnak megfelelően továbbra is rendelkezik repülés-egészségügyi kompetenciákkal.

**2. SZAKASZ*****Általános orvosok*****MED.D.035 Általános orvosokra vonatkozó követelmények**

Az LAPL orvosi minősítés kiállítása tekintetében az általános orvos csak akkor járhat el repülőorvos-szakértőként, ha az összes alábbi feltételnek megfelel:

- a) olyan tagállamban gyakorolja tevékenységét, ahol az általános orvosok hozzáféréssel rendelkeznek a kérelmezők minden egészségügyi adatához;
- b) ezt az illetékes hatóság tagállamának nemzeti törvényeiben meghatározott egyéb követelményekkel összhangban teszi;
- c) az illetékes hatóság tagállamának nemzeti törvényeivel összhangban rendelkezik teljes értékű orvosi képesítéssel és engedéllyel;
- d) tevékenységéről annak megkezdése előtt értesítette az illetékes hatóságot.

**3. SZAKASZ*****Foglalkozás-egészségügyi orvosok*****MED.D.040 A foglalkozás-egészségügyi orvosokra vonatkozó követelmények**

Azokban a tagállamokban, ahol az illetékes hatóság meggyőződött arról, hogy a nemzeti egészségügyi rendszer foglalkozás-egészségügyi orvosokra vonatkozó követelményei biztosítják az e melléklet (MED rész) foglalkozás-egészségügyi orvosokra vonatkozó követelményeinek való megfelelést, a foglalkozás-egészségügyi orvosok elvégezhetik az utaskísérő személyzet repülés-egészségügyi értékelését, ha:

- a) rendelkeznek teljes értékű orvosi képesítéssel és engedéllyel, valamint foglalkozás-egészségügyi képesítéssel;
- b) az utaskísérő személyzet repülés közbeni munkakörnyezete és biztonsági feladatai szerepelnek a foglalkozás-egészségügyi képzés tantervében vagy egyéb képzési vagy üzemi tapasztalataikban;
- c) tevékenységükről annak megkezdése előtt értesítették az illetékes hatóságot.



▼ **M1***V. MELLÉKLET***A KERESKEDELMI CÉLÚ LÉGI FUVARÓZÁSBAN RÉSZT VEVŐ  
LÉGIUTAS-KÍSÉRŐK KÉPESÍTÉSE****[CC RÉSZ]****GEN ALFEJEZET*****ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK*****CC.GEN.001 Illetékes hatóság**

E rész alkalmazásában az illetékes hatóság a tagállam által kijelölt azon hatóság, amelyhez a légiutas-kísérő tanúsítvány kibocsátása iránti kérelmet be kell nyújtani.

**CC.GEN.005 Hatály**

E rész meghatározza a légiutas-kísérő tanúsítvány kibocsátására vonatkozó követelményeket, valamint a tanúsítvány érvényességi és alkalmazási feltételeit.

**CC.GEN.015 A légiutas-kísérő tanúsítvány kérelmezése**

A légiutas-kísérő tanúsítvány iránti kérelmet az illetékes hatóság által meghatározott formában és módon kell benyújtani.

**CC.GEN.020 Minimális életkor**

Légiutas-kísérő tanúsítványt csak 18. évét betöltött személy kérelmezhet.

**CC.GEN.025 Jogosultságok és feltételek**

a) A légiutas-kísérő tanúsítvány birtokosának jogosultságai a kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő, a 216/2008/EK rendelet 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járműveken légiutas-kísérőként történő tevékenykedésre terjednek ki.

b) A légiutas-kísérők akkor gyakorolhatják az a) pontban meghatározott jogosultságaikat, ha:

1. rendelkeznek a CC.CCA.105 bekezdésben meghatározott érvényes légiutas-kísérő tanúsítvánnyal; és
2. megfelelnek a CC.GEN.030 és CC.TRA.225 bekezdés, valamint a MED rész vonatkozó követelményeinek.

**CC.GEN.030 Dokumentumok és nyilvántartások**

A CC.GEN.025 b) pontjában meghatározott vonatkozó követelményeknek való megfelelés igazolásához minden tanúsítványbirtkosnak magánál kell tartania és kérésre fel kell mutatnia légiutas-kísérő tanúsítványát, a megfelelő légi jármű-típusra vagy -változatra szóló minősítés(ei)nek listáját, valamint képzési és ellenőrzési nyilvántartásait, kivéve, ha az őt foglalkoztató üzemeltető őrzi ezeket a nyilvántartásokat, és az illetékes hatóságnak vagy a tanúsítványbirtkosnak a kérésére azonnal rendelkezésre tudja bocsátani őket.

**CCA ALFEJEZET*****A LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ TANÚSÍTVÁNYRA VONATKOZÓ EGYEDI  
KÖVETELMÉNYEK*****CC.CCA.100 A légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása**

a) Légiutas-kísérő tanúsítványt csak olyan kérelmező kaphat, aki az e résszel összhangban lévő alapképzési tanfolyam elvégzését követő vizsgát sikeresen teljesítette.

b) A légiutas-kísérő tanúsítványt az alábbi szervezetek adhatják ki:

1. az illetékes hatóság; és/vagy

**▼ M1**

2. az illetékes hatóság erre irányuló jóváhagyásával rendelkező szervezet.

**CC.CCA.105 A légiutas-kísérő tanúsítvány érvényessége**

A légiutas-kísérő tanúsítványt határozatlan időre adják ki, és korlátlan ideig érvényben marad, kivéve, ha:

- a) azt az illetékes hatóság felfüggeszti vagy visszavonja; vagy
- b) birtokosa a megelőző 60 hónap folyamán egyetlen légijármű-típuson sem gyakorolta jogosultságait.

**CC.CCA.110 A légiutas-kísérő tanúsítvány felfüggesztése és visszavonása**

- a) Amennyiben a tanúsítvány birtokosa nem tesz eleget az e részben meghatározott feltételeknek, légiutas-kísérő tanúsítványát az illetékes hatóság felfüggesztheti vagy visszavonhatja.
- b) A légiutas-kísérő tanúsítvány illetékes hatóság általi felfüggesztése vagy visszavonása esetén a birtokos:
  - 1. írásban értesítendő erről a döntésről, valamint az adott ország jogszabályaival összhangban a fellebbezés jogáról;
  - 2. nem gyakorolhatja a légiutas-kísérő tanúsítvány biztosította jogosultságait;
  - 3. haladéktalanul értesíti az őt alkalmazó üzemeltető(ke)t; és
  - 4. az illetékes hatóság által meghatározott eljárás szerint visszajuttatja tanúsítványát.

## TRA ALFEJEZET

**KÉPZÉSI KÖVETELMÉNYEK A LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ TANÚSÍTVÁNYT KÉRVÉNYEZŐK ÉS AZ AZZAL MÁR RENDELKEZŐK SZÁMÁRA****CC.TRA.215 A képzéssel kapcsolatos rendelkezések**

Az e részben előírt képzést:

- a) olyan képző szervezetek és kereskedelmi célú légi fuvarozásban tevékenykedő üzemben tartók nyújthatnak, amelyek ilyen jellegű tevékenységét az illetékes hatóság jóváhagyta;
- b) a tárgyalni kívánt képzési elemek területén megfelelő tapasztalattal és képesítéssel rendelkező személyek végezhetnek; és
- c) a szervezet jóváhagyásával dokumentált képzési program és tanterv szerint lehet lefolytatni.

**CC.TRA.220 Alapképzési tanfolyam és vizsgáztatás**

- a) A légiutas-kísérő tanúsítvány kérvényezőjének el kell végeznie az alapképzési tanfolyamot, hogy megismerkedjen a légi közlekedési környezettel, és elegendő általános tudásra és jártasságra tegyen szert, amely a feladatok és a teljesítendő köteleességek normál, rendellenes és vészhelyzetben történő elvégzéséhez az utasok és a repülés biztonsága érdekében szükséges.
- b) Az alapképzési tanfolyam programjának ki kell terjednie legalább az e rész 1. függelékében meghatározott elemekre. A tanfolyamnak elméleti és gyakorlati képzést is magában kell foglalnia.
- c) A légiutas-kísérő tanúsítvány kérvényezőinek a b) bekezdésben meghatározott képzési program – a személyzetierőforrás-gazdálkodási (CRM) képzést kivéve – összes elemére kiterjedő vizsgán kell részt venniük annak igazolására, hogy elsajátították a tudás és jártasság a) bekezdésben megkövetelt szintjét.

**▼ M1****CC.TRA.225 Légijármű-típusra vagy -változatra szóló képesítés(ek)**

- a) Az érvényes légiutas-kísérő tanúsítvány birtokosa csak akkor tevékenykedhet légi jármű fedélzetén, ha az ORO rész vonatkozó követelményei szerinti képesítéssel rendelkezik.
- b) Egy adott légijármű-típusra vagy -változatra szóló képesítés megszerzéséhez a tanúsítványbirtokosnak:
  1. meg kell felelnie az üzemeltetendő légi járműre vonatkozó képzési, ellenőrzési és érvényességi követelményeknek, amelyek az üzemeltetendő légi járműtől függően az alábbiakat foglalják magukban:
    - i. légijárműtípus-specifikus képzés, üzemeltetői típusátképzés és ismeretű képzés;
    - ii. különbségekre orientált képzés;
    - iii. szinten tartó képzés; és
  2. a megelőző 6 hónapon belül tevékenykednie kellett az adott légijármű-típuson, vagy az adott légijármű-típuson való ismételt tevékenykedése előtt teljesítenie kell a vonatkozó ismeretfelújító képzést és ellenőrzést.

▼ **M1***A CC rész 1. függeléke***Alapképzési tanfolyam és vizsgáztatás****KÉPZÉSI PROGRAM**

Az alapképzési tanfolyam képzési programja tartalmazza legalább a következőket:

**1. A légi közlekedésnek és a légi közlekedési rendelkezéseknek a légiutas-kísérő személyzettől megkövetelt feladatokra és kötelezettségekre vonatkozó összes lényeges elemére kiterjedő általános elméleti ismeretek:**

- 1.1. repülési terminológia, a repülés elmélete, az utasok elosztása, az üzemeltetési területek, a meteorológia és a légi jármű felületi szennyeződésének hatásai;
- 1.2. a légiutas-kísérő személyzetre vonatkozó légi közlekedési rendelkezések és az illetékes hatóság szerepe;
- 1.3. a légiutas-kísérő személyzet feladatai és felelősségei üzemeltetés közben, valamint a vészhelyzetekre való azonnali és hatékony reagálás szükségessége;
- 1.4. folyamatos képesség és alkalmasság a légiutas-kísérőként végzendő munkára, beleértve a repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozásokat és a pihenési követelményeket is;
- 1.5. a vonatkozó dokumentumoknak és kézikönyveknek az üzemeltető által biztosított módosításokkal való naprakészen tartásának fontossága, ahol ez szükséges;
- 1.6. annak fontossága, hogy a légiutas-kísérő személyzet tagjai feladataikat az üzemeltető üzemeltetési utasításában előírtaknak megfelelően lássák el;
- 1.7. a légiutas-kísérő személyzet repülés előtti eligazításának, valamint a speciális szolgálati feladataikra vonatkozó szükséges biztonsági tudnivalók megadásának fontossága;
- 1.8. azon esetek azonosításának fontossága, amikor a légiutas-kísérő személyzet tagjainak joga és felelőssége a vészelhagyás és más vészhelyzeti eljárások kezdeményezése.

**2. Kommunikáció:**

A képzés során hangsúlyt kell fektetni a légiutas-kísérők és a repülőszemélyzet közötti hatékony kommunikáció fontosságára, beleértve annak technikáját, a közös nyelvet és a terminológiát.

**3. Emberi tényezők a repülésben és személyzetierőforrás-gazdálkodás (CRM) alaptanfolyam**

Ezt a tanfolyamot legalább egy, a légiutaskísérők oktatásában jártas személyzetierőforrás-gazdálkodási oktatónak kell tartania. A képzési elemeket részletesen kell tárgyalni, és azok között legalább a következőknek szerepelniük kell:

- 3.1. *Általános rész:* emberi tényezők a repülésben, általános oktatás a személyzetierőforrás-gazdálkodás elveiről és céljairól, az emberi teljesítőképesség és annak korlátai;
- 3.2. *Az egyes légiutas-kísérők szempontjából:* ismeretek a személyiségről, emberi hibák és megbízhatóság, magatartások és viselkedésmódok, önértékelés, stressz és a stressz kezelése, fáradtság és éberség, magabiztosság, helyzetfelismerés, információszerezés és -feldolgozás.

**4. Utaskezelés és utastér-ellenőrzés:**

- 4.1. az ülőhelyek helyes elosztásának fontossága a repülőgép tömege és egyensúlya szempontjából, speciális utaskategóriák, és annak szükségessége, hogy a személyzet által nem felügyelt kijáratok közelébe testileg ép utasok üljenek;

**▼ M1**

- 4.2. a utastérben fuvarozott poggyászok és a kiszolgálási eszközök biztonságos elhelyezésének szabályai, valamint az arra vonatkozó szabályok, hogy hogyan válhatnak ezek veszélyforrássá az utastérben tartózkodó személyekre, valamint hogy helytelen elhelyezés esetén hogyan akadályozhatják a biztonsági berendezések és a vészkijáratok elérését, illetve hogyan károsíthatják azokat;
  - 4.3. útmutatás azon utasok felismerésére és irányítására, akik alkohol vagy kábítószerek hatása alatt állnak vagy agresszívek;
  - 4.4. élő állatok utastérben történő szállításakor fogatosítandó óvintézkedések;
  - 4.5. turbulencia fellépése esetén elvégzendő feladatok, beleértve az utastér biztosítását; valamint
  - 4.6. az utasok motiválásának és a tömeg irányításának módszerei a repülőgép vészkiürítésének meggyorsítására.
- 5. Repülőorvosi szempontok és elsősegélynyújtás:**
- 5.1. általános képzés a repülőorvosi szempontokkal és a túléléssel kapcsolatban;
  - 5.2. a repülés élettani hatásai, különös figyelemmel a hipoxiára (oxigénhiány), az oxigénszükségletre, a fülkürt-funkcióra és a barotraumára;
  - 5.3. alapszintű elsősegélynyújtás, beleértve a következők kezelését:
    - a) légibetegség;
    - b) gyomor- és bélrendszeri problémák;
    - c) hiperventiláció;
    - d) égési sérülések;
    - e) sebek;
    - f) eszméletvesztés; és
    - g) törések és lágyszöveti sérülések;
  - 5.4. repülés közben fellépő egészségügyi vészhelyzetek és a hozzájuk kapcsolódó elsősegélynyújtás, amely lefedi legalább a következőket:
    - a) asztma;
    - b) stressz és allergiás reakciók;
    - c) sokk;
    - d) cukorbetegség;
    - e) fulladás;
    - f) epilepszia;
    - g) gyermekszülés;
    - h) agyvérzés; és
    - i) szívinfarktus;
  - 5.5. a megfelelő berendezések, többek között az elsősegélynyújtáshoz alkalmazott oxigén, az elsősegélynyújtó készletek és vészhelyzeti mentőfelszerelések használata, valamint utóbbiak tartalma;

▼ **M1**

- 5.6. gyakorlati kardiopulmonáris (szívmasszázs + mesterséges lélegeztetés) újraélesztési képzés a légiutas-kísérő személyzet minden egyes tagja számára speciális kialakítású bábu alkalmazásával és a légi járművekre jellemző környezet figyelembevételével; valamint
- 5.7. utazás-egészségügy és -higiénia, beleértve a következőket:
- a) higiénia a fedélzeten;
  - b) a fertőző betegségekkel való találkozás kockázata és a kockázat csökkentésének módjai;
  - c) az egészségügyi hulladékok kezelése;
  - d) a légi jármű rovarmentesítése;
  - e) a fedélzeten történt haláleset kezelése; és
  - f) az éberség fenntartása, a fáradtság élettani hatásai, az alvás élettana, a bioritmus és az időzóna-változások.
6. **Veszélyes áruk a vonatkozó ICAO műszaki utasításokkal összhangban.**
7. **Általános biztonsági szempontok a repülésben, beleértve a 300/2008/EK rendeletben megállapított rendelkezések ismertségének javítását.**
8. **Képzés tűz és füst elleni védelemre:**
- 8.1. a légiutas-kísérő személyzet felelőségének kihangsúlyozása a tűzzel és füsttel kapcsolatos vészhelyzetek gyors kezelésében, külön kiemelve a tűz tényleges forrása azonosításának fontosságát;
  - 8.2. a repülőszemélyzet azonnali tájékoztatásának fontossága, valamint a koordináció és a segítségnyújtás során szükséges speciális tevékenységek tűz vagy füst észlelésekor;
  - 8.3. a potenciálisan tűzveszélyes helyek gyakori ellenőrzésének szükségessége, beleértve az illemhelyeket és a hozzájuk tartozó füstjelzőket;
  - 8.4. tűzfajták és a megfelelő tűzoltóközeg-típusok osztályba sorolása, valamint egyes tüzesetek alkalmával követendő eljárások;
  - 8.5. a tűzoltóközegek alkalmazásának technikái, a téves alkalmazás és a zárt térben történő használat következményei, és ezen belül gyakorlati oktatás a tűzoltásról, valamint a légi járműveken használatos füstvédelmi berendezés felvételéről és használatáról; valamint
  - 8.6. a repülőtér földi vészmentő szolgáltatásainak általános eljárásai.
9. **Túlélési képzés:**
- 9.1. a mostoha környezetben (pl.: sarkvidék, sivatag vagy őserdő) való túlélés elvei; valamint
  - 9.2. vízben történő túlélési képzés, és ezen belül a személyi úszó mentőfelszerelés tényleges felvétele és használata vízben, valamint az oldalszuszda vagy hasonló felszerelés alkalmazása és használatának vízben történő tényleges gyakorlása.

▼ M1

## VI. MELLÉKLET

## A LÉGI SZEMÉLYZETRE VONATKOZÓ HATÓSÁGI KÖVETELMÉNYEK

[ARA RÉSZ]

GEN ALRÉSZ

*ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**I. SZAKASZ**Általános rész*▼ M7▼ M1**ARA.GEN.115 Ellenőrzési dokumentáció**

Az illetékes hatóságnak az érintett személyek számára biztosítania kell minden jogszabályi határozatot, előírást, szabályt, törvényt, műszaki kiadványt és vonatkozó dokumentumot, hogy azok végre tudják hajtani feladataikat, és teljesíteni tudják kötelezettségeiket.

**ARA.GEN.120 A megfelelés módozatai**

- a) Az Ügynökségnek ki kell dolgoznia azokat az elfogadható megfelelési módozatokat (AMC), amelyek segítségével megvalósítható a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés. Ha valami megfelel az elfogadható megfelelési módozatoknak, akkor teljesíti a végrehajtási szabályok vonatkozó követelményeit.
- b) A végrehajtási szabályoknak való megfelelés alternatív megfelelési módozatok segítségével is megvalósítható.
- c) Az illetékes hatóságnak létre kell hoznia egy rendszert annak értékelésére, hogy a saját maga vagy az ellenőrzése alatt álló szervezet és személy által használt valamennyi alternatív megfelelési módozat lehetővé teszi-e a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelést.
- d) Az illetékes hatóságnak az ORA.GEN.120 bekezdéssel összhangban értékelnie kell a szervezetek által javasolt összes alternatív megfelelési módozatot: ennek keretében elemeznie kell a benyújtott dokumentumokat, és ha szükségesnek tartja, meg kell vizsgálnia az adott szervezetet.

Ha az illetékes hatóság úgy találja, hogy az alternatív megfelelési módozat összhangban van a végrehajtási szabályokkal, akkor minden indokolatlan késedelem nélkül a következőket kell tennie:

1. értesítenie kell a kérelmezőt, hogy az alternatív megfelelési módozat bevezethető, és szükség esetén ennek megfelelően módosítania kell a kérelmező jóváhagyását vagy bizonyítványát;
  2. értesítenie kell az Ügynökséget ezek tartalmáról, mellékelve az összes vonatkozó dokumentum egy példányát;
  3. értesítenie kell a többi tagállamot az elfogadott az alternatív megfelelési módozatról.
- e) Ha az illetékes hatóság a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés érdekében saját maga használ alternatív megfelelési módozatokat, a következőket kell tennie:
1. elérhetővé kell tennie ezeket az alternatív megfelelési módozatokat az ellenőrzése alá tartozó összes szervezet és személy számára; és
  2. minden indokolatlan késedelem nélkül értesítenie kell erről az Ügynökséget.

Az illetékes hatóságnak az alternatív megfelelési módozatok teljes leírását át kell adnia az Ügynökségnek, beleértve az eljárások minden olyan felülvizsgálatát, amely lényeges lehet, valamint egy értékelést, amely bizonyítja, hogy teljesülnek a végrehajtási szabályokban szereplő követelmények.

**▼ M14****ARA.GEN.125 Az Ügynökség tájékoztatása**

- a) Az illetékes hatóságnak 30 napon belül értesítenie kell az Ügynökséget, ha a tudomására jut, hogy az (EU) 2018/1139 rendeletnek, valamint az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak a végrehajtásával kapcsolatban jelentős probléma merül fel.
- b) A 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok sérelme nélkül az illetékes hatóság a lehető leghamarabb az Ügynökség rendelkezésére bocsátja a nemzeti adatbázisban tárolt repülőesemény-jelentésekből származó, biztonsági szempontból jelentős információkat.

**▼ M1****ARA.GEN.135 A repülésbiztonsági problémákra történő haladéktalan reagálás****▼ M14**

- a) A 376/2014/EU rendelet és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok sérelme nélkül, az illetékes hatóságnak létre kell hoznia egy rendszert a repülésbiztonsággal kapcsolatos információk megfelelő szintű gyűjtésére, elemzésére és terjesztésére.
- b) Az Ügynökségnek létre kell hoznia egy rendszert a repülésbiztonságra vonatkozóan részére megküldött lényeges információk megfelelő szintű elemzésére, és haladéktalanul tájékoztatnia kell mindenről – ideértve az ajánlásokat és a végrehajtandó kiigazító intézkedéseket – a tagállamokat és a Bizottságot annak érdekében, hogy azok időben megoldást találhassanak az (EU) 2018/1139 rendelet és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok hatálya alá eső termékeket, alkatrészeket, fel nem szerelt berendezéseket, személyeket és szervezeteket érintő repülésbiztonsági problémákra.

**▼ M1**

- c) Az a) és b) pontban említett információk kézhezvétele után az illetékes hatóságnak meg kell tennie a szükséges intézkedéseket a repülésbiztonsági hiányosságok elhárítására.

**▼ M14**

- d) A (c) bekezdés szerinti intézkedésekről haladéktalanul értesíteni kell minden olyan személyt és szervezetet, akinek/amelynek az (EU) 2018/1139/EK rendelet, valamint az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok értelmében meg kell felelnie ezen intézkedéseknek. Az illetékes hatóságnak értesítenie kell az intézkedésekről az Ügynökséget is, valamint ha közös fellépésre van szükség, akkor a többi érintett tagállamot is.

**▼ M1****II. SZAKASZ****Felügyelet****ARA.GEN.200 Felügyeleti rendszer**

- a) Az illetékes hatóságnak fel kell állítania és fenn kell tartania egy felügyeleti rendszert, amely legalább a következő részekből áll:

**▼ M14**

1. a szervezetet, valamint annak az (EU) 2018/1139 rendeletnek és az az alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusoknak való megfelelés eléréséhez használt eszközeit és módszereit leíró dokumentált irányelvek és eljárások. Az eljárásokat naprakészen kell tartani, és azok alapvető munkadokumentumként szolgálnak az adott illetékes hatóságon belül minden kapcsolódó feladathoz;

<sup>(1)</sup> 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. o.).



**▼ M1**

2. elegendő számú személyzet az illetékes hatóság feladatainak végrehajtásához és kötelezettségeinek teljesítéséhez. A személyzet tagjait fel kell jogosítani a rájuk ruházott feladatok végrehajtására, és rendelkezniük kell a szükséges tudással és tapasztalattal, valamint kapniuk kell egy kezdeti oktatást, majd rendszeres oktatásban kell részesülniük, így biztosítva azt, hogy illetékességi területüket érintő feladataikat folyamatosan el tudják látni. Hatályban kell lennie egy olyan rendszernek, amely tervezhetővé teszi a személyzet rendelkezésre állását, és így biztosítja az összes feladat megfelelő szintű ellátását;
  3. megfelelő létesítmények és irodák az illetékes hatóságra ruházott feladatok ellátásához;
  4. a felügyeleti rendszernek a vonatkozó követelményeknek való megfelelését és az eljárásoknak a helytállóságát figyelemmel kíséző funkció, ezen belül belső ellenőrzési folyamat és a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére szolgáló eljárás kialakítása. A megfelelés figyelemmel kísérésének része kell, hogy legyen egy visszajelző rendszer is, amely az ellenőrzés során tett megállapításokat jelenti az illetékes hatóság felső vezetésének, és így biztosítja a szükséges kiigazító intézkedések bevezetését; és
  5. olyan személy vagy személyek olyan csoportja, aki/amely az illetékes hatóság felső vezetésének tartozik közvetlen felelősséggel a megfelelést figyelemmel kíséző funkcióért.
- b) Az illetékes hatóságnak minden tevékenységi területen – ezen belül a felügyeleti rendszer tekintetében – ki kell jelölnie egy vagy több személyt, aki általános felelősséggel tartozik a vonatkozó feladatok irányításáért.

**▼ M14**

- c) Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania a többi érintett illetékes hatósággal az összes szükséges információ kölcsönös cseréjében való részvételhez és az egymás segítéséhez szükséges eljárásokat, függetlenül attól, hogy az információk a tagállamon belülről vagy más tagállamokból származnak-e, beleértve a következő forrásokból származó információkat:

1. a valamely tagállam területén tevékenységet folytató, de egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség által tanúsított vagy neki nyilatkozatot tevő személyek és szervezetek ellenőrzésének eredményeként tett valamennyi megállapítás, az ilyen megállapítások kapcsán véghezvitt kiigazító intézkedések, valamint végrehajtási intézkedések;
2. a VII. melléklet ORA.GEN.160 pontjában előírt kötelező és önkéntes eseményjelentések.

**▼ M1**

- d) A felügyeleti rendszerhez kapcsolódó eljárásoknak és azok módosításainak egy példányát elérhetővé kell tenni az Ügynökség részére szabványosítás céljából.

**ARA.GEN.205 A minősített szervezetekre ruházott feladatok**

- a) A 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak hatálya alá eső személyek vagy szervezetek első minősítésével, illetve folyamatos ellenőrzésével kapcsolatos feladatokat az illetékes hatóságok kizárólag minősített szervezetekre ruházhatják. A feladatok kiosztásakor az illetékes hatóságnak gondoskodnia kell a következőkről:

**▼ M1**

1. hatályban van egy olyan rendszer, amelynek segítségével első alkalommal, majd pedig folyamatosan értékelni lehet azt, hogy a minősített szervezet megfelel-e a 216/2008/EK rendelet V. mellékletének.

Ezt a rendszert és az értékelés során kapott eredményeket dokumentálni kell.

2. a minősített szervezettel létrejött egy dokumentált, mindkét fél részéről a megfelelő vezetői szinten jóváhagyott szerződés, amely egyértelműen meghatározza az alábbiakat:
  - i. a végrehajtandó feladatok;
  - ii. a benyújtandó nyilatkozatok, jelentések és nyilvántartások;
  - iii. a feladatok végrehajtásához szükséges műszaki feltételek;
  - iv. a kapcsolódó felelősségi körök; és
  - v. a feladatok végrehajtása során a felek tudomására jutott információk védelme.
- b) Az illetékes hatóságnak biztosítania kell, hogy az ARA.GEN.200 a) pont 4. alpontjában előírt belső ellenőrzési folyamat és a repülésbiztonsági kockázatok kezelésére szolgáló eljárás a hatóság nevében végrehajtott összes minősítéssel és folyamatos ellenőrzéssel kapcsolatos feladatra kiterjedjen.

**▼ M14****ARA.GEN.210 Változások a felügyeleti rendszerben**

- a) Az illetékes hatóságnak fenn kell tartania egy olyan hatályos rendszert, amely azonosítja az illetékes hatóságnak az (EU) 2018/1139 rendelet és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok szerinti feladatainak végrehajtásával és kötelességeinek teljesítésével kapcsolatos képességeit érintő változásokat. Ennek a rendszernek lehetővé kell tennie, hogy az illetékes hatóság megtegye a megfelelő intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy felügyeleti rendszere a kívánalmaknak megfelelő és hatékony maradjon.
- b) Az illetékes hatóságnak naprakészen kell tartania felügyeleti rendszerét, hogy az időszertein tükrözze az (EU) 2018/1139 rendelet és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok változásait, és ezáltal biztosítani tudja azok hatékony végrehajtását.
- c) Az illetékes hatóságnak értesítenie kell az Ügynökséget azon képességeinek megváltozásáról, amelyek az (EU) 2018/1139 rendelet, valamint az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok szerinti feladatainak végrehajtásával és kötelességeinek teljesítésével kapcsolatosak.

**▼ M1****ARA.GEN.220 Nyilvántartás**

- a) Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania egy olyan nyilvántartási rendszert, amely biztosítja az alábbiak megfelelő tárolását, hozzáférhetőségét és megbízható nyomon követhetőségét:
  1. a felügyeleti rendszer dokumentált irányelvei és eljárásai;
  2. a személyzet képzési, minősítési és jogosítási adatai;
  3. a feladatok kiosztása, beleértve az ARA.GEN.205 bekezdésben előírt elemeket és a kiosztott feladatok részletes adatait is;

**▼ M7**

4. a minősített szervezetek minősítésének folyamata, illetve a bejelentett szervezetek bejelentésének folyamata és e szervezetek ellenőrzése;

**▼ M1**

5. a személyzet szakszolgálati engedélyeinek, jogosításainak, bizonyítványainak és tanúsítványainak kiadására és ezen szakszolgálati engedélyek, jogosítások, bizonyítványok és tanúsítványok birtokosai folyamatos ellenőrzésére szolgáló eljárások;
6. a repülésszimulációs oktatóeszköz (FSTD) minősítési bizonyítványának kiadására és a repülésszimulációs oktatóeszköz, valamint az azt üzemeltető szervezet folyamatos ellenőrzésére szolgáló eljárások;
7. a tagállam területén tevékenységet végző, de egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség által minősített vagy ellenőrzött személyek és szervezetek ellenőrzése az e hatóságok közötti egyezmény alapján;
8. a szervezetek által javasolt alternatív megfelelési módzatok értékelése és az Ügynökség tájékoztatása azokról, valamint a maga az illetékes hatóság által használt alternatív megfelelési módzatok értékelése;
9. megállapítások, kiigazító intézkedések és azok határideje;
10. véghezvitt végrehajtási intézkedések;

**▼ M11**

11. repülésbiztonsággal kapcsolatos információk és az azok nyomán hozott intézkedések;
12. az (EU) 2018/1139 rendelet 71. cikke szerinti rugalmassági előírások alkalmazása; és
13. az ORA.ATO.135 a) pont és a DTO.GEN.240 a) pontban meghatározott légi járművek értékelési és jóváhagyási folyamata.

**▼ M12**

- b) Az illetékes hatóságnak létre kell hoznia és naprakészen kell tartania egy jegyzéket az összes általa kibocsátott szervezeti bizonyítványról, repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványról és személyzeti szakszolgálati engedélyről, bizonyítványról és tanúsítványról, hozzá beérkezett DTO-bejelentésről és az általa az I. melléklettel (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletével (BFCL rész) vagy az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletével (SFCL rész) összhangban ellenőrzött vagy jóváhagyott DTO oktatási programról.

**▼ M1**

- c) Minden nyilvántartást legalább az e rendeletben előírt ideig meg kell őrizni. Amennyiben a rendelet nem ír elő ilyen időtartamot, a nyilvántartásokat – az alkalmazandó adatvédelmi jogra is figyelemmel – legalább 5 évig kell megőrizni.

*III. SZAKASZ**Ellenőrzés, minősítés és végrehajtás***ARA.GEN.300 Ellenőrzés**

- a) Az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell a következőket:

1. a szervezetekre vagy személyekre vonatkozó követelményeknek való megfelelés a szervezeti bizonyítvány, jóváhagyás, repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvány vagy személyzeti szakszolgálati engedély, bizonyítvány, jogosítás vagy tanúsítvány kiadása előtt, az adott helyzettől függően;

**▼M7**

2. az általa minősített szervezetnek vagy személynek, illetve repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvány birtokosának a rá vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelése;

**▼M1**

3. az illetékes hatóság által előírt megfelelő repülésbiztonsági intézkedések végrehajtása az ARA.GEN.135 bekezdés c) és d) pontja szerint.
- b) Az ellenőrzéssel szemben támasztott követelmények:
1. olyan dokumentációnak kell tartoznia hozzá, amelyet kifejezetten arra szántak, hogy útmutatást nyújtson a repülésbiztonság ellenőrzéséért felelős személyeknek feladataik végrehajtásához;
  2. tájékoztassa az érintett személyeket és szervezeteket a repülésbiztonság ellenőrzését célzó intézkedések eredményeiről;
  3. ellenőrzéseken és vizsgálatokon alapuljon, beleértve a földi és az előre be nem jelentett vizsgálatokat is; és
  4. amennyiben további intézkedésekre van szükség – beleértve az ARA.GEN.350 és ARA.GEN.355 bekezdésben jelzett intézkedéseket is –, szolgáltasson ezt alátámasztó bizonyítékokat az illetékes hatóság részére.
- c) Az a) és b) pontban meghatározott ellenőrzés hatókörének megállapításakor figyelembe kell venni a múltbeli ellenőrzési tevékenységek eredményeit és a repülésbiztonsági prioritásokat.
- d) A tagállam területén más tagállam által feljogosított vagy ottani székhelyű személy vagy szervezet által végzett tevékenységellenőrzés hatókörét a repülésbiztonsági prioritások, valamint a múltbeli ellenőrzési tevékenység alapján kell meghatározni, a tagállamok illetékességi körének és az ARO.RAMP alfejezetben megállapított kötelezettségeiknek a sérelme nélkül.
- e) Ha egy személy vagy szervezet tevékenysége több tagállamra is kiterjed, vagy az Ügynökség bevonásával történik, az a) pontban leírt ellenőrzésért felelős illetékes hatóság beleegyezhet abba, hogy az ellenőrzési feladatok elvégzésével az Ügynökséget, vagy azon tagállam(ok) illetékes hatósága(i)t bízta meg, ahol, a tevékenység végbemegy. Az ilyen megállapodások hatálya alá eső személyeket vagy szervezeteket tájékoztatni kell az megállapodás létezéséről és hatóköréről.
- f) Az illetékes hatóságnak össze kell gyűjtenie és fel kell dolgoznia az ellenőrzés, és ezen belül a földi és az előre be nem jelentett vizsgálatok szempontjából hasznosnak ítélt összes információt.

**ARA.GEN.305 Ellenőrzési program**

- a) Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania és fenn kell tartania egy olyan ellenőrzési programot, amely felöleli az ARA.GEN.300 bekezdés és az ARA.RAMP alrész által előírt ellenőrzési feladatokat.
- b) Az illetékes hatóság által minősített szervezetek és a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítő bizonyítványainak birtokosai esetében az ellenőrzési programot a szervezet különleges jellegét, tevékenységének összetettségét és a múltbeli minősítések és/vagy ellenőrzési tevékenységek eredményeit figyelembe véve, valamint és a kapcsolódó kockázatok értékelésére támaszkodva kell kialakítani. Az ellenőrzési programnak minden ellenőrzés-tervezési ciklusban tartalmaznia kell a következőket:
  1. a szükséges ellenőrzések és vizsgálatok, beleértve a földi és előre be nem jelentett vizsgálatokat is; és
  2. a felelős vezető és az illetékes hatóság közötti megbeszélések annak érdekében, hogy mindkét fél megfelelő információval rendelkezzen a lényeges kérdésekről.
- c) Az illetékes hatóság által minősített szervezetek és a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítő bizonyítványainak birtokosai esetében az ellenőrzés-tervezési ciklusok nem lehetnek hosszabbak 24 hónapnál.

**▼ M1**

Az ellenőrzés-tervezési ciklus rövidíthető, ha bizonyíték van arra, hogy a szervezetnek vagy a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítő bizonyítványá birtokosának visszaesett a teljesítménye a repülésbiztonság terén.

Az ellenőrzés-tervezési ciklus meghosszabbítható legfeljebb 36 hónapra, ha az illetékes hatóság arra a megállapításra jutott, hogy az elmúlt 24 hónapban:

1. a szervezet bizonyította, hogy hatékonyan azonosítja a repülésbiztonsági veszélyeket és kezeli az azokhoz kapcsolódó kockázatokat;
2. az ORA.GEN.130 szerint a szervezet folyamatosan bizonyította, hogy valamennyi változtatás felett teljes ellenőrzést gyakorol;
3. nem lett kiadva 1. szintű megállapítás; és
4. minden kiigazító intézkedés végrehajtásra került az illetékes hatóság által elfogadott vagy kiterjesztett határidőre az ARA.GEN.350 d)2. pont szerint.

Az ellenőrzés-tervezési ciklus tovább hosszabbítható legfeljebb 48 hónapra, ha a fentiek mellett a szervezet kialakított egy hatékony és az illetékes hatóság által jóváhagyott jelentési rendszert, amely folyamatosan jelenti az illetékes hatóságnak a szervezet repülésbiztonsági területen elért teljesítményét és a szabályozásoknak való megfelelését.

**▼ M4**

- ca) A c) pont sérelme nélkül, a kizárólag az LAPL, PPL, SPL vagy BPL, valamint az azokhoz kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzésére irányuló képzést nyújtó szervezeteknél 48 hónapnál nem hosszabb ellenőrzés-tervezési ciklust kell alkalmazni. Az ellenőrzés-tervezési ciklus rövidül, ha bizonyíték van arra, hogy a birtokos szervezetnek visszaesett a teljesítménye a repülésbiztonság terén.

Az ellenőrzés-tervezési ciklus meghosszabbítható legfeljebb 72 hónapra, ha az illetékes hatóság arra a megállapításra jutott, hogy az elmúlt 48 hónapban:

1. a szervezet az ORA.GEN.200 c) pont szerinti éves felülvizsgálat eredményeivel bizonyította, hogy hatékonyan azonosítja a repülésbiztonsági veszélyeket és kezeli az azokhoz kapcsolódó kockázatokat;
2. a szervezet az ORA.GEN.200 c) pont szerinti éves felülvizsgálat eredményeivel bizonyította, hogy az ORA.GEN.130 pont szerint folyamatosan felügyelt minden változást;
3. nem lett kiadva 1. szintű megállapítás; és
4. minden kiigazító intézkedés végrehajtásra került az illetékes hatóság által elfogadott vagy kiterjesztett határidőre az ARA.GEN.350 d) 2. pont szerint.

**▼ M1**

- d) Az illetékes hatóság által kibocsátott szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal rendelkező személyek esetében az ellenőrzési programnak tartalmaznia kell a szükséges vizsgálatokat, köztük az előre be nem jelentett vizsgálatokat is.
- e) Az ellenőrzési programnak tartalmaznia kell az ellenőrzések, vizsgálatok és megbeszélések esedékességi dátumának nyilvántartását, valamint ezen átvizsgálások, vizsgálatok és megbeszélések tényleges végrehajtásának dátumát.

**▼ M7**

- f) A DTO-k ellenőrzési programját a b), c) és ca) pontoktól eltérve a szervezet egyedi sajátosságainak, tevékenységei bonyolultságának és a korábbi ellenőrzési tevékenységek eredményeinek figyelembevételével kell kialakítani, és annak a nyújtott képzés típusára vonatkozó kockázatok értékelésén kell alapulnia. Az ellenőrzési tevékenységek körében vizsgálatokat – többek között előre be nem jelentett vizsgálatokat – kell végezni, és az illetékes hatóság megítélése alapján auditokra is sor kerülhet.

**▼ M1****ARA.GEN.310 Első minősítési eljárás – szervezetek**

- a) Amikor egy szervezettől első bizonyítvány kiadására irányuló kérelmet kap, az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy az adott szervezet teljesíti-e a vonatkozó követelményeket.

▼ **M1**

- b) Miután meggyőződött arról, hogy a szervezet teljesíti a vonatkozó követelményeket, az illetékes hatóság kiadja a bizonyítvány(oka)t, amint azt e rész III. és V. függeléke előírja. A bizonyítvány(oka)t korlátlan időtartamra kell kiadni. Azokat a jogosultságokat és tevékenységi köröket, amelyekre a szervezet jogosult, a bizonyítvány(ok)hoz csatolt jóváhagyási feltételekben kell megadni.
- c) Ahhoz, hogy egy szervezet az ORA.GEN.130 bekezdésnek megfelelően az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása nélkül vezethessen be változtatásokat, az illetékes hatóságnak jóvá kell hagynia a szervezet által benyújtott, a változtatások körét ismertető, valamint a változtatások megvalósításának és bejelentésének módját ismertető eljárást.

**ARA.GEN.315 A szakszolgálati engedélyek, jogosítások, bizonyítványok és tanúsítványok kiadására, meghosszabbítására, megújítására és cseréjére vonatkozó eljárás – személyek**

- a) A személyek szakszolgálati engedélyeinek, jogosításainak, bizonyítványainak és tanúsítványainak és az azokhoz kapcsolódó dokumentumoknak a kiadására, meghosszabbítására, megújítására és cseréjére vonatkozó kérelem kézhezvételekor az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy a kérelmező teljesíti-e a vonatkozó követelményeket.
- b) Miután meggyőződött arról, hogy a kérelmező teljesíti a vonatkozó követelményeket, az illetékes hatóság kiadja, meghosszabbítja, megújítja vagy kicseréli a szakszolgálati engedélyt, jogosítást, bizonyítványt vagy tanúsítványt.

**ARA.GEN.330 Változtatások – szervezetek**

- a) Amikor előzetes jóváhagyást igénylő változtatásra irányuló kérelmet kap, a jóváhagyás megadása előtt az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell, hogy az adott szervezet teljesíti-e a vonatkozó követelményeket.

Az illetékes hatóságnak elő kell írnia, hogy a szervezet milyen körülmények között végezhet üzemeltetési tevékenységet a változtatások ideje alatt, kivéve, ha úgy dönt, hogy a szervezet bizonyítványát erre az időre fel kell függeszteni.

Miután meggyőződött arról, hogy a szervezet teljesíti a vonatkozó követelményeket, az illetékes hatóság jóváhagyja a változtatásokat.

- b) Ha szervezet előzetes jóváhagyást igénylő változtatásokat vezet be anélkül, hogy megkapta volna az illetékes hatóság erre vonatkozó, az a) pontban meghatározott jóváhagyását, az illetékes hatóságnak – minden további végrehajtási intézkedés sérelme nélkül – fel kell függesztenie, korlátoznia kell vagy vissza kell vonnia a szervezet bizonyítványát.
- c) Az előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatások esetében az illetékes hatóságnak értékelnie kell a szervezet által az ORA.GEN.130 bekezdéssel összhangban küldött értesítésben szereplő információkat, hogy meg tudja határozni, teljesíti-e a szervezet a vonatkozó követelményeket. Ha úgy találja, hogy a követelmények bármilyen módon nem teljesülnek, az illetékes hatóságnak a következőket kell tennie:
1. értesítenie kell a szervezetet arról, hogy milyen kitételnek nem felel meg, és további változtatásokat kell tőle kérnie; és
  2. 1. vagy 2. szintű megállapítás esetén az ARA.GEN.350 bekezdés szerint kell eljárnia.

▼ **M7**

- d) Az illetékes hatóság – az a), b) és c) pontoktól eltérve – a DTO-tól kapott bejelentésben foglalt adatok vagy a DTO által alkalmazott és számára a VIII. melléklet (DTO rész) DTO.GEN.116 pontjával összhangban bejelentett oktatási program változása esetén adott esetben az ARA.DTO.105 és az ARA.DTO.110 pont követelményeinek megfelelően jár el.

▼ **M1**

**ARA.GEN.350 Megállapítások és kiigazító intézkedések – szervezetek**

- a) Az illetékes hatóságnak az ARA.GEN.300 bekezdés a) pontjával összhangban rendelkeznie kell a megállapításokat repülésbiztonsági jelentőségük szempontjából elemző rendszerrel.
- b) ► **C2** Az illetékes hatóságnak 1. szintű megállapítást kell tennie bármilyen, a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban előírt követelményeknek, a szervezet eljárásainak és kézikönyveinek, illetve egy jóváhagyás vagy bizonyítvány feltételeinek való olyan jelentős meg nem felelés észlelésekor, amely csökkenti vagy súlyosan veszélyezteti a repülésbiztonságot. ◀

▼ **M1**

- Az 1. szintű megállapítások közé az alábbiak tartoznak:
1. nem biztosítják az illetékes hatóság részére az ORA.GEN.140 bekezdés szerinti hozzáférést a szervezet létesítményeihez normál munkaidőben, két írásos kérvényezést követően sem;
  2. a szervezet bizonyítványának megszerzése vagy érvényességének meghosszabbítása a benyújtott okirati bizonyíték meghamisításával történt;
  3. bizonyíték van arra, hogy a szervezet bizonyítványát törvénytörő tevékenységre vagy csalásra használják; és
  4. nincs a szervezetnél felelős vezető.
- c) ► **C2** Az illetékes hatóságnak 2. szintű megállapítást kell tennie bármilyen, a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban előírt követelményeknek, a szervezet eljárásainak és kézikönyveinek, illetve egy jóváhagyás vagy bizonyítvány feltételeinek való olyan meg nem felelés észlelésekor, amely csökkentheti vagy veszélyeztetheti a repülésbiztonságot. ◀
- d) Ha az ellenőrzés során vagy bármi egyéb úton megállapítást tesz, az illetékes hatóságnak – a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban előírt minden egyéb tevékenység sérelme nélkül – írásban kell tájékoztatnia a szervezetet a talált megállapításról, és kiigazító intézkedéseket kell kérnie tőle az azonosított hiányosság(ok) megszüntetésére. Adott esetben az illetékes hatóságnak tájékoztatnia kell a megállapításokról azt az államot is, amelyben a légi járművet nyilvántartásba vették.
1. 1. szintű megállapítások esetében az illetékes hatóságnak azonnali és helyénvaló intézkedéseket kell tennie a szervezet tevékenységének letiltása vagy korlátozása, illetve ha szükséges, az 1. szintű megállapítás mértékétől függően a szervezet bizonyítványának vagy különleges jóváhagyásának mindaddig történő visszavonása, illetve részben vagy teljes mértékben történő korlátozása vagy felfüggesztése érdekében, amíg a szervezet sikeresen végre nem hajtotta a szükséges kiigazító intézkedéseket.
  2. 2. szintű megállapítások esetén az illetékes hatóság teendői a következők:
    - i. a megállapítás természetének megfelelő határidőt szab a szervezetnek a kiigazító intézkedések végrehajtására, amely először semmi esetben sem lehet több 3 hónapnál. Ezen időszak végén és a megállapítás természetétől függően az illetékes hatóság az általa jóváhagyott kielégítő kiigazító intézkedési terv függvényében meghosszabbíthatja a 3 hónapos határidőt; és
    - ii. értékeli a szervezet által javasolt kiigazító intézkedési és végrehajtási tervet, és ha az értékelés eredménye az, hogy az elegendő a hiányosságok kiküszöbölésére, elfogadja a tervet.
  3. Amennyiben egy szervezet nem nyújt be elfogadható kiigazító intézkedési tervet, vagy nem hajtja végre a kiigazító intézkedéseket az illetékes hatóság által elfogadott vagy kiterjesztett határidőre, a megállapítást 1. szintre kell emelni, és meg kell tenni a d)1. pontban leírt intézkedéseket.
  4. Az illetékes hatóságnak nyilvántartást kell vezetnie az összes megállapításról, amelyet emelt, vagy amelyről tájékoztatta a szervezetet, és ahol volt ilyen, az általa alkalmazott végrehajtási intézkedésekről, valamint a megállapítások elhárítása érdekében végrehajtott összes kiigazító intézkedésről és azok végső határidejéről.

▼ **M12**

- da) Az illetékes hatóság – az a)–d) ponttól eltérve – abban az esetben, ha az ellenőrzés során vagy más módon bizonyítottanak találja, hogy a DTO nem felel meg az (EU) 2018/1139 rendelet IV. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek, az e rendelet I. mellékletében (FCL rész) és VIII. mellékletében (DTO rész) foglalt követelményeknek vagy az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletében (BFCL rész) és az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletében (SFCL rész) foglalt követelményeknek:

▼ **M7**

1. szabálytalanságot állapít meg, azt nyilvántartásba veszi, írásban közli a DTO képviselőjével, és észszerű határidőt állapít meg arra, hogy a DTO megtegye a VIII. melléklet (DTO rész) DTO.GEN.150 pontjában meghatározott lépéseket;



▼ **M7**

2. haladéktalanul megfelelő intézkedést tesz a nem megfelelő képzési tevékenységek korlátozására vagy tiltására, amíg a DTO meg nem teszi az 1. pontban említett kiigazító intézkedést, az alábbi helyzetek bármelyikének fennállása esetén:
  - i. repülésbiztonsági problémát állapítottak meg;
  - ii. a DTO elmulasztotta a kiigazító intézkedés DTO.GEN.150 pont szerinti meghozatalát;
3. a VIII. melléklet (DTO rész) DTO.GEN.230 pontjának c) pontjában említett oktatási programok esetében korlátozza, felfüggeszti vagy visszavonja az oktatási programra vonatkozó jóváhagyást;
4. megteszi a nem megfelelés megszüntetéséhez szükséges további végrehajtási intézkedéseket, és szükség esetén orvosolja annak következményeit.

▼ **M12**

- e) A további végrehajtási intézkedések sérelme nélkül ha az ARA.GEN.300 pont d) pontjával összhangban eljáró tagállami hatóság megállapítja, hogy az (EU) 2018/1139 rendelet IV. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek, az e rendelet I. mellékletében (FCL rész), VII. mellékletében (ORA rész) és VIII. mellékletében (DTO rész) foglalt követelményeknek vagy az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletében (BFCL rész) és az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletében (SFCL rész) foglalt követelményeknek egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség által minősített vagy ahhoz bejelentett szervezet nem felel meg, tájékoztatja az utóbbi illetékes hatóságot az említett nem megfelelésről.

▼ **M1****ARA.GEN.355 Megállapítások és kiigazító intézkedések – személyek**

- a) Ha az ARA.GEN.300 a) pont szerinti ellenőrzésért felelős illetékes hatóság az ellenőrzés során vagy bármilyen más módon bizonyítékot talál arra, hogy a 216/2008/EK rendelettel és a rendelet végrehajtási szabályaival összhangban kiadott szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal rendelkező személy nem tesz eleget a vonatkozó követelményeknek, az illetékes hatóságnak megállapítást kell tennie, be kell vezetnie azt a nyilvántartásába, és írásban kell tájékoztatnia a megállapításról a szakszolgálati engedély, bizonyítvány, jogosítás vagy tanúsítvány birtokosát.
- b) Miután ilyen megállapítást tett, az illetékes hatóságnak vizsgálatot kell végeznie. Ha ez megerősíti a megállapítást, az illetékes hatóságnak a következőket kell tennie:
  1. ha a repülésbiztonsággal kapcsolatos kérdést azonosított, korlátoznia kell, fel kell függesztenie vagy vissza kell vonnia a szakszolgálati engedélyt, bizonyítványt, jogosítást vagy tanúsítványt (amelyet ezek közül az adott személy birtokol); és
  2. meg kell tennie a hiányosságok további fennállásának kiküszöböléséhez szükséges egyéb végrehajtási intézkedéseket.
- c) Ha az adott személy rendelkezik ilyennel, az illetékes hatóságnak tájékoztatnia kell a repülőorvosi minősítést vagy tanúsítványt kiadó személyt vagy szervezetet.
- d) Ha valamelyik tagállamnak az ARA.GEN.300 d) pont rendelkezései szerint intézkedő hatósága olyan bizonyítékra bukkan, amely azt jelzi, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága által kiadott szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal rendelkező személy nem felel meg a vonatkozó követelményeknek, – minden további végrehajtási intézkedés sérelme nélkül – értesítenie kell az adott illetékes hatóságot.
- e) Ha az illetékes hatóság az ellenőrzés során vagy bármilyen más módon bizonyítékot talál arra, hogy egy olyan személy, akire a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban leírt követelmények vonatkoznak, nem tesz eleget a vonatkozó követelményeknek, és nem rendelkezik a szóban forgó rendelettel és a rendelet végrehajtási szabályaival összhangban kiadott szakszolgálati engedéllyel, bizonyítvánnyal, jogosítással vagy tanúsítvánnyal, a hiányosságokat észlelő illetékes hatóságnak meg kell tennie a szükséges végrehajtási intézkedéseket a hiányosságok további fennállásának kiküszöböléséhez.



▼ **M11****ARA.GEN.360 Az illetékes hatóság megváltozása**▼ **M12**

a) Amikor az I. melléklet (FCL rész) FCL.015 e) pontjában, az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletének (BFCL rész) BFCL.015 f) pontjában vagy az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész) SFCL.015 f) pontjában meghatározott módon egy engedélyes kérelmet nyújt be az illetékes hatósága megváltoztatása céljából, akkor a kérelmet fogadó illetékes hatóság indokolatlan késedelem nélkül felkéri az engedélyes illetékes hatóságát az alábbi dokumentumok indokolatlan késedelem nélküli átadására:

1. a szakszolgálati engedély ellenőrzésének eredménye;
2. a szakszolgálati engedélyes – említett illetékes hatóság által az ARA.GEN.220 és az ARA.MED.150 pontnak megfelelően megőrzött – egészségügyi dokumentációjának másolata. Az egészségügyi dokumentációnak, amelyet a IV. melléklet (MED rész) MED.A.015 pontjának megfelelően kell átadni, tartalmaznia kell a kérelmező vonatkozó kórtörténetének az egészségügyi értékelő által ellenőrzött és aláírt összefoglalóját.

▼ **M11**

b) A dokumentumokat átadó illetékes hatóság az ARA.GEN.220, ARA.FCL.120 és ARA.MED.150 pontnak megfelelően megőrzi az engedélyes eredeti szakszolgálati engedélyt és egészségügyi dokumentációját.

c) A dokumentumokat átvevő illetékes hatóság indokolatlan késedelem nélkül újból kiállítja a szakszolgálati engedélyt és az orvosi minősítést, feltéve, hogy megkapta és feldolgozza az a) pontban meghatározott valamennyi dokumentumot. Az engedély és orvosi minősítés újbóli kiállítását követően a dokumentumokat átvevő illetékes hatóság haladéktalanul felkéri az engedélyest, hogy adja át a dokumentumokat átadó illetékes hatóság által kiadott szakszolgálati engedélyt és a kapcsolódó orvosi minősítést.

d) A dokumentumokat átvevő illetékes hatóság haladéktalanul értesíti a dokumentumokat átadó illetékes hatóságot, amint újból kiállította a szakszolgálati engedélyt és az orvosi minősítést az engedélyes számára, valamint az engedélyes a c) pontnak megfelelően visszaadta a szakszolgálati engedélyt és az orvosi minősítést. Ezen értesítés beérkezéséig a dokumentumokat átadó illetékes hatóság továbbra is felelős az adott engedélyes részére eredetileg kiállított szakszolgálati engedélyért és orvosi minősítésért.

▼ **M1**

## FCL ALFEJEZET

**A HAJÓZÓ SZEMÉLYZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEZÉSÉRE VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK***I. SZAKASZ**Általános rész***ARA.FCL.120 Nyilvántartás**

Az ARA.GEN.220 a) pont szerint előírt nyilvántartásokon kívül az illetékes hatóságnak be kell építenie nyilvántartási rendszerébe az elméleti ismereti vizsgák eredményeit és a pilóták képzettségének értékelését vezető nyilvántartásokat is.

*II. SZAKASZ**Szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok***ARA.FCL.200 A szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok kiadására, meghosszabbítására és megújítására vonatkozó eljárások**▼ **M6**

a) Szakszolgálati engedélyek és jogosítások kiadása. Az illetékes hatóságnak az e rész I. függelékében található nyomtatványt használva kell kiadnia a hajózó-személyzeti szakszolgálati engedélyeket és a hozzájuk kapcsolódó jogosításokat.

**▼ M6**

Amennyiben a pilóta a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyét kiadó tagállamban lajstromozott légi járművön szándékozik az Unió területén kívül repülni, az illetékes hatóság:

1. a következő megjegyzést illeszti be a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedély XIII. pontja alatt: „ezt az engedélyt az ezen engedélyhez csatolt ICAO-függelék alapján automatikusan érvényesítették”; és
2. az ICAO-függelék nyomtatott vagy elektronikus formátumban a pilóta rendelkezésére bocsátja.

**▼ M1**

- b) Oktatói és vizsgáztatói bizonyítványok kiadása. Az illetékes hatóságnak a következő formában kell kiadnia az oktatói és vizsgáztatói bizonyítványokat:
1. a megfelelő jogosultságokat igazoló jóváhagyás a pilóta szakszolgálati engedélyben az e rész I. függelékében ismertetett módon; vagy
  2. külön dokumentum az illetékes hatóság által előírt formában és módon.

**▼ M14**

- c) A vizsgáztatók által a szakszolgálati engedélyekbe bevezetett igazolások. Mielőtt egy vizsgáztatót kifejezetten feljogosítana jogosítások és tanúsítványok meghosszabbítására vagy megújítására, az illetékes hatóságnak ki kell dolgoznia a megfelelő eljárásokat.

**▼ M4**

- d) Az oktatók által a szakszolgálati engedélybe bevezetett igazolás. Mielőtt egyes oktatókat kifejezetten feljogosítana dugattyús repülőgépre vagy TMG-re vonatkozó osztályjogosítások meghosszabbítására, az illetékes hatóságnak ki kell dolgoznia a megfelelő eljárásokat.

**▼ M12**

- e) Az FI(B) vagy FI(S) tanúsítványok oktatói: Az illetékes hatóság megfelelő eljárásokat dolgoz ki az alábbiakban meghatározott, felügyelet melletti gyakorlórepülések végrehajtására:

**▼ M14**

1. az (EU) 2018/395 rendelet III. mellékletének (BFCL rész) BFCL.315 a) 4. pontjának ii. alpontja és BFCL.360 a) 2. pontja; és

**▼ M12**

2. az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész) SFCL.315 a) 7. pontjának ii. alpontja és SFCL.360 a) 2. pontja.

**▼ M1****ARA.FCL.205 A vizsgáztatók figyelemmel kísérése**

- a) Az illetékes hatóságnak ki kell dolgoznia egy ellenőrzési programot a vizsgáztatók hozzáállásának és teljesítményének figyelésére, figyelembe véve a következőket:
1. a vizsgáztató által engedéllyel ellátott vizsgáztatók száma; és
  2. a más illetékes hatóságok által engedéllyel ellátott, ám tevékenységüket azon a területen ellátó vizsgáztatók száma, ahol az illetékes hatóság gyakorol ellenőrzést.

**▼ M3**

- b) Az illetékes hatóságnak vezetnie kell az általa engedéllyel ellátott vizsgáztatók jegyzékét. A jegyzéknek tartalmaznia kell a vizsgáztatók jogosultságait, és azt az illetékes hatóságnak kell kiadnia és naprakészen tartania.

**▼ M1**

- c) Az illetékes hatóságnak ki kell dolgoznia a vizsgáztatóknak a jártassági vizsgák levezetésére való kijelölésére vonatkozó eljárásokat.

**▼ M3****ARA.FCL.210 A vizsgáztatók tájékoztatása**

- a) Az illetékes hatóságnak tájékoztatnia kell az Ügynökséget a személyes adatok védelmével, a felelősséggel, a balesetbiztosítással és díjakkal kapcsolatos, a hatóság felelősségi körébe tartozó földrajzi területen érvényes azon nemzeti adminisztratív eljárásokról és követelményekről, amelyeket a vizsgáztatók a jártassági vizsgák, a készségellenőrzések, illetve a kompetenciafelmérések során azon kérelmezőknél alkalmaznak, akik esetében az illetékes hatóság nem azonos azzal, mint amelyik a vizsgáztató tanúsítását kiadta.

**▼ M3**

- b) Az a) bekezdésnek megfelelően az illetékes hatóságoktól kapott információk átadásának, illetve megszerzésének elősegítése érdekében az Ügynökség a szóban forgó információkat az általa meghatározott formában közzéteszi.
- c) Az illetékes hatóság tájékoztathatja az általa kibocsátott engedéllyel rendelkező vizsgáztatókat, valamint a más illetékes hatóságok által engedéllyel ellátott, ám jogosultságukat az ő területén gyakorló vizsgáztatókat arról, hogy milyen repülésbiztonsági kritériumokra figyeljenek oda a repülőgépen végrehajtott jártassági vizsgák és készségellenőrzések során.

**▼ M1****ARA.FCL.215 Érvényességi időtartam**

- a) Jogosítás vagy minősítés kiadásakor vagy megújításakor az illetékes hatóság, illetve megújítás esetén az illetékes hatóság által egyértelműen feljogosított vizsgáztató az érvényességi határidőt az érintett hónap végéig meghosszabbítja.
- b) A jogosítás, illetve oktatói vagy vizsgáztatói bizonyítvány meghosszabbításakor az illetékes hatóság vagy az illetékes hatóság által egyértelműen feljogosított vizsgáztató a jogosítás vagy minősítés érvényességi határidejét az érintett hónap végéig meghosszabbítja.
- c) Az illetékes hatóság vagy az illetékes hatóság által e feladatra egyértelműen feljogosított vizsgáztató beírja a lejárati dátumát a szakszolgálati engedélybe vagy bizonyítványba.
- d) Az illetékes hatóság kidolgozhat olyan eljárásokat, amelyek csak legfeljebb a vonatkozó vizsgák befejezése után 8 hétig engedélyezik a szakszolgálati engedély vagy bizonyítvány birtokosának, hogy jogosultságait gyakorolhassa úgy is, hogy közben a sikeres vizsga szakszolgálati engedélybe vagy bizonyítványba való bejegyzése még folyamatban van.

**ARA.FCL.220 A pilóta szakszolgálati engedély újrakiadására vonatkozó eljárás**

- a) Az illetékes hatóságnak mindig újra ki kell adnia a szakszolgálati engedélyt, amikor csak arra közigazgatási, valamint az alábbi okokból szükség van:
  1. jogosítás első megadása után; vagy
  2. amikor az e rész I. függelékének XII. bekezdésében ismertetett mezők beteltek, és már nincs több hely bennük.
- b) Az új szakszolgálati engedélybe csak az érvényes jogosultságokat és minősítéseket lehet átvinni.

**ARA.FCL.250 A szakszolgálati engedélyek, jogosítások és bizonyítványok korlátozása, felfüggesztése és visszavonása**

- a) Az illetékes hatóságnak az ARA.GEN.355 bekezdéssel összhangban a szükséges módon korlátoznia kell, fel kell függesztenie vagy vissza kell vonnia a pilóta szakszolgálati engedélyeket és a hozzájuk társuló jogosításokat és minősítéseket az alábbi – de nem kizárólag az alábbi – esetekben:
  1. a pilóta szakszolgálati engedély, jogosítás vagy minősítés megszerzése a benyújtott okirati bizonyíték meghamisításával történt;
  2. a repülési napló és a szakszolgálati engedély vagy minősítés nyilvántartási adatainak meghamisítása esetén;

**▼ M12**

- 3. a szakszolgálati engedély birtokosa már nem teljesíti az I. mellékletnek (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletének (BFCL rész) vagy az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész) vonatkozó követelményeit;

**▼ M1**

- 4. a szakszolgálati engedély, jogosítás vagy minősítés birtokosa alkohol vagy kábítószer hatása alatt gyakorolta a szakszolgálati engedély, jogosítás vagy minősítés által ráruházott jogosultságokat;

**▼ M1**

5. nem teljesülnek a vonatkozó üzemeltetési követelmények;
  6. bizonyíték van arra, hogy a bizonyítványt törvénytől tevénységre vagy csalásra használják; vagy
  7. elfogadhatatlan teljesítmény a pilótavizsgáztató kötelességeinek és felelősségeinek bármely fázisában.
- b) Az illetékes hatóság a szakszolgálati engedély vagy minősítés birtokosának írásos kérésére is korlátozhatja, felfüggesztheti vagy visszavonhatja a szakszolgálati engedélyt, jogosítást vagy minősítést.
- c) A vizsgáztatói bizonyítvány felfüggesztésének ideje alatt vagy a visszavonása után végzett minden jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy alkalmasság-felmérés érvénytelennek tekintendő.

*III. SZAKASZ**Elméleti ismereti vizsgák***ARA.FCL.300 Vizsgáztatási eljárások****▼ M12**

- a) Az illetékes hatóságnak hatályba kell léptetnie azokat az egyezményeket és eljárásokat, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a kérelmezők az I. mellékletnek (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletének (BFCL rész) vagy az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész) vonatkozó követelményeivel összhangban elméleti ismereti vizsgát telessenek.

**▼ M1**

- b) A közforgalmi pilóta szakszolgálati engedélyhez (ATPL), a többpilótás légi járműre szóló pilóta szakszolgálati engedélyhez (MPL) és a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyhez (CPL) szükséges és műszer szerinti repülésre jogosító vizsga esetén ezeknek az eljárásoknak teljesíteniük az alábbi összes követelményt:
1. A vizsgákat írásban vagy számítógépes formában kell megtenni.
  2. A vizsgakérdéseket az illetékes hatóságnak kell kiválasztania az Európai Központi Kérdésbankból (ECQB, European Central Question Bank) egy olyan általános módszer szerint, amely lehetővé teszi a teljes tanterv lefedését minden témakörben. Az Európai Központi Kérdésbank az Ügynökség által fenntartott, többválasztásos kérdéseket tartalmazó adatbázis.
  3. A kommunikációval kapcsolatos vizsgát el kell választani a többi tárgykör vizsgáitól. A látás szerinti repülésből (VFR), a műszer szerinti repülésből (IFR) vagy mindkettőből korábban már sikeres vizsgát tett kérelmezőnek a vonatkozó részekhez kapcsolódó kommunikációból nem kell újra vizsgáznuk.
- c) Az illetékes hatóságnak tájékoztatnia kell a kérelmezőket arról, milyen nyelveken lehet vizsgázni.
- d) Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania a megfelelő eljárásokat a vizsgák megkérdőjelezhetetlenségének biztosítására.
- e) Ha az illetékes hatóság úgy találja, hogy a kérelmező a vizsga során nem teljesíti a vizsgaeljárásokat, azt úgy kell értékelni, hogy a kérelmező nem felelt meg sem az adott tárgykörből tett, sem a teljes vizsgán.
- f) Ha a kérelmező bizonyítottan csalt egy vizsgán, az illetékes hatóságnak a csaláson érés dátumától számított legalább 12 hónapig el kell tiltania minden további vizsgától.

## CC ALFEJEZET

**A LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ SZEMÉLYZETRE VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK***I. SZAKASZ**Légiutas-kísérő tanúsítványok***ARA.CC.100 Eljárások légiutas-kísérő tanúsítványhoz**

- a) Az illetékes hatóságnak az ARA.GEN.315, ARA.GEN.220, illetve az ARA.GEN.300 bekezdés alapján ki kell alakítania a légiutas-kísérő tanúsítványok kiadásával, nyilvántartásával és ellenőrzésével kapcsolatos eljárásokat.
- b) A légiutas-kísérő tanúsítványt az e rész II. függelékében található nyomtatványt és előírásokat használva adja ki:

**▼ M1**

vagy

1. az illetékes hatóság;  
és/vagy, amennyiben a tagállam úgy dönt
2. az illetékes hatóság erre irányuló jóváhagyásával rendelkező szervezet.

c) Az illetékes hatóság közzéteszi az alábbiakat:

1. azon szerv(ek), amelyek az adott tagállam légiutas-kísérő tanúsítványt adnak ki; és
2. amennyiben vannak e feladat végzésére jóváhagyással rendelkező szervezetek, ezek listája.

**ARA.CC.105 A légiutas-kísérő tanúsítvány felfüggesztése és visszavonása**

Az illetékes hatóságnak legalább a következő esetekben meg kell tennie az ARA.GEN.355 bekezdés szerinti szükséges intézkedéseket, beleértve a légiutas-kísérő tanúsítvány felfüggesztését és visszavonását:

- a) ha az illető nem tesz eleget a CC rész előírásainak, illetve valamilyen repülésbiztonsági kérdésben nem teljesíti az ORO vagy a CAT részben leírt vonatkozó követelményeket;
- b) a légiutas-kísérő tanúsítvány megszerzése vagy érvényességének meghosszabbítása a benyújtott okirati bizonyíték meghamisításával történt;
- c) a légiutas-kísérő tanúsítvány birtokosa alkohol vagy kábítószer hatása alatt gyakorolta a légiutas-kísérő tanúsítvány által ráruházott jogosultságokat; és
- d) bizonyíték van arra, hogy a légiutas-kísérő tanúsítványt törvénytörő tevékenységre vagy csalásra használják.

**II. SZAKASZ*****Légiutas-kísérő személyzeti képzést nyújtó vagy légiutas-kísérő tanúsítványt kibocsátó szervezetek*****ARA.CC.200 A szervezetek feljogosítása légiutas-kísérő személyzeti képzés nyújtására, illetve légiutas-kísérő tanúsítvány kiadására**

- a) Mielőtt jóváhagyást adna egy képző szervezetnek vagy egy kereskedelmi célú légi fuvarozásban tevékenykedő üzemeltetőnek légiutas-kísérő személyzet oktatására, az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell a következőket:
  1. a szervezet által nyújtott tanfolyamok megtartásának módja, tanterve és a hozzá kapcsolódó programok teljesítik a CC rész vonatkozó előírásait;
  2. a szervezet által használt oktatóeszközök valósághűen mutatják be a légi jármű típus(ok) utasterét és a légiutas-kísérő személyzet által üzemeltetett berendezések műszaki jellemzőit;
  3. a tanfolyamon előadó oktatók és képzők tapasztalata és képesítése megfelel az általuk oktatott tárgyköröknek.
- b) Ha egy tagállamban bizonyos szervezetek jogosítást kaphatnak légiutas-kísérő tanúsítvány kiadására, az illetékes hatóság csak az a) pontban leírt követelményeket teljesítő szervezeteknek adhat ilyen jogosítást. A jogosítás megadása előtt az illetékes hatóságnak a következőket kell tennie:
  1. felméri, hogy a szervezet alkalmas-e a kapcsolódó feladatok végrehajtására, és elszámoltatható-e;
  2. meggyőződik arról, hogy a szervezet kialakította és dokumentálta a kapcsolódó feladatok végrehajtásához szükséges eljárásait, beleértve a vizsgáztatás e célra megfelelő képesítésű és érdektüktözéstől mentes személyekkel való lefolytatását és a légiutas-kísérő tanúsítványoknak az ARA.GEN.315 bekezdés és az ARA.CC. bekezdés 100b) pontja szerinti kiadását; és

**▼ M1**

3. előírja, hogy a szervezetnek be kell nyújtania az általa kiadott légiutas-kísérő tanúsítványokkal és azok birtokosaival kapcsolatos azon információkat és dokumentációt, amelyek az illetékes hatóság nyilvántartásának vezetéséhez, ellenőrzési és végrehajtási feladatainak végrehajtásához szükségesek.

## ATO RÉSZ

**A JÓVÁHAGYOTT KÉPZŐ SZERVEZETEKRE (ATO) VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK**

## I. SZAKASZ

*Általános rész***ARA.ATO.105 Ellenőrzési program**

A jóváhagyott képző szervezetekre vonatkozó ellenőrzési programnak tartalmaznia kell a tanfolyamok figyelemmel kísérésére vonatkozó előírásokat, beleértve a növendékekkel végzett kiképzőrepülések szűrőpróbaszerű ellenőrzését is, ha az adott légi jármű esetében ez megoldható.

**▼ M12****ARA.ATO.110 A minimálisan szükséges berendezések listájának jóváhagyása**

Ha az illetékes hatósághoz a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.MLR.105 pontja és VI. mellékletének (NCC rész) NCC.GEN.101 pontja szerinti, a minimálisan szükséges berendezések jegyzékének jóváhagyására irányuló kérelem érkezik, akkor az említett rendelet II. mellékletének (ARO rész) ARO.OPS.205 pontja szerint kell eljárnia.

**▼ M1****ARA.ATO.120 Nyilvántartás**

Az ARA.GEN.220 bekezdésben előírt nyilvántartásokon kívül az illetékes hatóságnak bele kell építenie nyilvántartási rendszerébe a jóváhagyott képző szervezetek által tartott tanfolyamok adatait és – ha vannak ilyenek – az oktatáshoz használt repülésszimulációs oktatóeszközökkel kapcsolatos adatokat vezető nyilvántartásokat is.

## FSTD RÉSZ

**A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖK (FSTD) MINŐSÍTÉSÉRE VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK**

## I. SZAKASZ

*Általános rész***ARA.FSTD.100 Első értékelési eljárás**

- a) A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványára vonatkozó kérelem kézhezvétele után az illetékes hatóságnak a következő teendői vannak:
1. az első értékelésre, illetve a vonatkozó minősítési bázisnak megfelelő frissítésre bejelentett repülésszimulációs oktatóeszköz értékelése;
  2. a repülésszimulációs oktatóeszköz értékelése a hajózó személyzet tagjainak oktatása, vizsgáztatása és ellenőrzése szempontjából lényeges területeken (attól függően, hogy mire fogják használni a repülésszimulációs oktatóeszközt);
  3. mérésen alapuló, összehasonlító és funkció-ellenőrzések végrehajtása a minősítési bázissal összhangban, és a kapott eredmények felülvizsgálata az alkalmasság-ellenőrzési útmutató (QTG, qualification test guide) létrehozásához; és
  4. annak ellenőrzése, hogy a repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezet teljesíti-e a vonatkozó követelményeket. Ez a pont az alapszintű műszer szerinti repülést oktató eszközök (BITD) első értékelésére nem vonatkozik.
- b) Az illetékes hatóság csak a repülésszimulációs oktatóeszköz első értékelése után hagyja jóvá az alkalmasság-ellenőrzési útmutatót, és csak akkor, ha meggyőződött arról, hogy az alkalmasság-ellenőrzési útmutatóban leírt összes hiányosságot megszüntették. Az első értékelési eljárás eredményeként kapott alkalmasság-ellenőrzési útmutatót alap alkalmasság-ellenőrzési útmutatónak (MQTG, master QTG) kell tekinteni, amely a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének és jövőbeni rendszeres minősítéseinek alapjául szolgál.

**▼ M1**

## c) Minősítési bázis és különleges feltételek.

1. Az illetékes hatóság előírhat különleges feltételeket a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítési bázisához, ha az ORA.FSTD.210 a) pontjában leírt követelmények teljesülnek, és ha az üzemeltető bizonyította, hogy a különleges feltételek a vonatkozó minősítési előírásokban leírtakkal azonos repülésbiztonsági szintet biztosítanak.
2. Ha az illetékes hatóság, amely nem azonos az Ügynökséggel, különleges feltételeket állított fel a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítési bázisához, erről minden indokolatlan késelem nélkül értesítenie kell az Ügynökséget. Az értesítéshez mellékelni kell az előírt különleges feltételek részletes leírását, és egy repülésbiztonsági felmérést, amely azt bizonyítja, hogy azok a vonatkozó minősítési előírásokban leírtakkal azonos repülésbiztonsági szintet biztosítanak.

**ARA.FSTD.110 A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványának kiadása**

- a) Miután az illetékes hatóság a repülésszimulációs oktatóeszköz értékelésének befejezését követően meggyőződött arról, hogy a repülésszimulációs oktatóeszköz az ORA.FSTD.210 bekezdés szerint megfelel a vonatkozó minősítési bázisnak, és a repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezet teljesíti a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének fenntartására az OR.FSTD.100 bekezdés szerint vonatkozó követelményeket, az e rész IV. függelékében található nyomtatványt használva kiadja a repülésszimulációs oktatóeszköz korlátlan időtartamra szóló minősítő bizonyítványát.

**ARA.FSTD.115 Repülésszimulációs oktatóeszköz ideiglenes minősítése**

- a) Új légijárműprogramok bevezetése esetén, ha az FSTD alfejezetben a repülésszimulációs oktatóeszközökre előírt minősítési követelményeket nem lehet teljesíteni, az illetékes hatóság kiadhat ideiglenes minősítési szintet a repülésszimulációs oktatóeszközre.
- b) Teljes repülőgép-szimulátorok esetén a megadható ideiglenes minősítési szint csak A, B vagy C szint lehet.
- c) Az ideiglenes minősítési szint addig érvényes, míg a végleges minősítési szintet ki nem lehet adni, de semmilyen esetben nem haladhatja meg a három évet.

**ARA.FSTD.120 A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének folyamatos érvényessége**

- a) Az illetékes hatóságnak folyamatosan figyelemmel kell kísérnie a repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezetet, hogy értékeln tudja a következőket:
  1. az alap alkalmasság-ellenőrzési útmutatóban (MQTG) lévő teljes ellenőrzéssort 12 havonta újrafuttatják;
  2. az újraértékelés eredménye továbbra is megfelel a minősítéshez szükséges követelményeknek, valamint az eredményt dátumozzák és megőrzik; és
  3. van hatályos konfigurációellenőrző rendszer, amely folyamatosan biztosítja, hogy senki ne módosíthassa a minősített repülésszimulációs oktatóeszköz hardverét és szoftverét.
- b) Az illetékes hatóságnak rendszeres időközönként újra kell értékelnie a repülésszimulációs oktatóeszközt az ARA.FSTD.100 bekezdésben ismertetett eljárások szerint. Az értékeléseket az alábbi esetekben kell végrehajtani:



▼ **M1**

1. teljes szimulátor (full flight simulator, FFS), repülésoktató eszköz (flight training device, FTD), valamint repülést és navigációs eljárásokat oktató eszköz (flight and navigation procedures trainer, FNPT) esetében évente; a rendszeres 12 havonkénti újraértékelési időszak kezdete az első minősítés időpontja. A repülésszimulációs oktatóeszköz újraértékelésének a 12 havonkénti rendszeres újraértékelési időszak vége előtti 60 napon belül kell megtörténnie;
2. alapszintű műszer szerinti repülést oktató eszköz (basic instrument training device, BITD) esetében háromévente.

**ARA.FSTD.130 Változtatások**

- a) A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványának megváltoztatására irányuló kérelem kézhezvételekor az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell az ARA.FSTD.100 bekezdés a) és b) pontjában ismertetett első értékelési eljárás vonatkozó követelményeit.
- b) Az illetékes hatóság nagyobb változtatások után, vagy ha úgy tűnik, hogy a repülésszimulációs oktatóeszköz nem teljesíti az első minősítése alapjául szolgáló feltételeket, különleges értékelést hajthat végre.
- c) Az illetékes hatóságnak mindig különleges értékelést kell végrehajtania, mielőtt magasabb szintű minősítést adna a repülésszimulációs oktatóeszköznek.

**ARA.FSTD.135 Megállapítások és kiigazító intézkedések – repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványa**

Az illetékes hatóságnak az ARA.GEN.350 bekezdéssel összhangban a szükséges módon korlátoznia kell, fel kell függesztenie vagy vissza kell vonnia a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványát az alábbi – de nem kizárólag az alábbi – esetekben:

- a) a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványának megszerzése a benyújtott okirati bizonyíték meghamisításával történt;
- b) a repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezet a továbbiakban már nem tudja bizonyítani, hogy a repülésszimulációs oktatóeszköz teljesíti a minősítési bázisában előírt követelményeket; vagy
- c) a repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezet a továbbiakban már nem teljesíti az ORA rész vonatkozó követelményeit.

**ARA.FSTD.140 Nyilvántartás**

Az ARA.GEN.220 bekezdésben előírt nyilvántartásokon kívül az illetékes hatóságnak vezetnie kell és naprakészen kell tartania egy jegyzéket a felügyelete alá tartozó minősített repülésszimulációs oktatóeszközökről, az értékelések esedékeségi időpontjairól és az értékelések tényleges végrehajtásáról.

AeMC ALFEJEZET

**A REPÜLŐORVOSI KÖZPONTOKRA (AeMC) VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK****I. SZAKASZ****Általános rész****ARA.AeMC.110 Első tanúsítási eljárás**

A repülőorvosi központokra vonatkozó tanúsítási eljárásnak az ARA.GEN.310 bekezdésben leírt előírásokat kell követnie.

**ARA.AeMC.150 Megállapítások és kiigazító intézkedések – repülőorvosi központok**

Az 1. szintű megállapítások – az ARA.GEN.350 bekezdés sérelme nélkül – magukban foglalják az alábbiakat, de nem csak azokra korlátozódnak:

- a) nincs megnevezve a repülőorvosi központ vezetője;
- b) nincs biztosítva az orvosi titoktartás a repülőorvosi leleteket illetően; és
- c) az illetékes hatóság nem kapja meg az orvosi és statisztikai adatokat ellenőrzési célokra.



▼ **M1**

## MED ALFEJEZET

**A REPÜLŐORVOSI MINŐSÍTÉSRE VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK****I. SZAKASZ****Általános rész****ARA.MED.120 Egészségügyi minősítők**

Az illetékes hatóságnak ki kell neveznie legalább egy egészségügyi minősítőt az e fejezetben leírt feladatok végrehajtására. Az egészségügyi minősítőnek orvosi képesítéssel és engedéllyel kell rendelkeznie, valamint az alábbiakkal:

- a) a szakvizsgák letétele utáni legalább 5 év önálló orvosi gyakorlat;
- b) a repülőorvosi területhez szükséges szaktudás és tapasztalat; és
- c) a repülőorvosi minősítés terén elvégzett szakképzés.

**ARA.MED.125 Az engedélyező hatósághoz fordulás**

Amikor egy repülőorvosi központ vagy kijelölt vizsgáló repülőorvos a kérelmező alkalmasságára vonatkozó döntést a szakszolgálati engedélyt kiadó hatósághoz utalta:

- a) az illetékes hatóság által kijelölt egészségügyi minősítő vagy orvosi stáb értékeli a vonatkozó egészségügyi dokumentációt, és szükség esetén további egészségügyi dokumentációt, vizsgálatot vagy ellenőrzést kér;
- b) az egészségügyi minősítő dönti el, hogy a kérelmező alkalmas-e arra, hogy repülőorvosi minősítést kapjon, szükség esetén egy vagy akár több korlátozással.

▼ **M3****ARA.MED.130 A repülőorvosi minősítésre szolgáló nyomtatvány**

A repülőorvosi minősítésnek meg kell felelnie a következő előírásoknak:

- a) Tartalom:
  - 1. Az az állam, ahol a pilóta-szakszolgálati engedélyt kiadták vagy kiadását kérelmezték (I),
  - 2. Repülőorvosi minősítési osztály (II),
  - 3. A minősítés sorszáma: a sorszám azon állam ENSZ-országkódjával kezdődik, ahol a pilóta-szakszolgálati engedélyt kiadták vagy kiadását kérelmezték, és egy arab számokból és latin betűkből álló kódsor követi (III);
  - 4. A birtokos neve (IV),
  - 5. A birtokos állampolgársága (VI),
  - 6. A birtokos születési ideje: (nn/hh/éééé) (XIV),
  - 7. A birtokos aláírása (VII),
  - 8. Korlátozás(ok) (XIII),
  - 9. A repülőorvosi minősítés lejárat dátuma (IX) a következők tekintetében:
    - i. 1. osztályú, egypilótás, kereskedelmi célú utasszállító repülések,
    - ii. 1. osztályú egyéb kereskedelmi célú repülések,
    - iii. 2. osztályú repülések,
    - iv. LAPL
  - 10. A repülőorvosi alkalmassági vizsgálat időpontja
  - 11. Az utolsó EKG-vizsgálat időpontja

**▼ M3**

12. Az utolsó audiogram-vizsgálat időpontja
  13. A kiadás dátuma és a minősítést kiadó vizsgáló repülőorvos vagy egészségügyi minősítő aláírása. A mezőben feltüntethető a házi orvos neve is, ha a minősítést kiadó tagállam nemzeti törvényei szerint jogosult repülőorvosi minősítés kiadására.
  14. Pecsét vagy bélyegző (XI)
- b) Anyag: A házi orvos által kiadott LAPL szakszolgálati engedély kivételével az engedélyt olyan papírból vagy egyéb anyagból kell készíteni, amelyen nem lehet módosítást vagy törlést végrehajtani anélkül, hogy az ne látszana rajta. A nyomtatványon kizárólag az illetékes hatóság engedélyével lehet bejegyzést vagy törlést végezni.
  - c) Nyelv: A minősítést az adott országban használt nyelv(ek)en és angolul, valamint az engedélyező hatóság által szükségesnek ítélt egyéb nyelveken kell kiállítani.
  - d) A repülőorvosi minősítésen szereplő minden dátumot nn/hh/éééé formában kell megadni.

**▼ M1****ARA.MED.135 Repülőorvosi nyomtatványok**

Az illetékes hatóságnak nyomtatványokat kell használnia a következő célokra:

- a) a repülőorvosi minősítés kérelmezésére szolgáló nyomtatvány;
- b) a vizsgálati leleteket tartalmazó nyomtatvány 1. és 2. osztályba sorolt kérelmezők számára; és
- c) a vizsgálati leleteket tartalmazó nyomtatvány könnyűlégi jármű-pilóta szakszolgálati engedélyhez (LAPL) szükséges repülőorvosi minősítést kérelmezők számára.

**ARA.MED.145 A házi orvos illetékes hatóságnak tett bejelentése**

Az illetékes hatóságnak – adott esetben – ki kell alakítania egy bejelentési eljárást a házi orvosok számára, hogy azok biztosan tisztában legyenek a MED.B.095 bekezdésben leírt egészségügyi követelményekkel.

**ARA.MED.150 Nyilvántartás**

- a) Az ARA.GEN.220 bekezdésben előírt nyilvántartásokon kívül az illetékes hatóságnak be kell építenie nyilvántartási rendszerébe a kijelölt vizsgáló repülőorvosok, a repülőorvosi központok és a házi orvosok által végzett repülőorvosi alkalmassági vizsgálatok és értékelések adatait is.
- b) A szakszolgálati engedélyek birtokosainak minden repülőorvosi leletüket legalább az utolsó repülőorvosi minősítésük lejártát követő 10 évig meg kell őrizniük.
- c) Repülőorvosi véleményezés és szabványosítás céljából a repülőorvosi leleteket a kérelmezőnek vagy a szakszolgálati engedély birtokosának írásos beleegyezése után lehet az alábbiak rendelkezésére bocsátani:
  1. repülőorvosi központ, kijelölt vizsgáló repülőorvos vagy házi orvos részére repülőorvosi véleményezés céljából;
  2. orvosi felülvizsgáló testület részére, amelyet az illetékes hatóság állíthat fel határesetek másodlagos felülvizsgálatára;
  3. illetékes szakorvos részére, repülőorvosi véleményezés céljából;
  4. más tagállam illetékes hatóságának egészségügyi minősítője részére, együttes ellenőrzés céljából;
  5. az érintett kérelmező vagy szakszolgálati engedély-birtokos részére, saját írásban benyújtott kérésére; és
  6. a kérelmezőnek vagy a szakszolgálati engedély birtokosának anonimizálása után az Ügynökség részére, szabványosítási célokra.

▼ **M1**

- d) Az illetékes hatóság a repülőorvosi leleteket a c) pontban említetteken kívül egyéb célokra is rendelkezésre bocsáthatják a 95/46/EK irányelvet a nemzeti jogba átültető jogszabályokkal összhangban.
- e) Az illetékes hatóság jegyzéket vezet az alábbiakról:
1. a hatóság által kiadott tanúsítással rendelkező összes kijelölt vizsgáló repülőorvos; és
  2. adott esetben a tagállam területén kijelölt vizsgáló repülőorvosként eljáró háziorvos.
- Ezeket a jegyzékeket kérésre be kell mutatniuk a többi tagállamnak, illetve az Ügynökségnek.

▼ **M9****ARA.MED.160 Információcsere az orvosi minősítésekről egy központi adatbázison keresztül**

- a) Az Ügynökségnek létre kell hoznia és üzemeltetnie kell egy központi adatbázist, az Európai Repülés-egészségügyi Adattárat (EAMR).
- b) Az 1. osztályú orvosi minősítések kérelmezőinek és birtokosainak orvosi minősítése és felügyelete, valamint a repülőorvos-szakértők és a repülőorvosi központok felügyelete céljából a c) pontban említett személyek az Európai Repülés-egészségügyi Adattáron keresztül megosztják a következő információkat:
1. az 1. osztályú orvosi minősítések kérelmezőinek és birtokosainak alapvető adatai: az engedélyező hatóság; vezetéknev és utónév; születési idő; állampolgárság; e-mail-cím és a kérelmező által megadott egy vagy több azonosító okmány (nemzeti személyazonosító igazolvány vagy útlevél) száma;
  2. az 1. osztályú orvosi minősítés adatai: az orvosi vizsgálat időpontja vagy – amennyiben az orvosi vizsgálat nem zárult le – az orvosi vizsgálat kezdetének időpontja; az 1. osztályú orvosi minősítés kiállításának és lejáratának időpontja; a vizsgálat helye; a korlátozások állapota; az adott minősítés állapota (új, kiállítva, felfüggesztve vagy visszavonva); a minősítést kiállító engedélyező hatóság egészségügyi minősítőjének egyedi hivatkozási száma, illetve a repülőorvos-szakértőnek vagy a repülőorvosi központnak és az illetékes hatóságuknak az egyedi hivatkozási száma.
- c) A b) pontban megjelölt célokból az alábbi személyek hozzáférhetnek az Európai Repülés-egészségügyi Adattárhoz és az abban tárolt információkhoz:
1. az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője vagy birtokosa engedélyező hatóságának egészségügyi minősítői, valamint a hatóság erre kellően felhatalmazott egyéb munkatársai, akik feladata a szóban forgó kérelmező vagy birtokos adatainak létrehozása vagy kezelése a rendeletben előírtan megfelelően;
  2. repülőorvos-szakértők és repülőorvosi központok kellően felhatalmazott munkatársai, akiknek a kérelmező vagy a birtokos a MED.A.035 b) pontja 2. alpontjának megfelelően benyújtotta nyilatkozatát;
  3. az illetékes hatóság kellően felhatalmazott munkatársai, akik a kérelmezők vagy birtokosok repülés-egészségügyi értékelését végző repülőorvos-szakértők és repülőorvosi központok felügyeletéért felelnek.

Ezenkívül az Ügynökség és az illetékes nemzeti hatóságok egyéb személyeknek is hozzáférést adhatnak az Európai Repülés-egészségügyi Adattárhoz és az abban foglalt információkhoz, amennyiben ez az Európai Repülés-egészségügyi Adattár megfelelő működtetéséhez – így különösen annak műszaki karbantartásához – szükséges. Ebben az esetben az Ügynökség vagy az illetékes nemzeti hatóság biztosítja, hogy ezek a személyek kellő felhatalmazással és képességgel rendelkezzenek, hogy hozzáférésük arra korlátozódjon, ami miatt a hozzáférést megadták nekik, és hogy előzetes képzésben részesüljenek a vonatkozó adatvédelmi jogszabályokról és kapcsolódó biztosítékokról. Az illetékes hatóság minden esetben előzetesen tájékoztatja az Ügynökséget az ilyen személyek számára való hozzáférés megadásáról.

▼ **M9**

- d) A c) pontban említett engedélyező hatóságok, repülőorvos-szakértők és repülőorvosi központok minden egyes alkalommal, amikor az 1. osztályú orvosi minősítés egy kérelmezőjét vagy birtokosát megvizsgálták, haladéktalanul rögzítik a b) pontban említett adatokat az Európai Repülés-egészségügyi Adattárban, vagy szükség esetén frissítik azokat.
- e) Amennyiben az adatok a 45/2001/EK rendelet<sup>(1)</sup> 2. cikkének a) pontjában meghatározottak szerint személyes adatnak minősülnek, a c) pontban említett engedélyező hatóságok, repülőorvos-szakértők és repülőorvosi központok az ilyen adatok minden egyes bevitele vagy frissítése esetén előzetesen tájékoztatják erről az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét vagy birtokosát.
- f) Az Ügynökség biztosítja az Európai Repülés-egészségügyi Adattár és az abban foglalt információk integritását és biztonságát a megfelelő információ-technológiai infrastruktúrával. Az illetékes nemzeti hatóságokkal egyeztetve megállapítja és alkalmazza azokat a protokollokat és technológiai intézkedéseket, amelyek annak biztosításához szükségesek, hogy az Európai Repülés-egészségügyi Adattárhoz és az abban tárolt információkhoz való minden egyes hozzáférés jogszerű és biztonságos legyen.
- g) Az Ügynökség biztosítja, hogy az Európai Repülés-egészségügyi Adattárban tárolt információk tíz év után töröljének. Ezt az időszakot az érintett kérelmező vagy birtokos vonatkozásában kiállított utolsó 1. osztályú orvosi minősítés lejáratú időpontjától vagy az érintett kérelmező vagy birtokos vonatkozásában utoljára rögzített vagy frissített bejegyzés időpontjától kell számítani, a kettő közül a későbbi időpontot figyelembe véve.
- h) Az Ügynökség biztosítja, hogy az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezői vagy birtokosai hozzáférjenek az Európai Repülés-egészségügyi Adattárban tárolt, velük kapcsolatos információkhoz, és hogy tájékoztassák őket arról, hogy kérelmezhetik ezeknek az információknak a helyesbítését vagy törlését. Az engedélyező hatóságok értékelik ezeket a kérelmeket, és ahol úgy ítélik, hogy az érintett információ helytelen vagy a b) pontban megjelölt célok szempontjából szükségtelen, biztosítják ezen adatok helyesbítését vagy törlését.

▼ **M1***II. SZAKASZ**Kijelölt vizsgáló repülőorvosok***ARA.MED.200 A kijelölt vizsgáló repülőorvosok bizonyítványának kiadására, meghosszabbítására, megújítására és cseréjére vonatkozó eljárás**

- a) A kijelölt vizsgáló repülőorvosok minősítési eljárásának az ARA.GEN.315 bekezdésben leírt előírásokat kell követnie. A bizonyítvány kiadása előtt az illetékes hatóság előtt bizonyítani kell, hogy a kijelölt vizsgáló repülőorvos minden szükséges eszközzel rendelkezik az általa kérelmezett területen végzendő repülőorvosi alkalmassági vizsgálatok elvégzéséhez.

▼ **M3**

- b) Amikor az illetékes hatóság meggyőződött arról, hogy a kijelölt vizsgáló repülőorvos teljesíti a vonatkozó követelményeket, az e rész VII. függelékében található nyomtatványt használva, legfeljebb három éves időszakra kiadja, meghosszabbítja, megújítja vagy lecseréli a kijelölt vizsgáló repülőorvos bizonyítványát.

▼ **M1****ARA.MED.240 Kijelölt vizsgáló repülőorvosként eljáró házi orvosok**

Ha valamely tagállam területén a könnyűléggépjármű-pilóta szakszolgálati engedélyhez szükséges repülőorvosi alkalmassági vizsgálatokat házi orvosok is végezhetnek, az adott tagállam illetékes hatóságának értesítenie kell erről az Ügynökséget és a többi tagállam illetékes hatóságait.

**ARA.MED.245 A kijelölt vizsgáló repülőorvosok és a házi orvosok folyamatos ellenőrzése**

Az ARA.GEN.305 bekezdésben említett folyamatos ellenőrzési program kifejlesztése során az illetékes hatóságnak tekintetbe kell vennie a jogosultságaikat az általa ellenőrzött területen gyakorló kijelölt vizsgáló repülőorvosok és házi orvosok számát.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 45/2001/EK rendelete (2000. december 18.) a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 8., 2001.1.12., 1. o.).

▼ **M1****ARA.MED.250 A kijelölt vizsgáló repülőorvosi bizonyítvány korlátozása, felfüggesztése és visszavonása**

- a) Az illetékes hatóságnak korlátoznia kell, fel kell függesztenie vagy vissza kell vonnia a kijelölt vizsgáló repülőorvos bizonyítványát az alábbi esetekben:
1. a kijelölt vizsgáló repülőorvos már nem felel meg a vonatkozó követelményeknek;
  2. a kijelölt vizsgáló repülőorvos nem teljesíti a minősítésnek vagy a minősítés további fenntartásának feltételeit;
  3. hiányos a repülőorvosi nyilvántartás, vagy a kijelölt vizsgáló repülőorvos helytelen adatokat vagy információkat szolgáltatott;
  4. az orvosi leletek, bizonyítványok vagy a dokumentáció meghamisítása;
  5. repülőorvosi minősítést kérelmezőre vagy repülőorvosi minősítés birtokosára vonatkozó tények eltitkolása az illetékes hatóság elől, illetve megtévesztő vagy valótlan kijelentések vagy állítások közlése az illetékes hatósággal;
  6. a kijelölt vizsgáló repülőorvosi praxis ellenőrzése során tett megállapítások megszüntetésének elmulasztása; és
  7. a minősített kijelölt vizsgáló repülőorvos kérésére.
- b) A kijelölt vizsgáló repülőorvos bizonyítványát automatikusan vissza kell vonni a következő esetekben:
1. eltiltás az orvosi hivatás gyakorlásától; vagy
  2. törlés az orvosi szaknévsorból.

**ARA.MED.255 Végrehajtási intézkedések**

Ha az engedélyező hatóság az ellenőrzés során vagy bármilyen más módon bizonyítékot talál arra, hogy valamely repülőorvosi központ, kijelölt vizsgáló repülőorvos vagy házi orvos nem felel meg az előírásoknak, eljárást kell indítani az adott repülőorvosi központ, kijelölt vizsgáló repülőorvos vagy házi orvos által kiadott repülőorvosi minősítések felülvizsgálata céljából, és ha a repülésbiztonság fenntartása azt kívánja, érvénytelennek kell azokat nyilvánítani.

*III. SZAKASZ**Repülőorvosi minősítés***ARA.MED.315 A repülőorvosi leletek felülvizsgálata**

Az engedélyező hatóságnak eljárással kell rendelkeznie a következőkre:

- a) a repülőorvosi központoktól, a kijelölt vizsgáló repülőorvosoktól és házi orvosoktól kapott vizsgálati eredmények és értékelési jelentések felülvizsgálata, és nevezettek tájékoztatása az értékelési folyamat során tapasztalt következtetésekről, valamint elkövetett tévedésekről és hibákról; és
- b) a vitás esetekben saját kérésükre segítségnyújtás a kijelölt vizsgáló repülőorvosoknak és a repülőorvosi központoknak a repülőorvosi alkalmasságra vonatkozó döntéseiket illetően.

**ARA.MED.325 Másodlagos felülvizsgálati eljárás**

Az illetékes hatóságnak ki kell alakítania a határesetek és kétes esetek repülőorvosi szakterületen tapasztalatot szerzett független orvosi tanácsadók bevonásával történő felülvizsgálati eljárását, melynek során mérlegelik a kérelmező repülőorvosi minősítésre való alkalmasságát, és tanácsot adnak azt illetően.

▼ **M4****ARA.MED.330 Különleges egészségi állapotok**

- a) Ha olyan új orvosi technológiát, gyógyszert vagy eljárást találnak, amely indokolhatja a – követelményeknek másképp meg nem felelő – kérelmező alkalmassá minősítését, kutatásokat lehet folytatni az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlásának igazolására.
- b) A kutatások céljára az illetékes hatóság – legalább egy másik illetékes hatósággal együttműködve – kidolgozhat és kiértékelhet egy orvosi vizsgálati protokollt, amely alapján ezen illetékes hatóságok meghatározott számú és a megfelelő korlátozásokkal ellátott pilóta-szakszolgálati orvosi minősítést adhatnak ki.

▼ **M4**

- c) A repülőorvosi központok és repülőorvosok csak akkor adhatnak ki orvosi minősítést egy kutatási protokoll alapján, ha az illetékes hatóság őket erre utasítja.
- d) A protokollról az érintett illetékes hatóságok állapotnak meg, és annak legalább a következőket kell tartalmaznia:
1. kockázatértékelés;
  2. a szakirodalom áttekintése és értékelése annak igazolására, hogy a kutatási protokoll alapján kiadott orvosi minősítés nem veszélyezteti az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását;
  3. részletes kiválasztási szempontok azon pilóták kiválasztásához, akik esetében alkalmazható a protokoll;
  4. az orvosi minősítésbe bejegyzendő korlátozások;
  5. az érintett illetékes hatóságok által alkalmazandó felügyeleti eljárások;
  6. a protokoll alkalmazásának megszüntetését eredményező feltételek meghatározása.
- e) A protokollnak meg kell felelnie a vonatkozó etikai elveknek.
- f) A protokoll alapján kiállított orvosi minősítéssel rendelkező engedélyesek engedélyében szereplő jogosultságok gyakorlását a kutatási protokollban részt vevő tagállamban lajstromozott légi járművel való repülésre kell korlátozni. Ezt a korlátozást jelezni kell az orvosi minősítésen.
- g) A részt vevő illetékes hatóságok:
1. az Ügynökség rendelkezésére bocsátják a következőket:
    - i. a kutatási protokollt annak végrehajtása előtt;
    - ii. minden részt vevő illetékes hatóság kijelölt kapcsolattartójának adatait és képesítését;
    - iii. dokumentált jelentéseket az eredményesség rendszeres értékeléséről;
  2. a kutatási protokoll részleteit a végrehajtást megelőzően tájékoztatási céllal a fennhatóságuk alá tartozó repülőorvosi központok és repülőorvosok rendelkezésére bocsátják.

▼ **M7**

## DTO ALRÉSZ

**A BEJELENTETT KÉPZÉSI SZERVEZETEKRE (DTO-K) VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK****ARA.DTO.100 Az illetékes hatóságnak történő bejelentés**

- a) Az illetékes hatóság a DTO bejelentésének kézhezvételekor ellenőrzi, hogy a bejelentés tartalmazza-e a VIII. melléklet (DTO rész) DTO.GEN.115 pontjában meghatározott valamennyi információt, és a DTO képviselője számára visszaigazolja a bejelentés kézhezvételét, a visszaigazolásban pedig egyedi DTO nyilvántartási számot is meghatároz.

▼ **M12**

- b) Amennyiben a bejelentés nem tartalmazza az előírt információkat, vagy olyan információkat tartalmaz, amelyek az (EU) 2018/1139 rendelet IV. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek, az e rendelet I. mellékletében (FCL rész) és VIII. mellékletében (DTO rész) foglalt követelményeknek vagy az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletében (BFCL rész) és az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletében (SFCL rész) foglalt követelményeknek való nem megfelelésre engednek következtetni, az illetékes hatóság az ARA.GEN.350 pont da) pontjával összhangban jár el.

**▼ M7****ARA.DTO.105 A bejelentések módosítása**

Az illetékes hatóság a DTO bejelentésében foglalt információk változására vonatkozó értesítés kézhezvételekor az ARA.DTO.100 ponttal összhangban jár el.

**ARA.DTO.110 Az oktatási program megfelelőségének ellenőrzése****▼ M12**

a) Az illetékes hatóság a DTO oktatási programjának és a program esetleges módosításainak – amelyekről a VIII. melléklet (DTO rész) DTO.GEN.115 pontjának c) pontjával összhangban értesítették – vagy a DTO oktatási programjának jóváhagyása iránti, az említett melléklet DTO.GEN.230 pontjának c) pontjával összhangban benyújtott kérelem kézhezvételekor ellenőrzi, hogy az említett oktatási programok megfelelnek-e az I. melléklet (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. melléklete (BFCL rész) vagy adott esetben az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. melléklete (SFCL rész) követelményeinek

**▼ M7**

b) Az illetékes hatóság, amennyiben meggyőződött arról, hogy a DTO oktatási programja és annak esetleges későbbi módosításai megfelelnek az említett követelményeknek, erről írásban tájékoztatja a DTO képviselőjét, vagy a VIII. melléklet (DTO rész) DTO.GEN.230 pontjának c) pontjában említett esetben jóváhagyja az oktatási programot. A hatóság az említett jóváhagyáshoz az e melléklet (ARA rész) VIII. függelékében szereplő nyomtatványt használja.

c) Az illetékes hatóság nem megfelelés esetén az ARA.GEN.350 pont da) pontjával összhangban jár el, vagy pedig a VIII. melléklet (DTO rész) DTO.GEN.230 pontjának c) pontjában említett esetben elutasítja az oktatási program jóváhagyása iránti kérelmet.

▼ **M4***I. függelék***Hajózószemélyzeti szakszolgálati engedély**▼ **M12**

A tagállamok által az I. melléklettel (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletével (BFCL rész) vagy az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletével (SFCL rész) összhangban kibocsátott hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélynek a következő előírásoknak kell megfelelnie:

▼ **M4**

a) Tartalom. A tételszámot mindig a tétel fejlécével együtt kell feltüntetni. Az I–XI. tétel „állandó” tétel, míg a XII–XIV. tétel „változó” tétel, amelynek a fő nyomtatványtól különálló vagy arról leválasztható részként kell megjelennie. Minden különálló vagy leválasztható résznek a szakszolgálati engedély egyértelműen azonosítható részének kell lennie.

(1) Állandó tételek:

- (I) a szakszolgálati engedélyt kibocsátó állam;
- (II) a szakszolgálati engedély megnevezése;

▼ **M12**

(III) a szakszolgálati engedély sorszáma, amely a szakszolgálati engedélyt kibocsátó állam ENSZ-országkódjával kezdődik, melyet az „FCL”, „BFCL” vagy adott esetben az „SFCL” betűsor, majd egy arab számokból és latin betűkből álló kódsor követ;

▼ **M4**

(IV) a birtokos neve (latin betűkkel, akkor is, ha az adott ország nyelve(i) másfajta írásmódot használ(nak));

(IVa) születési idő;

(V) a birtokos lakcíme;

(VI) a birtokos állampolgársága;

(VII) a birtokos aláírása;

(VIII) illetékes hatóság, és ha szükséges, a szakszolgálati engedély kiadásának feltételei;

(IX) az érvényesség igazolása és a biztosított jogosultságok jóváhagyása;

(X) a szakszolgálati engedélyt kiállító hatósági személy aláírása és a kiadás dátuma; és

(XI) az illetékes hatóság pecsétje vagy bélyegzője.

(2) Változó tételek:

▼ **M12**

(XII) jogosítások, tanúsítványok, valamint ballonok és vitorlázó repülőgépek esetében jogosultságok: osztály, típus, oktatói tanúsítvány stb., a lejárati dátumával (értelemszerűen). A rádiókommunikációs (R/T, radio telephony) jogosultságok feltüntethetők a szakszolgálati engedélyben vagy külön tanúsítványon;

▼ **M6**

(XIII) megjegyzések: például a korlátozásokkal kapcsolatos vagy a jogosultságokat igazoló bejegyzések, beleértve a nyelvismereti igazolást is, az engedély automatikus érvényesítésére vonatkozó megjegyzések és a II. mellékletben szereplő légi járművekhez kapcsolódó jogosítások, amennyiben azokat kereskedelmi célú légi fuvarozásban használják; és

▼ **M4**

(XIV) az illetékes hatóság által előírt bármilyen egyéb adat (például a születési hely/származási hely).

b) Anyag. Az engedélyt olyan papírból vagy egyéb anyagból kell készíteni, amelyen nem lehet módosítást vagy törlést végrehajtani anélkül, hogy az látszana rajta. Az illetékes hatóságnak a nyomtatványon végzendő minden bejegyzést vagy törlést egyértelmű módon engedélyeznie kell.



▼ **M4**

- c) Nyelv. A szakszolgálati engedélyt az adott országban használt nyelv(ek)en és angolul, valamint az illetékes hatóság által szükségesnek ítélt egyéb nyelveken, nyomtatva kell kiállítani.

## Fedőlap

<p>Az illetékes hatóság neve és logója</p> <p>(Angolul és az illetékes hatóság által meghatározott egyéb nyelv(ek)en)</p> <p>EUROPEAN UNION</p> <p>(csak angolul)</p> <p>HAJÓZÓSZEMÉLYZETI SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY</p> <p>(Angolul és az illetékes hatóság által meghatározott egyéb nyelv(ek)en)</p> <p>►<sup>(1)</sup> Az FCL résszel/BFCL résszel/SFCL résszel összhangban kibocsátva (a nem kívánt rész törlendő) ◀</p> <p>A szakszolgálati engedély megfelel az ICAO előírásainak, kivéve a LAPL és EIR szakszolgálati engedély jelentette jogosultságokat.</p> <p>(Angolul és az illetékes hatóság által meghatározott egyéb nyelv(ek)en)</p> <p>141. számú EASA-nyomtatvány, 2. kiadás</p>	<p>Követelmények</p> <p>Nem EU-tagállamok esetében a »European Union« felirat törlendő.</p> <p>Minden lap egy nyolcad A4-es méretű.</p>
---	---

►<sup>(1)</sup> **M12**

## 2. oldal.

I	Kibocsátó állam	Követelmények
III	A szakszolgálati engedély száma	► <sup>(1)</sup> A szakszolgálati engedély sorszáma mindig a kibocsátó tagállam ENSZ-országkódjával kezdődik, és az »FCL«, »BFCL.« vagy »SFCL.« karaktersorral folytatódik (értelemszerűen). ◀
IV	A birtokos vezetékneve és utóneve	
IVa	Születési idő (lásd az útmutatót)	A szabványos angol dátumformátumot kell használni, azaz: nap/hónap/teljes év (például: 21/01/2014).
XIV	Születési hely	
V	A birtokos címe: Utca, város, terület, irányítószám.	
VI	Állampolgárság:	
VII	A birtokos aláírása	
VIII	Kibocsátó illetékes hatóság Például: Ez a CPL(A) szakszolgálati engedély a(z) ..... (harmadik ország) ..... által kiadott ATPL szakszolgálati engedélyen alapul.	
X	A kiállító hatósági személy aláírása és a kiadás dátuma	
XI	A kibocsátó illetékes hatóság pecsétje vagy bélyegzője	

►<sup>(1)</sup> **M12**

▼ **M4**

3. oldal.

II	A szakszolgálati engedély megnevezése, első kiadásának dátuma és a kibocsátó ország országkódja	► <sup>(1)</sup> Az FCL részben, a BFCL részben és az SFCL részben használt rövidítéseket (pl. PPL(H) (helikopter magánpilóta szakszolgálati engedély), ATPL(A) (repülő-gépes közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély) stb.) kell használni. ◀ A szabványos angol dátumformátumot kell használni, azaz: nap/hónap/teljes év (például: 21/01/2014).
IX	Érvényesség: A szakszolgálati engedély biztosította jogosultságokat csak akkor lehet gyakorolni, ha a birtokosnak az adott jogosultsághoz érvényes repülőorvosi minősítése is van. A szakszolgálati engedély birtokosának azonosítása végett fényképes igazolványt is kell a birtokosnak magánál tartania.	Nincs meghatározva, hogy ez milyen dokumentum legyen, de a szakszolgálati engedélyt kibocsátó állam területén kívül az útlevelel elegendő.
XII	Rádiókommunikációs jogosultságok: A szakszolgálati engedély birtokosa bizonyította szak-képzettségét a légi jármű-fedélzeti rádiókommunikációs berendezések ..... (a nyelv(ek) megadása) ..... nyelven való üzemeltetése terén.	
XIII	Megjegyzések: Nyelvismeret: (nyelv(ek)/szint/érvényesség dátuma)	A szakszolgálati engedéllyel kapcsolatos minden egyéb szükséges információt és az ICAO-, EK- vagy EU-előírások vagy -rendeletek által engedélyezett minden jogosultságot itt lehet megadni. A nyelvismereti igazolás(oka)t, a nyelvismeret szintjét és érvényességét itt kell megadni. LAPL szakszolgálati engedély esetén: A LAPL szakszolgálati engedély kiadása nem az ICAO-előírásoknak megfelelően történik. ► <sup>(2)</sup> SPL esetében, az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet ► <sup>(3)</sup> 3b. cikk (2) bekezdésének a) pontja ◀ említett esetek kivételével: A műrepülési és vitorlázó repülőgépre vonatkozó felhőrepülési, valamint az indítási módzatokra vonatkozó jogosultságok az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész) SFCL.155, SFCL.200 és SFCL.215 pontja szerint gyakorolhatók. ◀

►<sup>(1)</sup> (2) **M12**►<sup>(3)</sup> **M14**

További oldalak – Követelmények

A szakszolgálati engedély 1., 2. és 3. oldalának összhangban kell lennie az e pontban meghatározott formátummal. Az illetékes hatóságok további egyedi oldalakat adhatnak hozzá, amelyek legalább a következő információkat tartalmazzák:

- jogosítások, minősítések, bejegyzések és jogosultságok,
- a jogosítások és az oktatói vagy vizsgáztatói minősítések biztosította jogosultságok lejárata napja,
- a vizsgálat vagy ellenőrzés napja,
- megjegyzések és korlátozások (repülési korlátozások),
- a vizsgáztatói és/vagy oktatói tanúsítás számának és az aláírásnak fenntartott mezők – amennyiben alkalmazható,
- rövidítések.

Ezen a további oldalakon az illetékes hatóságok vagy a kifejezetten felhatalmazott oktatók és vizsgáztatók végezhetnek bejegyzéseket.

A jogosítások és minősítések első kiállítását az illetékes hatóságnak kell bejegyeznie. A jogosítások és minősítések meghosszabbítását vagy megújítását az illetékes hatóság, vagy az általa erre külön felhatalmazott oktatók és vizsgáztatók jegyezhetik be.

Az üzemeltetési korlátozásokat a „Megjegyzések és korlátozások” mezőbe kell beírni a megfelelő korlátozott jogosultság mellé, például: másodpilótával végrehajtott műszer szerinti repülésre jogosító (IR – Instrument Rating) vizsga, az oktatói jogok 1 légi járműtípusra korlátozva.

A meg nem hosszabbított jogosításokat az illetékes hatóság törölheti a szakszolgálati engedélyből.

▼ **M1**

## AZ ARA RÉSZ VI. MELLÉKLETÉNEK II. Függeléke

**A légiutas-kísérő tanúsítvány szabványos esasa-formátuma**

A tagállamok által a CC részzel összhangban kibocsátott légiutas-kísérő tanúsítványoknak a következő előírásoknak kell megfelelnie:

<p><b>1. LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ TANÚSÍTVÁNY</b> Kibocsátva a CC részzel összhangban.</p> <p><b>2. Hivatkozási szám:</b></p> <p><b>3. Kibocsátó állam:</b></p> <p><b>4. A birtokos teljes neve:</b></p> <p><b>5. Születési idő és hely:</b></p> <p><b>6. Nemzetiség:</b></p> <p><b>7. A birtokos aláírása:</b></p> <p><b>8. Illetékes hatóság:</b></p> <p><b>9. Kibocsátó testület:</b> <i>Hivatalos pecsét, bélyegző vagy logó</i></p> <p><b>10. A kiállító hatósági személy aláírása:</b></p> <p><b>11. A kibocsátás dátuma:</b></p> <p>12. A tanúsítvány birtokosa csak akkor gyakorolhatja légiutas-kísérői jogosultságait a kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi járműveken, ha teljesíti a CC résznek a folyamatos alkalmasságra és az érvényes légi jármű-típusképesítésre vonatkozó követelményeit.</p> <p>142. számú EASA-nyomtatvány, 1. kiadás</p>
--

Útmutató:

▼ **M3**

- a) A légiutaskísérő-tanúsítványnak tartalmaznia kell a 142. számú EASA-nyomtatványban megadott összes tételt az alábbi 1–12. tételnek megfelelően.
- b) A nyomtatvány mérete vagy 105 mm × 74 mm (egy nyolcad A4-es méretű), vagy 85 mm × 54 mm, és olyan anyagból készül, amelyen nem lehet módosítást vagy törlést végrehajtani anélkül, hogy az ne látszana rajta.

▼ **M1**

- c) A dokumentumot angolul és az illetékes hatóság által szükségesnek ítélt egyéb nyelveken, nyomtatva kell kiállítani.
- d) A dokumentumot az illetékes hatóság vagy egy légiutas-kísérő tanúsítványok kiadására felhatalmazott szervezet bocsátja ki. Utóbbi esetben a szervezetnek utalnia kell a tagállam illetékes hatósága általi felhatalmazásra.
- e) A légiutas-kísérő tanúsítványt minden tagállam elismeri, és másik tagállamban történő munkavállalás esetén nincs szükség a dokumentum cseréjére.

1. tétel: A „LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ TANÚSÍTVÁNY” felirat, és utalás a CC részre
2. tétel: A tanúsítvány hivatkozási száma a tagállam ENSZ-országkódjával kezdődik, amelyet legalább a kibocsátás évének utolsó két számjegye, majd az illetékes hatóság által kialakított kódrendszernek megfelelő egyedi hivatkozási szám követ (például: BE-08-xxxx).
3. tétel: A tanúsítványt kibocsátó tagállam.
4. tétel: A birtokos hivatalos személyazonosító okmányaiában szereplő teljes név (vezetéknév és utónév).

**▼ M1**

5. és 6. tétel: A birtokos hivatalos személyazonosító okmányaiában szereplő születési idő és hely, valamint nemzetiség.
7. tétel: A birtokos aláírása.

**▼ M3**

8. tétel: Ide a tanúsítványt kibocsátó tagállam illetékes hatóságának azonosító adatait kell beírni. Meg kell adni az illetékes hatóság teljes nevét, postai címét, és el kell helyezni hivatalos pecsétjét, bélyegzőjét vagy logóját.

**▼ M4**

9. tétel: Ha az illetékes hatóság a kibocsátó testület, akkor az „illetékes hatóság” kifejezést, valamint az illetékes hatóság hivatalos pecsétjét, bélyegzőjét vagy logóját kell itt megjeleníteni. Csak ebben az esetben az illetékes hatóság eldöntheti, hogy hivatalos pecsétjét, bélyegzőjét vagy logóját a 8. tételnél is meg kell-e jeleníteni.

**▼ M1**

10. tétel: A kibocsátó testület nevében eljáró hatósági személy aláírása.
11. tétel: A szabványos angol dátumformátumot kell használni, azaz: nap/hónap/teljes év (például: 22/02/2008).
12. tétel: Ez a mondat angolul, valamint teljes és pontos fordítása az illetékes hatóság által szükségesnek ítélt egyéb nyelveken.

▼ **M12**

*AZ ARA RÉSZ VI. MELLÉKLETÉNEK III. Függeléke*

**JÓVÁHAGYOTT KÉPZŐ SZERVEZET (ATO) BIZONYÍTVÁNYA**

**Európai Unió \***

**Illetékes hatóság**

**JÓVÁHAGYOTT KÉPZŐ SZERVEZET BIZONYÍTVÁNYA**

[BIZONYÍTVÁNY SZÁMA/HIVATKOZÁS]

Az 1178/2011/EU bizottsági rendelet [és az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet/az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet (A NEM KÍVÁNT RÉSZ TÖRLENDŐ)] alapján az alább ismertetett feltételek mellett az [illetékes hatóság] ezennel tanúsítja, hogy a(z)

[A KÉPZŐ SZERVEZET NEVE]

[A KÉPZŐ SZERVEZET CÍME]

az ORA rész szerinti tanúsított képző szervezetnek minősül, és a mellékelt tanfolyam-jóváhagyásban felsorolt, az FCL rész szerinti tanfolyamokat (beleértve a repülésszimulációs oktatóeszközök használatát is)/a BFCL rész szerinti tanfolyamokat/az SFCL rész szerinti tanfolyamokat (A NEM KÍVÁNT RÉSZ TÖRLENDŐ) tarthat.

**FELTÉTELEK:**

Ez a bizonyítvány csak a mellékelt tanfolyam-jóváhagyásban felsorolt, az FCL rész szerinti tanfolyamok tartására vonatkozó jogosultságokra és hatáskörre korlátozódik, beleértve a repülésszimulációs oktatóeszközök használatát.

A bizonyítvány mindaddig érvényes, amíg a jóváhagyott szervezet teljesíti az ORA rész, az FCL rész, a BFCL rész, az SFCL rész (A NEM KÍVÁNT RÉSZ TÖRLENDŐ) és más vonatkozó szabályozások előírásait.

Amennyiben a szervezet a korábban említett feltételeknek megfelel, a bizonyítvány érvényben marad, kivéve, ha lemondanak róla, hatálytalanítják, korlátozzák, felfüggesztik vagy visszavonják.

A kiállítás kelte:

Aláírás:

[Illetékes hatóság]

\* Nem EU-tagállamok esetében az „Európai Unió” felirat törlendő.

143. számú EASA-nyomtatvány, 2. kiadás – 1/2. oldal

▼ **M12**

**JÓVÁHAGYOTT KÉPZŐ SZERVEZET BIZONYÍTVÁNYA**  
**TANFOLYAM-JÓVÁHAGYÁS**

Melléklet a következő számú jóváhagyott képző szervezeti bizonyítványhoz:

[BIZONYÍTVÁNY SZÁMA/HIVATKOZÁS]

[A KÉPZŐ SZERVEZET NEVE]

megkapta a jogosultságot az FCL rész, a BFCL rész, az SFCL rész (A NEM KÍVÁNT RÉSZ TÖRLENDŐ) szerinti alábbi tanfolyamok megtartására és a következő repülésszimulációs oktatóeszközök használatára:

Tanfolyam	Használt repülésszimulációs oktatóeszköz(ök) a betűkóddal együtt <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványában feltüntetett módon

Ez a tanfolyam-jóváhagyás mindaddig érvényes, amíg:

- a jóváhagyott kiképző szervezet bizonyítványát nem hatálytalanítják, korlátozzák, függesztik fel vagy vonják vissza, illetve nem mondanak le róla; és
- minden tevékenység megfelel az ORA rész, az FCL rész, a BFCL rész, az SFCL rész (A NEM KÍVÁNT RÉSZ TÖRLENDŐ), valamint más vonatkozó szabályozások előírásainak, és a szervezet dokumentációiban szereplő, az ORA részben előírt eljárásoknak, ha vannak ilyenek.

A kiállítás kelte:

Aláírás: [Illetékes hatóság]

A tagállam/az EASA képviselőjében

143. számú EASA-nyomtatvány, 2. kiadás – 2/2. oldal

**▼ M1**

*Az ARA RÉSZ VI. MELLÉKLETÉNEK IV. függeléke*

**REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZ MINŐSÍTŐ BIZONYÍTVÁNYA****Bevezetés**

A repülésszimulációs oktatóeszközök minősítő bizonyítványaként a 145. számú EASA-nyomtatványt kell használni. Ennek a dokumentumnak tartalmaznia kell a repülésszimulációs oktatóeszköz műszaki adatait, beleértve minden korlátozást és különleges felhatalmazást vagy jóváhagyást az érintett repülésszimulációs oktatóeszközre vonatkozóan. A minősítő bizonyítványt angolul és az illetékes hatóság által meghatározott egyéb nyelv(ek)en, nyomtatva kell kiállítani.

Az átalakítható repülésszimulációs oktatóeszközök esetében külön minősítő bizonyítvány szükséges minden légi jármű-típushoz. A más hajtóművekkel vagy motorokkal és eltérő berendezésekkel ellátott ugyanazon repülésszimulációs oktatóeszköz esetében nincs szükség külön minősítő bizonyítványra. Minden minősítő bizonyítványt el kell látni betűkből álló előtagkódot tartalmazó sorszámmal, amely egyedi az adott repülésszimulációs oktatóeszközre. A betűkódnak a kibocsátó illetékes hatóságra jellemző egyedi betűkódnak kell lennie.



European Union (\*)

Illetékes hatóság

**REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZ MINŐSÍTŐ BIZONYÍTVÁNYA**

HIVATKOZÁS:

Az 1178/2011/EU bizottsági rendelet alapján az alább ismertetett feltételek mellett az [illetékes hatóság] ezennel igazolja, hogy a(z)

REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZ [TÍPUS ÉS BETŰKÓD]

mely az alábbi helyen található: [A SZERVEZET NEVE ÉS CÍME]

teljesíti az OR részben előírt, a repülésszimulációs oktatóeszköz mellékelt műszaki adataiban szereplő körülményektől függő minősítési követelményeket.

Ez a minősítő bizonyítvány mindaddig érvényben marad, amíg a repülésszimulációs oktatóeszköz és a minősítő bizonyítvány birtokosa teljesíti az OR rész vonatkozó követelményeit, kivéve, ha a bizonyítványról lemondanak, hatálytalanítják, felfüggesztik vagy visszavonják.

A kibocsátás dátuma: .....

Aláírás: .....

(\*) Nem EU-tagállamok esetében a „European Union” felirat törlendő.  
145. számú EASA-nyomtatvány, 1. kiadás – 1/2. oldal





[illetékes hatóság]

REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZ MINŐSÍTŐ BIZONYÍTVÁNYA: [Hivatkozás]

## A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZ MŰSZAKI ADATAI

- A. Légitípus vagy -változat:  
 B. A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítési szintje:  
 C. Fő hivatkozási dokumentum:  
 D. Látványrendszer:  
 E. Mozgatórendszer:  
 F. Felszerelt hajtómű/motor:  
 G. Beépített műszerek:  
 H. Beépített ACAS (légiütközés-elkerülő rendszer):  
 I. Szélnyírási jelző:  
 J. További képességek:  
 K. Korlátozások vagy megszorítások:

## L. Útmutató az oktatási, vizsgáztatási és ellenőrzési szempontokról

CAT I	RVR	m	DH	ft	
CAT II	RVR	m	DH	ft	
CAT III	RVR	m	DH	ft	
(legkisebb minimum)					
LVTO (felszállás rossz látási viszonyok között) RVR m					
Naprakészség					
Műszer szerinti repülés (IFR) oktatása/vizsgáztatás					
Type rating					
Jártasság-ellenőrzések					
Automatikus siklópálya-elfogásos megközelítés					
Automatikus leszállás- és kigurulásvezető rendszer					
ACAS I/II					
Szélnyírási jelző rendszer/szélnyírás-előjelző					
WX-radar (Időjárásradar)					
HUD/HUGS (szélvédőre vetített kijelző/szélvédőre vetített vezetőrendszer)					
FANS (fejlett léginnavigációs rendszer)					
GPWS/EGPWS (földközelségjelző rendszer/fejlett földközelségjelző)					
ETOPS (magnövelt két hajtóműves hatótávolság) képesség					
GPS (műholdas helyzetmeghatározó rendszer)					
Egyéb					

A kibocsátás dátuma .....

Aláírás: .....

A tagállam/az EASA képviselőjében

145. számú EASA-nyomtatvány, 1. kiadás – 2/2. oldal

▼ **M3***AZ ARA-RÉSZ VI. MELLÉKLETÉNEK V. függeléke***A REPÜLŐORVOSI KÖZPONTOKRA (AeMC) VONATKOZÓ BIZONYÍTVÁNY****European Union** <sup>(1)</sup>**Illetékes hatóság****REPÜLŐORVOSI KÖZPONT BIZONYÍTVÁNYA**

HIVATKOZÁS:

Az 1178/2011/EU bizottsági rendelet alapján az alább ismertetett feltételek mellett a/az [illetékes hatóság] ezennel igazolja, hogy

[A SZERVEZET NEVE]

[A SZERVEZET CÍME]

az ORA-rész szerinti hitelesített repülőorvosi központnak minősül, a mellékelt jóváhagyási feltételekben felsorolt jogosultságokkal és tevékenységi körökkel.

**FELTÉTELEK:**

1. A bizonyítvány a jóváhagyott szervezet kézikönyvében szereplő, a jóváhagyott hatáskört ismertető szakaszban megadott tevékenységekre korlátozódik.
2. A bizonyítvány megköveteli a szervezet dokumentációiban szereplő, az ORA rész által előírt eljárások teljesítését.
3. A bizonyítvány mindaddig érvényben marad, amíg a szervezet teljesíti az ORA rész által előírt követelményeket, kivéve, ha a bizonyítványról lemondanak, hatálytalanítják, felfüggesztik vagy visszavonják.

A kibocsátás dátuma ..... Aláírás: .....

<sup>(1)</sup> Nem EU-tagállamok esetében a „European Union” felirat törlendő.  
146. számú EASA-nyomtatvány, 1. kiadás”

▼ M1

*AZ ARA RÉSZ VI. MELLÉKLETÉNEK VI. FÜGGELÉKE*

▼ M3

(ÜRES OLDAL)



*AZ ARA RÉSZ VI. MELLÉKLETÉNEK VII. Függeléke*

**A KIJELÖLT VIZSGÁLÓ REPÜLŐORVOSOK (AME) BIZONYÍTVÁNYA**

**European Union (\*)  
Illetékes hatóság**

**KIJELÖLT VIZSGÁLÓ REPÜLŐORVOSI BIZONYÍTVÁNY**

[BIZONYÍTVÁNY SZÁMA/HIVATKOZÁS]

Az 1178/2011/EU bizottsági rendelet alapján az alább ismertetett feltételek mellett az [illetékes hatóság] ezennel igazolja, hogy

[A KIJELÖLT VIZSGÁLÓ REPÜLŐORVOS NEVE]

[A KIJELÖLT VIZSGÁLÓ REPÜLŐORVOS LAKCÍME]

kijelölt vizsgáló repülőorvos

**FELTÉTELEK:**

1. Ez a bizonyítvány az e kijelölt vizsgáló repülőorvosi bizonyítvány mellékletében szereplő jogosultságokra korlátozódik.
2. A bizonyítvány megköveteli a szervezet dokumentációiban szereplő, a MED részben szereplő végrehajtási szabályok és eljárások teljesítését.
3. A bizonyítvány három évig, [nn/hh/éééé\*\*]-ig érvényes, feltéve, hogy birtokosa teljesíti a MED rész által előírt követelményeket, kivéve, ha a bizonyítványról lemondanak, hatálytalanítják, felfüggesztik vagy visszavonják.

A kibocsátás dátuma: nn/hh/éééé

Aláírás: [Illetékes hatóság]

(\*) Nem EU-tagállamok esetében a „European Union” felirat törlendő.

(\*\*) A lejárat dátuma: nap/hónap/év

**KIJELÖLT VIZSGÁLÓ REPÜLŐORVOSI BIZONYÍTVÁNY**

Melléklet a következő kijelölt vizsgáló repülőorvosi bizonyítványszámhoz:

**JOGOSULTSÁGOK ÉS TEVÉKENYSÉGI KÖRÖK**

[A kijelölt vizsgáló repülőorvos neve és titulusa] jogosultságo(ka)t szerzett arra, hogy repülőorvosi vizsgálatokat és értékeléseket végezzen az alábbi táblázatban megjelölt repülőorvosi minősítések kiadása céljából, és kiadja a szóban forgó minősítéseket:

LAPL (könnyű repülőgépes)	[igen/dátum]
2. osztályú	[igen/dátum]
1. osztályú meghosszabbítása/megújítása	[igen/dátum]/[nem]

A kibocsátás dátuma: nn/hh/éééé

Aláírás: [Illetékes hatóság]

▼ **M12**

*A VI. melléklet (ARA rész) VIII. függeléke*

**Az oktatási program jóváhagyása**  
bejelentett képzési szervezet (DTO) számára

Európai Unió (\*)

Illetékes hatóság

---

*Kiállító hatóság:*

---

*A DTO megnevezése:*

---

*A DTO nyilvántartási száma:*

---

*A jóváhagyott oktatási program(ok):*

A vizsgáztatók tevékenységének egységesítése – FE(S),  
FE(B) (\*\*)

Vizsgáztatói ismeretfrissítő tanfolyam – FE(S),  
FE(B) (\*\*)

*Dokumentumszám:*

*Megjegyzések:*

---

A fent említett oktatási programo(ka)t a fent említett illetékes hatóság ellenőrizte, és megállapította, hogy az(ok) megfelel(nek) az 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. mellékletében (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletében (BFCL rész) és az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletében (SFCL rész) foglalt követelményeknek.

---

*A kiállítás kelte:*

---

*Aláírás: [illetékes hatóság]*

(\*) Nem EU-tagállamok esetében az „Európai Unió” felirat törlendő.

(\*\*) A megfelelőt jelölni kell.

► **M14** 157. számú EASA-ürlap, 2. kiadás ◀ – 1/1. oldal

▼ **M1***VII. MELLÉKLET***A LÉGI SZEMÉLYZETRE VONATKOZÓ SZERVEZETI KÖVETELMÉNYEK****[ORA RÉSZ]**

## GEN ALRÉSZ

**ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK***I. SZAKASZ**Általános rész***ORA.GEN.105 Illetékes hatóság**

a) E rész alkalmazásában az illetékes hatóság, amely ellenőrzést gyakorol az alábbiak fölött, a következő:

1. minősítésköteles szervezetek esetében:

- i. a tagállamok egyikében székhellyel rendelkező szervezetek esetében a tagállam által kijelölt hatóság;
- ii. harmadik országban lévő székhelyű szervezetek esetében az Ügynökség;

2. repülésszimulációs oktatóeszközök esetében:

i. az Ügynökség az alábbi repülésszimulációs oktatóeszközök esetében:

- a tagállamok területén kívül található repülésszimulációs oktatóeszközök, vagy
- a tagállamok területén található repülésszimulációs oktatóeszközök, amelyeket harmadik országban lévő székhelyű szervezetek üzemeltetnek;

ii. a tagállamok területén található olyan repülésszimulációs oktatóeszközök esetében, amelyeket a tagállamok valamelyikében lévő székhelyű szervezetek üzemeltetnek, azon tagállam által kijelölt hatóság, amelyben az üzemeltető szervezet székhelye található, vagy ha az érintett tagállam azt kéri, akkor az Ügynökség.

b) Ha egy, a tagállamok területén kívül található repülésszimulációs oktatóeszközt a tagállamok egyike által minősített szervezet működtet, az Ügynökség a szóban forgó repülésszimulációs oktatóeszközt azzal a tagállammal együttműködésben minősíti, amely a repülésszimulációs oktatóeszközt működtető szervezetet minősítette.

**ORA.GEN.115 Szervezeti bizonyítvány kérvényezése**

a) A szervezeti bizonyítvány kérvényezését vagy meglévő bizonyítvány módosításának kérvényezését az illetékes hatóság által megszabott formában és módon kell megtenni, figyelembe véve a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak vonatkozó követelményeit.

b) Az első bizonyítványt kérvényezőknél be kell nyújtaniuk az illetékes hatóság részére azokat a dokumentumokat, amelyek bizonyítják, hogyan felelnek meg a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiiban felállított követelményeknek. A benyújtott dokumentációnak tartalmaznia kell egy olyan eljárást, amely azt ismerteti, hogy az előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatásokat hogyan fogja kezelni a szervezet, és hogyan értesíti ezekről az illetékes hatóságot.

**ORA.GEN.120 A megfelelés módozatai**

a) A szervezetek használhatnak az Ügynökség által elfogadott megfelelési módozatoktól eltérő alternatív megfelelési módozatokat is, hogy megfeleljenek a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási szabályai támasztotta követelményeknek.

**▼ M1**

- b) Ha egy szervezet alternatív megfelelési módozatot kíván használni, előzetesen tájékoztatnia kell arról az illetékes hatóságot az alternatív megfelelési módozat részletes leírását benyújtva. A leírásnak tartalmaznia kell a kézikönyvek vagy eljárások minden esetlegesen kapcsolódó módosítását, valamint egy értékelést, amely bizonyítja, hogy a végeredmény megfelel a 216/2008/EK rendeletben és annak végrehajtási szabályaiban szereplő követelményeknek.

A szervezetek az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása és az erről szóló értesítés kézhezvétele után hajthatják végre az alternatív megfelelési módozatokat, amint az az ARA.GEN.120 bekezdés d) pontjában szerepel.

**ORA.GEN.125 A jóváhagyás feltételei és a szervezet jogosultságai**

A jóváhagyott szervezetnek eleget kell tennie a bizonyítványához csatolt jóváhagyási feltételekben meghatározott hatáskörnek és jogosultságoknak.

**ORA.GEN.130 Szervezetekkel kapcsolatos változtatások**

- a) Az alábbiakat érintő összes változtatás:

1. a szervezet bizonyítványának hatálya és jóváhagyási feltételei; vagy
2. a szervezetnek az ORA.GEN.200 a) pontjának 1. és 2. alpontja szerinti felügyeleti rendszerének bármely eleme,

az illetékes hatóság előzetes jóváhagyását igényli.

- b) A szervezetnek a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak értelmében előzetes jóváhagyást igénylő minden változtatás esetén kérnie kell és meg kell szereznie az illetékes hatóság jóváhagyását. A kérvényt még a változtatás végrehajtása előtt be kell nyújtani, 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 szervezetnek minden vonatkozó dokumentumot be kell nyújtania az illetékes hatóság részére.

A változtatást az ARA.GEN.330 bekezdéssel összhangban csak az illetékes hatóság hivatalos jóváhagyásának kézhezvétele után lehet végrehajtani.

A szervezetnek a változtatás ideje alatt az illetékes hatóság által előírt feltételekkel kell üzemelnie, ha vannak ilyenek.

- c) Az előzetes jóváhagyást nem igénylő változtatásokat az illetékes hatóság által az ARA.GEN.310 bekezdés c) pontjával összhangban jóváhagyott eljárásban meghatározottak szerint kell kezelni, és arról az illetékes hatóságot értesíteni.

**ORA.GEN.135 Folyamatos érvényesség**

- a) A szervezet bizonyítványa mindaddig érvényben marad, amíg teljesülnek az alábbi feltételek:

1. a szervezet továbbra is megfelel a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban szereplő vonatkozó követelményeknek, figyelembe véve a megállapítások kezelésével kapcsolatos, az ORA.GEN.150 bekezdésben leírt rendelkezéseket;
2. az illetékes hatóság hozzáférést kap a szervezethez az ORA.GEN.140 bekezdésben meghatározott módon, hogy meg tudja állapítani, folyamatosan megfelel-e a szervezet 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban szereplő követelményeknek;
3. a bizonyítványról nem mondanak le, és nem vonják azt be.

- b) A bizonyítvány bevonása vagy az arról való lemondás esetén haladéktalanul vissza kell azt szolgáltatni az illetékes hatóságnak.



**▼ M1****ORA.GEN.140 Hozzáférés**

Annak érdekében, hogy az illetékes hatóság meg tudja állapítani, megfelel-e a szervezet a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban szereplő követelményeknek, a szervezetnek biztosítania kell a hozzáférést a létesítményeihez, légi járműveihez, dokumentumaihoz, nyilvántartásaihoz, adataihoz, eljárásaihoz és a bizonyítvány hatálya alá tartozó tevékenységével kapcsolatos minden más anyaghoz, akár készült erre vonatkozó szerződés, akár nem, az alábbiak által erre feljogosított minden személy számára:

- a) az ORA.GEN.105 bekezdésben meghatározott illetékes hatóság; vagy
- b) az ARA.GEN.300 bekezdés d) és e) pontja, illetve az ARO.RAMP alfejezet rendelkezéseinek értelmében eljáró hatóság.

**ORA.GEN.150 Megállapítások**

A megállapításokról szóló értesítés kézhezvétele után a szervezetnek a következő feladatai vannak:

- a) a hiányosság eredendő okának azonosítása;
- b) kiigazító intézkedési terv kidolgozása; és
- c) az illetékes hatóságot kielégítő kiigazító intézkedés végrehajtásának bizonyítása az adott hatósággal egyeztetett határidőn belül, az ARA.GEN.350 bekezdés d) pontjával összhangban.

**ORA.GEN.155 A repülésbiztonsági problémákra történő haladéktalan reagálás**

A szervezetnek végre kell hajtania:

- a) az illetékes hatóság által az ARA.GEN.135 bekezdés c) pontjával összhangban előírt minden repülésbiztonsági intézkedést; és
- b) az Ügynökség által kiadott minden repülésbiztonsággal kapcsolatos vonatkozó rendelkező közleményt, beleértve a légialkalmassági előírásokat.

**▼ M14****ORA.GEN.160 Események jelentése**

- a) Felügyeleti rendszerének részeként a szervezetnek létre kell hoznia és fenn kell tartania egy eseményjelentési rendszert, amely a kötelező és az önkéntes jelentéstételre is kiterjed. Azon szervezetek esetében, amelyek üzleti tevékenységének fő helye valamely tagállamban található, az említett rendszernek meg kell felelnie a 376/2014/EU rendeletben és az (EU) 2018/1139 rendeletben, valamint az e rendeletek alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban foglalt követelményeknek.
- b) A szervezetnek jelentenie kell az illetékes hatóságnak és – nem valamely tagállamban lajstromozott légi járművek esetében – a lajstromozó államnak minden olyan repülésbiztonsági vonatkozású eseményt vagy körülményt, amely veszélyeztet vagy – elhárításának vagy kezelésének elmulasztása esetén – veszélyeztethet egy légi járművet, annak utasait vagy bármely más személyt, különös tekintettel mindennemű balesetre vagy súlyos repülőeseményre.
- c) A b) pont sérelme nélkül, a szervezetnek jelentenie kell az illetékes hatóságnak és a légi jármű-tervjóváhagyás jogosultjának minden repülőeseményt, működési rendellenességet, műszaki hibát, a műszaki adatokban szereplő határértékek túllépését, a 748/2012/EU rendelettel összhangban rögzített adatok közt szereplő pontatlan, hiányos vagy félreérthető információkra rávilágító eseményt és minden olyan rendellenes körülményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet, annak utasait vagy bármely más személyt, de nem vezetett balesethez vagy súlyos repülőeseményhez.
- d) A 376/2014/EU rendelet és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok sérelme nélkül a c) pont szerinti jelentéseknek:

**▼ M14**

1. a lehető leghamarabb, de minden esetben a jelentés tárgyát képező esemény vagy körülmény szervezet általi észlelését követő legfeljebb 72 órán belül el kell készülniük, kivéve, ha ezt valamilyen rendkívüli körülmény megakadályozza;
  2. az illetékes hatóság által meghatározott formában és módon kell elkészülniük, az ORA.GEN.105 pontban meghatározottak szerint;
  3. tartalmazniuk kell a helyzettel kapcsolatos minden olyan információt, amelyről a szervezetnek tudomása van.
- e) Olyan szervezetek esetében, amelyek üzleti tevékenységének fő helye nem valamely tagállamban található:
1. az első kötelező jelentéseknek:
    - i. megfelelően védelmezniük kell a bejelentő és a jelentésben említett személyek személyazonosságának titkosságát;
    - ii. a lehető leghamarabb, de legkésőbb 72 órával azután el kell készülniük, hogy a szervezet tudomást szerez az eseményről, kivéve, ha ezt rendkívüli körülmények megakadályozzák;
    - iii. az Ügynökség által meghatározott formában és módon kell elkészülniük;
    - iv. tartalmazniuk kell a helyzettel kapcsolatos minden olyan információt, amelyről a szervezetnek tudomása van;
  2. a szervezetnek adott esetben nyomonkövetési jelentést kell készítenie a hasonló események jövőbeni előfordulásának megelőzése érdekében tervezett intézkedéseiről, amint meghatározta azokat; e nyomonkövetési jelentéseket:
    - i. azoknak a szerveknek kell elküldeni, amelyeknek – a b) és c) pont szerint – az eredeti jelentést készítették;
    - ii. az Ügynökség által meghatározott formában és módon kell benyújtani.

**▼ M1***II. SZAKASZ**Felügyelet***ORA.GEN.200 Felügyeleti rendszer**

- a) A szervezetnek ki kell alakítania, be kell vezetnie és fenn kell tartania egy felügyeleti rendszert, amely magában foglalja az alábbiakat:
1. világosan meghatározott felelősségi körök és elszámoltathatóság mindenhol a szervezeten belül, beleértve a felelős vezető közvetlen elszámoltathatóságát repülésbiztonsági kérdésekben;
  2. a szervezet repülésbiztonsággal kapcsolatos általános filozófiájának és elveinek, más néven repülésbiztonsági irányelveinek ismertetése;
  3. a szervezet tevékenységével járó repülésbiztonsági veszélyek azonosítása, értékelése és az azokhoz kapcsolódó kockázatok kezelése, beleértve a kockázatok csökkentése érdekében tett intézkedéseket és azok hatékonyságának bizonyítását;
  4. a feladataik végzésére kiképzett és ahhoz értő személyzet;

**▼ M1**

5. a felügyeleti rendszer összes kulcsfontosságú eljárásának dokumentációja, beleértve a személyzet tagjaival a felelősségi köreiket tudatosító módszert és ezen dokumentáció módosítási eljárását;
6. egy funkció annak figyelemmel kísérésére, hogy teljesíti-e a szervezet a vonatkozó követelményeket. A megfelelés figyelemmel kísérésének része kell, hogy legyen egy olyan visszajelző rendszer, amely tájékoztatja a megállapításokról a felelős vezetőt, hogy így biztosítsa a szükséges kiigazító intézkedések hatékony végrehajtását;

**▼ M14**

7. az (EU) 2018/1139 rendeletben, valamint a 376/2014/EU rendeletben és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokban előírt bármely további vonatkozó követelmény.

**▼ M1**

- b) A felügyeleti rendszernek a szervezet méretéhez és tevékenységeinek természetéhez és összetettségéhez illőnek kell lennie, figyelembe véve az ezen tevékenységekkel járó veszélyeket és hozzájuk társuló kockázatokat.

**▼ M4**

- c) Az a) pont sérelme nélkül, a kizárólag az LAPL, PPL, SPL vagy BPL, valamint az azokhoz kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzésére irányuló képzést nyújtó szervezeteknél az a) 3. és a) 6. pont szerinti repülésbiztonsági kockázatok kezelése, illetve a megfelelés figyelemmel kísérése naptári évenként legalább egyszer végrehajtott szervezeti felülvizsgálattal is megvalósítható. E felülvizsgálat eredményéről az illetékes hatóságot késedelem nélkül értesíteni kell.

**▼ M1****ORA.GEN.205 Szerződés alapján végzett tevékenységek**

- a) A szerződés alapján végzett tevékenységek magukba foglalnak a szervezet jóváhagyott hatáskörébe tartozó minden olyan tevékenységet, amelyet vagy más ilyen tevékenység végrehajtására önmagában is felhatalmazott, vagy ilyen felhatalmazással nem rendelkező, ezért a szerződő szervezet jóváhagyásának hatálya alatt tevékenykedő szervezet hajt végre. A szervezetnek biztosítania kell, hogy amikor tevékenységének bármely részét szerződéssel kiszervezi vagy bémunkában végezteti el, a szerződés alapján vagy bémunkában végeztetett szolgáltatás vagy a beszerzett termék megfelel a vonatkozó követelményeknek.
- b) Amikor a jóváhagyott szervezet szerződéssel kiszervezi tevékenységének bármely részét egy olyan szervezet általi végrehajtásra, amely saját maga nem rendelkezik az e résznek megfelelő jogosítással, a szerződés alapján dolgozó szervezetnek a szerződő szervezet jóváhagyásának hatálya alatt kell tevékenykednie. A szerződő szervezetnek biztosítania kell, hogy az illetékes hatóság hozzáférhessen a szerződés alapján dolgozó szervezethez, hogy ellenőrizhesse a vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelést.

**ORA.GEN.210 Személyi feltételek**

- a) A szervezetnek ki kell neveznie egy felelős vezetőt, aki jogosult biztosítani azt, hogy minden tevékenységet a vonatkozó követelményekkel összhangban lehessen finanszírozni és végrehajtani. A felelős vezető felel a hatékony felügyeleti rendszer kialakításáért és fenntartásáért.
- b) A szervezetnek ki kell neveznie egy személyt vagy személyek egy csoportját, aki/amely azért felel, hogy a szervezet továbbra is megfeleljen a vonatkozó követelményeknek. E személy(ek) közvetlen felettese a felelős vezető.

**▼ M1**

- c) A szervezetnek elegendő számú szakképzett szakemberrel kell rendelkeznie a tervezett feladatoknak és tevékenységeknek a vonatkozó követelmények betartásával történő végrehajtásához.
- d) A szervezetnek vezetnie kell egy a tapasztalatot, szakképzettséget és oktatást feltüntető megfelelő nyilvántartást, így bizonyítva, hogy megfelel a c) pontnak.
- e) A szervezetnek biztosítania kell, hogy a személyzet minden tagja tisztában legyen a feladatának gyakorlására vonatkozó előírásokkal és eljárásokkal.

**ORA.GEN.215 A létesítményekkel szembeni követelmények**

A szervezetnek rendelkeznie kell az összes tervezett feladatnak és tevékenységnek a vonatkozó követelmények szerinti végrehajtását és felügyeletét lehetővé tevő létesítményekkel.

**ORA.GEN.220 Nyilvántartás**

- a) A szervezetnek ki kell alakítania egy olyan nyilvántartó rendszert, amely lehetővé teszi az összes kidolgozott tevékenység kívánalmaknak megfelelő tárolását és megbízható nyomon követését, különös tekintettel az ORA.GEN.200 bekezdésben jelzett összes elemre.
- b) A nyilvántartás formátumát a szervezet eljárásaiban kell meghatározni.
- c) A nyilvántartásokat olyan módon kell tárolni, amely biztosítja a sérülés, megváltoztatás és lopás elleni védelmüket.

## ATO ALRÉSZ

**JÓVÁHAGYOTT KÉPZŐ SZERVEZETEK**

## I. SZAKASZ

*Általános rész***ORA.ATO.100 Hatály**

Ez az alrész azokat a követelményeket állapítja meg, amelyeket a pilóta szakszolgálati engedélyek és az azokhoz kapcsolódó jogosítások és minősítések megszerzéséhez szükséges oktatást nyújtó szervezeteknek teljesíteniük kell.

**ORA.ATO.105 Kérvényezés**

- a) A jóváhagyott képző szervezeti (ATO) bizonyítványt kérvényezőknek a következőket kell benyújtaniuk az illetékes hatóság részére:

## 1. az alábbi információk:

- i. a képző szervezet neve és címe;
- ii. a tevékenység kezdetének tervezett időpontja;
- iii. a tanfolyamvezető, a pilótaoktató(k), a szimulátoros oktatók és az elméleti ismereti oktató(k) személyes adatai és minősítései;
- iv. az oktatás lefolytatásának helyet adó repülőterek és/vagy üzemeltetőhelyek neve és címe;
- v. az oktatás során működtetett légi járművek listája, beleértve azok osztályát, csoportját vagy típusát, lajstromjelét, tulajdonosát és légi-alkalmassági engedélyének kategóriáját, ha van;
- vi. a képző szervezet által használni szándékozott repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) listája, ha vannak ilyenek;

**▼ M1**

- vii. a képző szervezet által tartani kívánt tanfolyamok típusa és az azokhoz kapcsolódó oktatási program; és
  - 2. üzemeltetési utasítások és képzési kézikönyvek.
- b) Berepülőpilóta-képzést nyújtó kiképző szervezetek. Az a)1.iv. és v. pont ellenére a berepülőpilóta-képzést nyújtó kiképző szervezeteknek csak az alábbiakat kell benyújtaniuk:
- 1. az oktatás lefolytatásának helyet adó fő repülőterek és üzemeltetőhelyek neve és címe; és
  - 2. a berepülőpilóta-képzésre használni kívánt légi jármű típusok és -kategóriák.
- c) A bizonyítvány módosítása esetén a kérvényezőknek be kell nyújtaniuk az illetékes hatóság részére az a) pontban említett információk és dokumentáció vonatkozó részeit.

**ORA.ATO.110 Személyi feltételek**

- a) Ki kell nevezni egy tanfolyamvezetőt. A tanfolyamvezetőnek kiterjedt oktatói tapasztalattal kell rendelkeznie a jóváhagyott kiképző szervezet által nyújtandó tanfolyamokkal kapcsolatos területeken, és megfelelő vezetői képességekkel kell rendelkeznie.
- b) A tanfolyamvezető felelősségi körébe tartoznak a következők:

**▼ M12**

1. annak biztosítása, hogy a tanfolyam megfelel az I. mellékletnek (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletének (BFCL rész) vagy adott esetben az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész), valamint berepülőpilóta-képzés esetében a 748/2012/EU bizottsági rendelet I. melléklete (21. rész) vonatkozó követelményeinek és a kidolgozott képzési programnak;

**▼ M1**

2. annak biztosítása, hogy a légi járművön vagy repülésszimulációs oktatóeszközön végrehajtott képzés és az elméleti ismereti képzés kellő mértékben kiegészíti egymást; és
3. az egyes növendékek előrehaladásának felügyelete.
- c) Az elméleti ismereteket oktató előadók kötelezettségei:
- 1. gyakorlati repülési tapasztalat a tanfolyam által érintett területeken és egy oktatói technikákat ismertető tanfolyam elvégzése; vagy
  - 2. korábbi tapasztalat elméleti ismeretek oktatásában, és megfelelő elméleti ismereti háttér abban a témakörben, amelyet oktat.

**▼ M12**

- d) A pilótaoktatóknak és a szimulátoros oktatóknak rendelkezniük kell az I. mellékletben (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletében (BFCL rész) és az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletében (SFCL rész) előírt minősítéssel az általuk tartott oktatástípusból.

**▼ M1****ORA.ATO.120 Nyilvántartás****▼ M7**

Az alábbi nyilvántartásokat a tanfolyam idején és annak befejezése után legalább három évig meg kell őrizni:

**▼ M1**

- a) az egyes növendékeknek tartott földi, repülőgépes és szimulátoros oktatás részletes adatai;
- b) az oktatók által készített részletes és rendszeres fejlődési jelentés, amely tartalmazza az értékelést, a fejlődést felmérő rendszeres repülési ellenőrzések és földi vizsgák eredményét; és

**▼ M1**

- c) a növendékek szakszolgálati engedélyeire és az azokhoz kapcsolódó jogosításokra és minősítésekre vonatkozó információk, beleértve a repülőorvosi minősítések és jogosítások lejárati dátumát is.

**ORA.ATO.125 Képzési program**

- a) Minden kínált tanfolyamtípushoz ki kell dolgozni a képzési programot.

**▼ M12**

- b) A képzési programnak meg kell felelnie az I. melléklet (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. melléklete (BFCL rész) vagy adott esetben az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. melléklete (SFCL rész) követelményeinek, valamint berepülőpilóta-képzés esetében a 748/2012/EU bizottsági rendelet I. melléklete (21. rész) vonatkozó követelményeinek.

**▼ M1****ORA.ATO.130 Képzési kézikönyv és üzemeltetési utasítás**

- a) A jóváhagyott képző szervezetnek ki kell dolgoznia és fenn kell tartania egy képzési kézikönyvet és egy üzemeltetési utasítást, amely információkat és utasításokat tartalmaz, hogy a személyzet képes legyen elvégezni a feladatait, és hogy útmutatást adjon a növendékeknek, hogyan tudják teljesíteni a tanfolyam követelményeit.
- b) A jóváhagyott kiképző szervezetnek a személyzet és ahol szükséges, a növendékek rendelkezésére kell bocsátania a képzési kézikönyvben, az üzemeltetési utasításban és a jóváhagyott kiképző szervezet jóváhagyási dokumentációjában található információkat.
- c) A berepülőpilóta-képzést nyújtó jóváhagyott kiképző szervezetek esetében az üzemeltetési utasításnak meg kell felelnie a berepülési üzemeltetési utasításnak, amint azt a 21. rész előírja.
- d) Az üzemeltetési utasításnak az ORO résszel összhangban meg kell szabnia a repülésiidő-korlátozási sémákat a pilótaoktatók számára, beleértve a repült órák maximális számát, az oktatással töltött repült órák maximális számát és az oktatások közötti minimális pihenőidőt.

**ORA.ATO.135 Kiképző légi jármű és repülésszimulációs oktatóeszközök****▼ M11**

- a) Az ATO-nak megfelelő számú és típusú oktató légi járművekből álló flottát vagy megfelelően felszerelt FSTD berendezéseket kell alkalmaznia a megtartott tanfolyamok során. A légi járműflottának olyan légi járművekből kell állnia, amelyek megfelelnek az (EU) 2018/1139 rendeletben meghatározott összes követelménynek. Az (EU) 2018/1139 rendelet I. mellékletének a), b), c) vagy d) pontja alá tartozó légi járművek akkor használhatók képzésre, ha teljesítik az összes alábbi feltételt:
1. egy értékelési eljárás során az illetékes hatóság megállapította, hogy az adott légi jármű biztonsági szintje hasonló az (EU) 2018/1139 rendelet II. mellékletében megállapított alapvető követelmények által meghatározott biztonsági szinthez;
  2. az illetékes hatóság engedélyezte a légi jármű képzés céljából történő használatát az ATO-nál.

**▼ M1**

- b) A jóváhagyott kiképző szervezet csak akkor tarthat repülésszimulációs oktatóeszköz használatával történő oktatást, miután az illetékes hatóság számára bizonyította az alábbiakat:
1. a repülésszimulációs oktatóeszköz műszaki adatai és a kapcsolódó képzési program közötti megfelelés;
  2. a használt repülésszimulációs oktatóeszközök teljesítik az FCL rész vonatkozó követelményeit;
  3. teljes repülőgép-szimulátorok (FFS) esetén azt, hogy a teljes repülőgép-szimulátor megfelelően jeleníti meg az oktatott légi jármű típust;

▼ **M1**

4. rendelkezik a repülésszimulációs oktatóeszközök változtatásainak kielégítő mértékű figyelemmel kísérésére és annak biztosítására szolgáló rendszerrel, hogy ezek a változtatások nem befolyásolják a képzési program helyállóságát.
- c) Ha a jártasság-ellenőrzésre használt légi jármű a látás szerinti repülés oktatására használt teljes repülőgép-szimulátortól eltérő típusú, akkor a maximálisan elfogadható jártassági szint repülőgépek esetében a vonatkozó pilótaoktatási programban használt II. kategóriájú repülést és navigációs eljárásokat oktató eszközre (FNPT II), helikopterek esetében a vonatkozó pilótaoktatási programban használt II/III. kategóriájú repülést és navigációs eljárásokat oktató eszközre (FNPT II/III) megállapított szint lehet.
- d) Berepülőpilóta-képzést nyújtó képző szervezetek. A berepülőpilóta-képzésre használt légi járműveket a képzés céljának megfelelően fel kell szerelni a berepüléshez szükséges műszerekkel.

**ORA.ATO.140 Repülőterek és üzemeltetési helyek**

Légi járművön végzett repülésoktatás során a jóváhagyott képző szervezetnek olyan repülőtereket vagy üzemeltetési helyeket kell használnia, amelyek rendelkeznek a szükséges manőverek oktatását lehetővé tevő megfelelő létesítményekkel és jellemzőkkel, figyelembe véve az oktatás jellegét, valamint az oktatásra használt légi jármű kategóriáját és típusát.

▼ **M2****ORA.ATO.145.A képzés előfeltételei**

- a) A jóváhagyott képző szervezetnek biztosítania kell, hogy a hallgatók megfeleljenek a MED és az FCL részben, valamint adott esetben a 748/2012/EU rendeletnek megfelelően összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező részében meghatározott előfeltételeknek.
- b) Ha a jóváhagyott képző szervezet berepülőpilóta-képzést nyújt, a hallgatóknak a 748/2012/EU rendeletnek megfelelően összeállított üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező részében meghatározott előfeltételeknek kell megfelelniük.

▼ **M1****ORA.ATO.150 Képzés harmadik országokban**

Ha a jóváhagyott képző szervezet fel van jogosítva arra, hogy harmadik országokban végezze a műszer szerinti repülésre jogosító (IR) képzést:

- a) a képzési programnak tartalmaznia kell a műszer szerinti repülésre jogosító jártasság-ellenőrzés előtti ismertető repülést valamelyik tagállamban;
- b) a műszer szerinti repülésre jogosító jártasság-ellenőrzést valamelyik tagállamban kell végrehajtani.

*II. SZAKASZ*

*Kiegészítő követelmények azon jóváhagyott képző szervezetek számára, amelyek cpl, mpl és atpl szakszolgálati engedély, valamint azokhoz kapcsolódó jogosítások és bizonyítványok megszerzéséhez nyújtanak képzést*

**ORA.ATO.210 Személyi feltételek**

- a) *Tanfolyamvezető (HT)*. A berepülőpilóta-képzést nyújtó jóváhagyott képző szervezetek kivételével a kinevezett tanfolyamvezetőnek kiterjedt oktatói tapasztalattal kell rendelkeznie a hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel és a kapcsolódó jogosítások és minősítések terén.
- b) *Fő pilótaoktató (CFI)*. A pilótaképzést nyújtó jóváhagyott képző szervezetnek ki kell neveznie egy fő pilótaoktatót, aki a repülőgépes és szimulátoros oktatásért, valamint ezek egységesítéséért felel. A fő pilótaoktatónak a végzett pilótaképzéshez kapcsolódó legmagasabb hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel és ahhoz társuló jogosításokkal, valamint legalább a nyújtott pilótaképzések egyikén oktatásra jogosító pilótaoktatói minősítéssel kell rendelkeznie.
- c) *Elméleti ismereti főoktató (CTKI)*. Az elméleti ismereti képzést nyújtó jóváhagyott kiképző szervezetnek ki kell neveznie egy elméleti ismereti főoktatót, aki az összes elméleti ismereti oktató felügyeletéért és az elméleti ismereti oktatás egységesítéséért felel. Az elméleti ismereti főoktatónak kiterjedt elméleti ismereti oktatói tapasztalattal kell rendelkeznie a jóváhagyott kiképző szervezet által nyújtott képzéshez kapcsolódó területeken.

**▼ M1****ORA.ATO.225 Képzési program**

- a) A képzési programnak tartalmaznia kell a repülési és elméleti oktatást heti bontásban vagy szakaszokra lebontva, a szokványos gyakorlatok listáját és a tanterv összesítését.
- b) A képzési program tartalmát és a leadott anyagok sorrendjét a képzési kézikönyvben kell meghatározni.

**ORA.ATO.230 Képzési kézikönyv és üzemeltetési utasítás**

- a) A képzési kézikönyvben fel kell tüntetni a képzés minden fázisának azon normáit, feladatait és képzési céljait, amelyeket a növendékeknek teljesíteniük kell, és ki kell térni a következőkre:
- képzési terv,
  - eligazítás és repülési gyakorlatok,
  - pilótaoktatás repülésszimulációs oktatóeszközben, ha van ilyen,
  - elméleti ismereti képzés.
- b) Az üzemeltetési utasításnak el kell látnia a vonatkozó információkkal a személyzet adott csoportját, például a pilótaoktatókat, szimulátoros oktatókat, elméleti ismereti oktatókat, az üzemeltető és karbantartó személyzetet, és tartalmaznia kell az általános, műszaki, útvonal- és személyzeti oktatáshoz szükséges információkat.

*III. SZAKASZ**Kiegészítő követelmények speciális típusú képzést nyújtó jóváhagyott képző szervezetek számára**1. fejezet***Távoktatásos tanfolyam****ORA.ATO.300 Általános rész**

A jóváhagyott képző szervezet a következő esetekben lehet feljogosítva modulrendszerű távoktatásos tanfolyamok tartására:

- a) modulrendszerű elméleti ismereti tanfolyam;
- b) kiegészítő elméleti ismereti tanfolyam osztály- vagy típusjogosításhoz; vagy
- c) jóváhagyott előzetes elméleti ismereti tanfolyam első típusjogosítás megszerzéséhez többmotoros/többhajtóműves helikopterekre.

**ORA.ATO.305 Tantermi oktatás**

- a) Valamennyi modulrendszerű távoktatásos tanfolyamnak minden tárgykörben tartalmaznia kell valamennyi tantermi oktatást is.
- b) A tényleges tantermi oktatással töltött idő nem lehet kevesebb a tanfolyam teljes időtartamának 10 %-ánál.
- c) Ennek végrehajtásához tantermeknek kell rendelkezésre állni vagy a jóváhagyott kiképző szervezet székhelyén, vagy valahol máshol egy erre alkalmas létesítményben.

**ORA.ATO.310 Oktatók**

Minden oktatonak teljes mértékben ismernie kell a távoktatásos tanfolyam programjának követelményeit.

*2. fejezet***Nulla repült idős képzés****ORA.ATO.330 Általános rész**

- a) A nulla repült idős képzésre (ZFTT, zero flight-time training) az FCL rész alapján csak olyan jóváhagyott kiképző szervezet kaphat felhatalmazást, amely jogosult részt venni a kereskedelmi célú légi fuvarozásban, vagy olyan, amelynek egyedi szerződése van valamilyen kereskedelmi célú légi fuvarozó vállalattal.



▼ **M1**

- b) A nulla repült idős képzésre jogosító felhatalmazás csak akkor adható meg, ha az üzemeltetőnek legalább 90 napos üzemeltetési tapasztalata van az adott repülőgéptípuson.
- c) A valamely kereskedelmi célú légi fuvarozó vállalattal egyedi szerződéssel rendelkező jóváhagyott kiképző szervezet által végzett nulla repült idős képzés esetén a 90 napos üzemeltetési tapasztalatra vonatkozó követelményt nem kell alkalmazni, ha az ORO részben előírt kiegészítő fel- és leszállás-oktatásban részt vevő típusjogosítás-oktatónak (TRIA)) van üzemeltetési tapasztalata az adott repülőgéptípuson.

**ORA.ATO.335 Teljes repülőgép-szimulátor**

- a) A nulla repült idős képzésre jóváhagyott teljes repülőgép-szimulátornak (FFS) a jóváhagyott képző szervezet felügyeleti rendszerének feltételei alapján történő használatra alkalmasnak kell lennie.
- b) A teljes repülőgép-szimulátor mozgató- és látványrendszerének teljes mértékben használatra alkalmasnak kell lennie a repülésszimulációs oktatóeszközre vonatkozó, az ORA.FSTD.205 bekezdésben említett minősítési előírásoknak megfelelően.

## 3. fejezet

**Többpilótás légi járműre szóló pilóta szakszolgálati engedély (MPL) megszerzéséhez szükséges tanfolyam****ORA.ATO.350 Általános rész**

Egyesített MPL-tanfolyamok és MPL-oktatói tanfolyamok megtartására szóló jogosultságot olyan jóváhagyott kiképző szervezet kaphat, amely jogosult részt venni a kereskedelmi célú légi fuvarozásban, vagy olyan, amelynek egyedi szerződése van valamilyen kereskedelmi célú légi fuvarozó vállalattal.

## 4. fejezet

**Berepülőpilóta-képzés****ORA.ATO.355 Berepülőpilóta-képzést nyújtó képző szervezetek**

- a) Az FCL résszel összhangban 1. vagy 2. kategóriájú berepülőpilóta jogosítás kiadásához szükséges berepülőpilóta-képzés nyújtására feljogosított jóváhagyott képző szervezet kiterjesztheti jogosultságait más kategóriájú berepülések oktatására és berepülő személyzet képzésére is, feltéve, hogy:
- teljesülnek a 21. rész vonatkozó követelményei; és
  - létezik valamilyen egyedi szerződés a jóváhagyott kiképző szervezet és egy a 21. rész szerinti, ilyen személyzetet alkalmazó vagy alkalmazni szándékozó szervezet között.
- b) Az oktatási nyilvántartásnak tartalmaznia kell a növendék által írt, a képzési programban előírt jelentéseket, beleértve a berepüléstípusra vonatkozó rögzített paraméterek adatfeldolgozását és elemzését is, ahol van ilyen.

## FSTD ALFEJEZET

**A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖKET (FSTD) ÜZEMELTETŐ SZERVEZETEKRE ÉS A REPÜLÉSSZIMULÁCIÓS OKTATÓESZKÖZÖK MINŐSÍTÉSÉRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK**

## I. SZAKASZ

**A repülésszimulációs oktatóeszközöket üzemeltető szervezetekre vonatkozó követelmények****ORA.FSTD.100 Általános rész**

- a) A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítés kérvényezőjének bizonyítania kell az illetékes hatóság előtt, hogy kialakított az ORA.GEN.200 bekezdésnek megfelelő felügyeleti rendszert. Ennek a bizonyításnak biztosítania kell, hogy a kérvényező közvetlenül vagy szerződés útján képes fenntartani a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítési szintjében szereplő teljesítményt, funkciókat és egyéb megadott jellemzőket, és felügyelni a repülésszimulációs oktatóeszköz kiépítését.

**▼ M1**

b) Ha a kérvényező a jelen résszel összhangban kiadott minősítő bizonyítvány birtokosa, a repülésszimulációs oktatóeszköz műszaki adatait részletezni kell:

1. a jóváhagyott kiképző szervezet bizonyítványának feltételeiben; vagy
2. légi jármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező szervezet esetén a képzési kézikönyvben.

**ORA.FSTD.105 A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének fenntartása**

- a) A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének fenntartásához a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítés birtokosának az alap alkalmasság-ellenőrzési útmutatóban (MQTG) található összes ellenőrzést, valamint funkció- és összehasonlító ellenőrzést előző év tapasztalatait beépítve le kell futtatnia egy 12 hónapos időszak alatt.
- b) A kapott eredményeket dátumozni kell, elemzatként és kiértékeltként kell megjelölni, és az ORA.FSTD.240 bekezdésben előírtaknak megfelelően meg kell őket őrizni, hogy bizonyítani lehessen a repülésszimulációs oktatóeszközre vonatkozó előírások fenntartását.
- c) Ki kell alakítani egy hatályos konfigurációellenőrző rendszert, amely folyamatosan biztosítja, hogy senki ne módosíthassa a minősített repülésszimulációs oktatóeszköz hardverét és szoftverét.

**ORA.FSTD.110 Módosítások**

- a) A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvány birtokosának ki kell alakítania és fenn kell tartania egy rendszert az általa üzemeltetett repülésszimulációs oktatóeszköz azonosítására, értékelésére és minden fontos változtatás beépítésére, főleg az alábbiak esetén:
1. az oktatás, vizsgáztatás és ellenőrzés szempontjából lényeges valamennyi repülőgép-módosítás, akár kéri légialkalmassági előírás a végrehajtását, akár nem; és
  2. a repülésszimulációs oktatóeszköz minden olyan módosítása – beleértve a mozgató- és látványrendszert is –, amely lényeges az oktatás, vizsgáztatás és ellenőrzés szempontjából, amilyenek például az adathelyesbítések.
- b) A repülésszimulációs oktatóeszköz a kezelést, a teljesítményt vagy a rendszer működését befolyásoló eszközeinek és szoftverének módosítását, illetve a mozgató- és látványrendszer minden nagyobb módosítását ki kell értékelni, hogy meg lehessen határozni, mennyiben befolyásolja az eredeti minősítési feltételeket. Az érintett érvényesítő ellenőrzésekhez szükséges módosításokat a szervezetnek kell előkészítenie. A szervezetnek ellenőriznie kell a repülésszimulációs oktatóeszközt az új feltételek szerint.
- c) A szervezetnek előre tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot minden nagyobb változtatásról, hogy az el tudja dönteni, kielégítőek-e a végrehajtott ellenőrzések. Az illetékes hatóságnak meg kell határoznia, hogy szükség van-e a repülésszimulációs oktatóeszköz különleges értékelésére, mielőtt a módosítás után visszaállítanák a képzésbe.

**ORA.FSTD.115 Kiepipítés**

- a) A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvány birtokosának biztosítania kell a következőket:
1. a repülésszimulációs oktatóeszköz megfelelő, a biztonságos és megbízható üzemeltetést támogató környezetben lesz elhelyezve;
  2. a repülésszimulációs oktatóeszköz minden használója és karbantartó személyzetének minden tagja kapott eligazítást a repülésszimulációs oktatóeszköz biztonsági előírásairól, ami biztosítja, hogy mindegyikük ismerje a repülésszimulációs oktatóeszköz összes biztonsági berendezését és eljárását arra az esetre, ha vészhelyzet állna elő;

**▼ M1**

3. a repülésszimulációs oktatóeszköz és kiépítése megfelel a helyi egészségügyi, biztonsági és munkavédelmi előírásoknak.
- b) A repülésszimulációs oktatóeszköz biztonsági szolgáltatásait, például a vészleállító elemeket és a vészhelyzeti világítást legalább évente ellenőrizni kell, és az ellenőrzés eredményéről nyilvántartást kell vezetni.

**ORA.FSTD.120 Kiegészítő berendezések**

Ha valamilyen kiegészítő berendezéssel látja el a repülésszimulációs oktatóeszközt, még ha az nem szükséges is a minősítéshez, az illetékes hatóságnak értékelnie kell a kiegészítő berendezést, hogy megbizonyosodjon arról, hogy az nincs káros hatással az oktatás színvonalára.

*II. SZAKASZ**A repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésére vonatkozó követelmények***ORA.FSTD.200 Repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének kérvényezése**

- a) A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítése iránti kérelmet az illetékes hatóság által meghatározott nyomtatványon és módon kell benyújtani:
  1. alapszintű műszer szerinti repülést oktató eszköz (BITD) esetén az eszköz gyártójának;
  2. minden más esetben a repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltetni szándékozó szervezetnek.
- b) Az első minősítést kérvényezőknél be kell nyújtaniuk az illetékes hatóságnak azt a dokumentációt, amely azt bizonyítja, hogyan teljesítik az e rendeletben előírt követelményeket. Ennek a dokumentációnak tartalmaznia kell az ORA.GEN.130 és ORA.FSTD.230 bekezdésnek való megfelelés biztosítására kialakított eljárást.

**ORA.FSTD.205 A repülésszimulációs oktatóeszközök minősítésére vonatkozó előírások**

- a) Az Ügynökségnek a 216/2008/EK rendelet 19. cikkével összhangban ki kell adnia a minősítésre vonatkozó előírásokat, mint a repülésszimulációs oktatóeszközöknek a 216/2008/EK rendelet III. melléklete alapkövetelményeinek való megfelelésének bemutatására szolgáló szabványos eszközt.
- b) Ezeknek a minősítési előírásoknak elég részleteseknek és pontosaknak kell lenniük ahhoz, hogy jelezzék a kérvényezők számára, milyen feltételek mellett kaphatják meg a minősítést.

**ORA.FSTD.210 Minősítési bázis**

- a) A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének kiadásához való minősítési bázisnak a következőkből kell állnia:
  1. az Ügynökség által létrehozott, az első minősítés kérvényezésének időpontjában érvényes vonatkozó minősítési előírások;

**▼ M2**

2. a 748/2012/EU rendeletnek megfelelően jóváhagyott üzemeltetési alkalmassági adatok kötelező részében meghatározott légi jármű-értékelési adatok; valamint

**▼ M1**

3. az illetékes hatóság által arra az esetre előírt különleges feltételek, ha a vonatkozó minősítési előírások nem tartalmazzák az adott repülésszimulációs oktatóeszközre vonatkozóan kielégítő és arra illő előírásokat, mert a repülésszimulációs oktatóeszköznek újszerű vagy a vonatkozó minősítési előírások alapján szolgálóaktól eltérő jellemzői vannak.
- b) A minősítési bázis vonatkozik a repülésszimulációs oktatóeszköz jövőbeni rendszeres minősítéseire is, kivéve, ha az eszközt más kategóriába sorolják át.

▼ **M1****ORA.FSTD.225 Időbeli hatály és folyamatos érvényesség**

a) A teljes repülőgép-szimulátorok (FFS), repülésoktató eszközök (FTD), illetve a repülést és navigációs eljárásokat oktató eszközök (FNPT) minősítései az alábbi feltételekkel maradnak érvényben:

1. a repülésszimulációs oktatóeszköz és az azt üzemeltető szervezet továbbra is teljesíti a vonatkozó követelményeket;
2. az illetékes hatóság hozzáférést kap a szervezethez az ORA.GEN.140 bekezdésben meghatározott módon, hogy meg tudja állapítani, a szervezet folyamatosan megfelel-e a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban szereplő követelményeknek;
3. a minősítő bizonyítványról nem mondanak le, és nem vonják azt be.

b) Az ARA.FSTD.120 b) pontjának 1. alpontjában és a) pontjának 1. alpontjában megállapított 12 hónapos időszak legfeljebb 36 hónapra meghosszabbítható az alábbi feltételekkel:

1. a repülésszimulációs oktatóeszköz átesett egy első értékelésen és legalább egy rendszeres újraértékelésen, amely megállapította, hogy megfelel a minősítési bázisnak;
2. a repülésszimulációs oktatóeszköz üzemeltetője kielégítő nyilvántartást vezet a repülésszimulációs oktatóeszköz rendszeres sikeres értékeléseiről legalább a megelőző 36 hónapon át;
3. az illetékes hatóság 12 havonta hivatalos ellenőrzést hajt végre a szervezetnek az ORA.GEN.200 bekezdés a) pontjának 6. alpontjában meghatározott megfelelést figyelemmel kísérendő rendszerén;
4. a szervezet megfelelő tapasztalattal rendelkező kijelölt szakembere felülvizsgálja az alkalmasság-ellenőrzési útmutató (QTG) rendszeres újrafuttatásának eredményeit, valamint 12 havonta elvégzi a vonatkozó funkció- és összehasonlító ellenőrzéseket, és elküldi az eredményeket tartalmazó jelentést az illetékes hatóság részére.

c) A műszer szerinti repülést oktató eszköz (BITD) minősítés mindaddig érvényben marad, amíg a szervezet kérésére az illetékes hatóság az ARA.FSTD.120 bekezdéssel összhangban rendszeresen elvégzi a vonatkozó minősítési bázisnak való megfelelés értékelését.

d) Amennyiben lemondanak róla vagy visszavonják, a repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítványát vissza kell küldeni az illetékes hatóság részére.

**ORA.FSTD.230 Változtatások a minősített repülésszimulációs oktatóeszközön**

a) A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvány birtokosának tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot a repülésszimulációs oktatóeszköz javasolt módosításairól, úgymint:

1. nagyobb módosítások;
2. a repülésszimulációs oktatóeszköz áthelyezése; és
3. a repülésszimulációs oktatóeszköz leállítása.

b) A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének magasabb szintre emeléséhez a szervezetnek az illetékes hatóságtól kell kérvényeznie a magasabb szinthez szükséges értékelést. A szervezetnek le kell futtatnia a kért minősítési szintnek megfelelő összes érvényesítési ellenőrzést. A korábbi értékelések eredményeit nem lehet felhasználni a repülésszimulációs oktatóeszköz teljesítményének a magasabb szintű minősítéshez szükséges érvényesítéséhez.

**▼ M1**

- c) Ha a repülésszimulációs oktatóeszközt áthelyezik máshová, a szervezetnek a tervezett tevékenység végrehajtása előtt tájékoztatnia kell erről az illetékes hatóságot a kapcsolódó események ütemtervével együtt.

Mielőtt a repülésszimulációs oktatóeszközt az új helyszínen újra üzembe állítanák, a szervezetnek végre kell hajtania legalább az érvényesítési ellenőrzés egyharmadát, valamint a funkció- és összehasonlító ellenőrzéseket, hogy megbizonyosodjon arról, hogy a repülésszimulációs oktatóeszköz teljesítménye megfelel az eredeti minősítési előírásoknak. Az ellenőrzési dokumentáció egy példányát a repülésszimulációs oktatóeszköz nyilvántartásával együtt meg kell őrizni az illetékes hatóság általi felülvizsgálat céljából.

Az illetékes hatóság a repülésszimulációs oktatóeszköz áthelyezése után értékelést hajthat azon végre. Az értékelést a repülésszimulációs oktatóeszköz eredeti minősítési bázisa alapján kell elvégezni.

- d) Ha egy szervezet azt tervezi, hogy a repülésszimulációs oktatóeszközt hosszabb időre kivonja az aktív állapotból (leállítja), tájékoztatnia kell erről az illetékes hatóságot, és megfelelő felügyeletet kell kidolgoznia arra az időszakra, amíg a repülésszimulációs oktatóeszköz le van állítva.

A szervezetnek el kell fogadtatnia az illetékes hatósággal egy leállítási tervet, valamint minden tárolást és ismételt rendszerbe állítást, így biztosítva, hogy a repülésszimulációs oktatóeszközt eredeti minősítési szintjével vissza lehessen állítani üzemi állapotba.

**ORA.FSTD.235 A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítésének átruházhatósága**

- a) Amikor változik a repülésszimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezet, az új szervezetnek előzetesen tájékoztatnia kell erről az illetékes hatóságot, hogy az el tudja fogadni a repülésszimulációs oktatóeszköz átruházási tervét.
- b) Az illetékes hatóság értékelést végezhet a repülésszimulációs oktatóeszköz eredeti minősítési bázisa alapján.
- c) Ha a repülésszimulációs oktatóeszköz nem felel már meg eredeti minősítési bázisának, az üzemeltető szervezetnek a repülésszimulációs oktatóeszközre új minősítő bizonyítványt kell kérvényeznie.

**ORA.FSTD.240 Nyilvántartás**

A repülésszimulációs oktatóeszköz minősítő bizonyítvány birtokosának nyilvántartást kell vezetnie a következőkről:

- a) a repülésszimulációs oktatóeszköz eredeti minősítési bázisát és minősítési szintjét leíró valamennyi dokumentumról a repülésszimulációs oktatóeszköz teljes élettartama alatt; és
- b) az egyes repülésszimulációs oktatóeszközökhöz tartozó, valamint a megfelelést figyelemmel követő tevékenységekhez kapcsolódó időszakos dokumentációkról és jelentésekről legalább 5 évig.

AeMC ALRÉSZ

**REPÜLŐORVOSI KÖZPONTOK**

*I. SZAKASZ*

*Általános rész*

**ORA.AeMC.105 Hatály**

Ez az alfejezet azokat a kiegészítő követelményeket szabja meg, amelyeket egy szervezetnek teljesítenie kell a repülőorvosi központ (AeMC) minősítés elnyeréséhez, illetve meghosszabbításához, amelynek birtokában repülőorvosi minősítéseket adhatnak ki, beleértve az 1. osztályú repülőorvosi minősítést is.

**▼ M1****ORA.AeMC.115 Kérvényezés**

A repülőorvosi központ bizonyítványt kérvényezőknek a következők feladataik vannak:

- a) meg kell felelniük a MED.C.005 bekezdésben leírtaknak; és
- b) a szervezet jóváhagyásához az ORA.GEN.115 bekezdésben előírt dokumentáción kívül meg kell adnia repülőorvosi alkalmassági vizsgálatok elvégzése céljából a kórházakkal és egészségügyi intézményekkel kórházi gyakorlat terén fennálló kapcsolataira vonatkozó adatokat.

**ORA.AeMC.135 Folyamatos érvényesség**

A repülőorvosi központ bizonyítványt korlátlan időtartamra kell kiadni. A bizonyítvány mindaddig érvényben marad, amíg birtokosa és a szervezetnél dolgozó kijelölt vizsgáló repülőorvosok:

- a) megfelelnek a MED.D.030 bekezdésben leírtaknak; és
- b) évente elegendő számú 1. osztályú orvosi vizsgálatot végezve biztosítják, hogy ne essenek ki a gyakorlatból.

**II. SZAKASZ****Felügyelet****ORA.AeMC.200 Felügyeleti rendszer**

A repülőorvosi központnak ki kell alakítania és fenn kell tartania egy olyan felügyeleti rendszert, amely magába foglalja az ORA.GEN.200 bekezdésben felsorolt elemeket, valamint eljárásokat az alábbiak biztosítására:

- a) a MED résznek megfelelő repülőorvosi minősítés; és
- b) folyamatos orvosi titoktartás.

**ORA.AeMC.210 Személyi feltételek**

a) A repülőorvosi központnak a következő kötelezettségei vannak:

1. ki kell neveznie egy 1. osztályú repülőorvosi minősítés kiadására szóló jogosítással és feladatának elvégzéséhez elegendő repülőorvosi gyakorlattal rendelkező kijelölt vizsgáló repülőorvost a repülőorvosi központ vezetőjévé; és
2. rendelkeznie kell kellő számú teljesen képzett kijelölt vizsgáló repülőorvossal, valamint egyéb műszaki személyzettel és szakértővel.

b) A repülőorvosi központ vezetője felelős a vizsgálati leletek értékelésének koordinálásáért és a jelentések, bizonyítványok és első 1. osztályú repülőorvosi minősítések aláírásáért.

**ORA.AeMC.215 A létesítményekkel szembeni követelmények**

A repülőorvosi központot fel kell szerelni a jóváhagyás által biztosított jogosultságok gyakorlásához elengedhetetlen repülőorvosi vizsgálatok elvégzéséhez szükséges egészségügyi műszaki berendezésekkel.

**ORA.AeMC.220 Nyilvántartás**

Az ORA.GEN.220 bekezdésben felsoroltakon kívül a repülőorvosi központnak a következő teendői vannak:

- a) a repülőorvosi minősítés megadása, meghosszabbítása vagy megújítása céljából végzett repülőorvosi vizsgálatok és értékelések leleteinek és eredményeinek nyilvántartása, és a nyilvántartás megőrzése az utolsó repülőorvosi vizsgálat időpontjától számítva legalább 10 évig; és
- b) az összes orvosi nyilvántartás oly módon történő őrzése, amely biztosítja az orvosi titoktartás mindenkorai tiszteletben tartását.

▼ **M7**

## VIII. MELLÉKLET

**A BEJELENTETT KÉPZÉSI SZERVEZETEKRE (DTO-K)  
VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK****[DTO RÉSZ]****DTO.GEN.100 Általános követelmények**

Ez a melléklet (DTO rész) a 10a. cikk (1) bekezdésének második albekezdésével összhangban a DTO.GEN.115 pont szerint tett bejelentés alapján a DTO.GEN.110 pontban említett képzést nyújtó pilótaképző szervezetekre alkalmazandó követelményeket állapítja meg.

**DTO.GEN.105 Illetékes hatóság**

A DTO tekintetében illetékes hatóság e melléklet (DTO rész) alkalmazásában a DTO székhelye szerinti tagállam által kijelölt hatóság.

**DTO.GEN.110 A képzés tartalma**

a) A DTO a következő képzés nyújtására jogosult, amennyiben a DTO.GEN.115 ponttal összhangban bejelentést nyújtott be:

1. repülőgépekre:

- a) LAPL(A)-ra és PPL(A)-ra felkészítő elméleti képzés;
- b) LAPL(A)-ra és PPL(A)-ra felkészítő repülésoktatás;
- c) SEP(land), SEP(sea) és TMG osztályjogosításra felkészítő képzés;
- d) ► **C4** további jogosításokra felkészítő képzés: éjszakai repülési, műrepülési, hegyvidéki repülési, vitorlázórepülő- és transzparensvontatási jogosítás; ◀

2. helikopterekre:

- a) LAPL(H)-ra és PPL(H)-ra felkészítő elméleti képzés;
- b) LAPL(H)-ra és PPL(H)-ra felkészítő repülésoktatás;
- c) egyhajtóműves típusjogosítás legfeljebb öt engedélyezett ► **C4** ülészámu ◀ helikopterekre;
- d) ► **C4** éjszakai repülési jogosításra felkészítő képzés; ◀

▼ **M12**

3. vitorlázó repülőgépekre, az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (SFCL rész) követelményeivel összhangban:

- a) SPL-re felkészítő elméleti képzés;
- b) SPL-re felkészítő repülésoktatás;
- c) az SFCL.150 ponttal összhangban a jogosultságok vitorlázó repülőgépre vagy TMG-re való kiterjesztésére felkészítő képzés;
- d) az SFCL.155 ponttal összhangban további indítási módozatokra felkészítő képzés;
- e) további jogosításokra és jogosultságokra felkészítő képzés: alapszintű műrepülési és haladó műrepülő jogosultságok, vitorlázórepülő- és transzparensvontatási jogosítás, Motoros vitorlázó repülőgép éjszakai jogosítás és vitorlázó repülőgépre vonatkozó felhőrepülési jogosultságok;

**▼ M12**

- f) vitorlázórepülés-oktatói tanúsítvány (FI(S)) megszerzésére irányuló képzés;
  - g) FI(S) ismeretfrissítő tanfolyam;
4. ballonokra, az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletének (BFCL rész) követelményeivel összhangban:
- a) BPL-re felkészítő elméleti képzés;
  - b) BPL-re felkészítő repülésoktatás;
  - c) a BFCL.150 ponttal összhangban osztály- vagy csoportkiterjesztésre felkészítő képzés;
  - d) további jogosításokra vonatkozó képzés: kötött hőlégballonnal való repülésre, éjszakai repülésre és kereskedelmi célú repülésre vonatkozó jogosítások;
  - g) ballonrepülés-oktatói tanúsítvány (FI(B)) megszerzésére irányuló képzés;
  - h) FI(B) ismeretfrissítő tanfolyam.
- b) Egy DTO az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletének (BFCL rész) BFCL.430 pontjában és BFCL.460 b) 1. pontjában említett FE(B) vizsgáztatói tanfolyamot, valamint az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet (SFCL rész) III. mellékletének SFCL.430 pontjában és SFCL.460 b) 1. pontjában említett FE(S) vizsgáztatói tanfolyamot is tarthat, amennyiben a DTO.GEN.115 ponttal összhangban bejelentést nyújtott be, és az illetékes hatóság a DTO.GEN.230 c) ponttal összhangban az oktatási programot jóváhagyta.

**▼ M7****DTO.GEN.115 Bejelentés**

- a) A DTO.GEN.110 pontban meghatározott bármilyen képzés megtartását megelőzően az ilyen képzést tartani kívánó szervezet bejelentést nyújt be az illetékes hatósághoz. A bejelentésnek legalább a következő információkat kell tartalmaznia:
1. a DTO megnevezése;
  2. a DTO székhelyének elérhetőségei és adott esetben a DTO repülőtereinek és műveleti területeinek elérhetőségei;
  3. a következő személyek neve és elérhetősége:
    - i. a DTO képviselője;
    - ii. a DTO képzésvezetője; valamint
    - iii. amennyiben a DTO.GEN.250 pont b) pontjának 1. pontja így rendelkezik, valamennyi képzésvezető-helyettes;
  4. a DTO.GEN.110 pontban foglaltak szerint az egyes repülőtereken és/vagy műveleti területeken nyújtott képzés típusa;
  5. adott esetben a képzés céljára használandó valamennyi légi jármű és repülésszimulációs oktatóeszköz felsorolása;
  6. a képzés tervezett megkezdésének napja;
  7. egy nyilatkozat, amely szerint a DTO repülésbiztonsági irányelveket dolgozott ki, és ezeket a bejelentés hatálya alá tartozó valamennyi oktatási tevékenység során alkalmazza a DTO.GEN.210 pont a) pontja 1. pontjának ii. pontjával összhangban;



**▼ M12**

8. egy nyilatkozat, amely szerint a DTO megfelel és a bejelentés hatálya alá tartozó valamennyi oktatási tevékenység során meg fog felelni az (EU) 2018/1139 rendelet IV. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek, az e rendelet I. mellékletében (FCL rész) és VIII. mellékletében (DTO rész) foglalt követelményeknek, továbbá az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletében (BFCL rész) és az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletében (SFCL rész) foglalt követelményeknek.

**▼ M7**

- b) A bejelentést és annak esetleges későbbi módosításait az 1. függelékben található nyomtatványon kell megtenni.
- c) A DTO a bejelentéssel együtt benyújtja az illetékes hatóság számára az oktatási programot vagy programokat, amelyeket a képzés nyújtásához használ vagy használni kíván, továbbá az oktatási program vagy programok jóváhagyása iránti kérelmet, amennyiben ilyen jóváhagyásra a DTO.GEN.230 pont c) pontjával összhangban szükség van.
- d) A VII. melléklet (ORA rész) ATO alrészével összhangban kibocsátott jóváhagyással rendelkező szervezet a c) ponttól eltérve a bejelentéssel együtt pusztán a már jóváhagyott oktatási kézikönyvre vagy kézikönyvekre való hivatkozást is benyújthatja.

**DTO.GEN.116 Bejelentés a változásokról és az oktatási tevékenység megszüntetéséről**

A DTO indokolatlan késedelem nélkül értesíti az illetékes hatóságot az alábbiakról:

- a) a DTO.GEN.115 pont a) pontjában meghatározott bejelentésben és a DTO.GEN.115 pont c) pontjában említett oktatási programban vagy programokban vagy a DTO.GEN.115 pont d) pontjában említett jóváhagyott oktatási kézikönyvben vagy kézikönyvekben foglalt információk változása;
- b) a bejelentés hatálya alá tartozó egyes oktatási tevékenységek vagy valamennyi tevékenység megszűnése.

**DTO.GEN.135 A képzés nyújtására való jogosultság megszűnése**

A DTO a továbbiakban nem jogosult a bejelentésében meghatározott egyes képzéseknek vagy valamennyi ilyen képzésnek a bejelentés alapján történő megtartására az alábbi helyzetek valamelyikének fennállása esetén:

- a) a DTO a bejelentés szerinti oktatási tevékenységek valamelyikének vagy mindegyikének a DTO.GEN.116 pont b) pontja szerinti megszűnéséről értesítette az illetékes hatóságot;
- b) a DTO több mint 36 egymást követő hónapban nem tartott ilyen képzést.

**DTO.GEN.140 Hozzáférés**

A DTO bejelentéssel összhangban történő eljárásának megállapítása érdekében a DTO mindenkor hozzáférést biztosít a bejelentés szerinti oktatási tevékenységek szempontjából fontos valamennyi létesítményhez, légi járműhöz, dokumentumhoz, nyilvántartáshoz, adathoz, eljáráshoz vagy bármely egyéb anyaghoz az illetékes hatóság által felhatalmazott személy számára.

**DTO.GEN.150 Megállapítások**

Miután az illetékes hatóság az ARA.GEN.350 pont da) pontjának 1. pontjával összhangban megállapításról értesíti a DTO-t, az utóbbi az illetékes hatóság által meghatározott határidőn belül megteszi az alábbi lépéseket:

- a) azonosítja a nem megfelelés alapvető okát;
- b) megteszi a nem megfelelés megszüntetéséhez szükséges kiigazító intézkedéseket, és szükség esetén orvosolja annak következményeit;
- c) tájékoztatja az illetékes hatóságot az általa tett kiigazító intézkedésekről.

**▼ M7****DTO.GEN.155 A repülésbiztonsági problémákra történő reagálás**

A DTO a repülésbiztonsági problémákra történő reagálás keretében végrehajtja:

- a) az illetékes hatóság által az ARA.GEN.135 pont c) bekezdésével összhangban előírt repülésbiztonsági intézkedéseket;
- b) az Ügynökség által kiadott, repülésbiztonsággal kapcsolatos releváns rendelkező közleményeket, ideértve a légialkalmassági előírásokat is.

**DTO.GEN.210 Személyi feltételek**

a) A DTO kijelöl:

1. egy képviselőt, aki legalább az alábbiak tekintetében felelős, és ezek végrehajtására megfelelő felhatalmazással rendelkezik:
  - i. a DTO és tevékenységei alkalmazandó előírásoknak és a DTO bejelentésének való megfelelése biztosítása;
  - ii. olyan repülésbiztonsági irányelvek kidolgozása és kiadása, amelyek biztosítják a DTO tevékenységeinek biztonságos végrehajtását, gondoskodás arról, hogy a DTO az említett repülésbiztonsági irányelveknek megfelelően jár el, és megteszi a szükséges intézkedéseket az említett repülésbiztonsági irányelvek célkitűzéseinek elérésére;
  - iii. előmozdítja a repülésbiztonságot a DTO keretében;
  - iv. gondoskodik arról, hogy a DTO-ban elegendő erőforrás álljon rendelkezésre az i., ii. és iii. pontban említett tevékenységek eredményes végrehajtásához.
2. egy képzésvezetőt, aki legalább az alábbiak tekintetében felelős, és ezek biztosításához megfelelő képesítéssel rendelkezik:

**▼ M12**

- i. a nyújtott képzés megfelelése az I. melléklet (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. melléklete (BFCL rész) és az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. melléklete (SFCL rész) követelményeinek, valamint a DTO oktatási programjának;

**▼ M7**

- ii. a légi járművön vagy repülésszimulációs oktatóeszközön (FSTD) végrehajtott képzés és az elméleti képzés megfelelő összhangja;
- iii. a növendékek előrehaladásának felügyelete;
- iv. a DTO.GEN.250 pont b) pontjában említett esetben a képzésvezető-helyettes(ek) felügyelete.

b) A DTO ugyanazt a személyt is kijelölheti képviselőnek és képzésvezetőnek.

c) A DTO nem jelölhet ki olyan személyt képviselőnek vagy képzésvezetőnek, aki objektív jelek alapján nem bízható meg az a) pontban felsorolt feladatok olyan módon történő végrehajtásával, amely biztosítja és előmozdítja a repülésbiztonságot. Az a tény, hogy egy személyre vonatkozóan az elmúlt három évben az ARA.GEN.355 pont szerinti végrehajtási intézkedésre került sor, ilyen objektív jelek tekinthető, kivéve, ha az említett személy igazolni tudja, hogy az intézkedést kiváltó szabálytalanság természetéből, léptékéből vagy repülésbiztonságra gyakorolt hatásából nem következik, hogy e személyt ne lehetne megbízni az említett feladatok ilyen módon történő végrehajtásával.

**▼ M7**

- d) A DTO gondoskodik arról, hogy az elméleti képzés oktatói az alábbi képe-sítések valamelyikével rendelkeznek:
1. gyakorlati repülési tapasztalat a tanfolyam által érintett területeken és egy oktatói technikákat ismertető tanfolyam elvégzése;
  2. korábbi tapasztalat elméleti képzésben, és megfelelő elméleti ismereti háttér abban a témakörben, amelyről elméleti képzést fog tartani.

**▼ M12**

- e) A pilótaoktatóknak és a szimulátoros oktatóknak rendelkezniük kell az I. mellékletben (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletében (BFCL rész) és az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletében (SFCL rész) előírt minősítéssel az általuk tartott oktatástípusból.

**▼ M7****DTO.GEN.215 A létesítményekkel szembeni követelmények**

A DTO olyan létesítményekkel rendelkezik, amelyek lehetővé teszik valamennyi tevékenysége elvégzését és irányítását a 216/2008/EK rendelet III. mellékletében foglalt alapkövetelményekkel vagy az e mellékletben (DTO rész) foglalt követelményekkel összhangban.

**DTO.GEN.220 Nyilvántartás**

- a) A DTO valamennyi növendék tekintetében megőrzi az alábbi adatokat a képzés idején és az utolsó tanfolyam befejezését követő három évig:
1. a földi oktatás, a repülésoktatás és a szimulált repülésoktatás adatai;
  2. az egyéni előrehaladásra vonatkozó információk;
  3. a megtartott képzés szempontjából releváns engedélyekre és jogosításokra vonatkozó információk, a jogosítások és az orvosi minősítések lejárati napjával együtt.
- b) A DTO a DTO.GEN.270 pont a) pontjában említett éves belső felülvizsgálatról szóló jelentést és a b) pontjában említett tevékenységi jelentést az említett jelentések DTO által történő létrehozásának napjától számított három évig megőrzi.
- c) A DTO az oktatási programot az említett programmal összhangban tartott utolsó tanfolyam napjától számított három évig megőrzi.
- d) A DTO a személyes adatok védelméről szóló, alkalmazandó jogszabállyal összhangban az a) pontban említett adatokat olyan módon tárolja, hogy megfelelő eszközök és protokollok alkalmazásával biztosítsa a védelmet, és megteszi a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az említett adatokhoz csak az erre megfelelően felhatalmazott személyek férjenek hozzá.

**DTO.GEN.230 A DTO oktatási programja**

- a) A DTO a DTO.GEN.110 pontban meghatározott, általa nyújtott minden egyes képzés tekintetében oktatási programot hoz létre.

**▼ M12**

- b) Az oktatási program megfelel az I. melléklet (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. melléklete (BFCL rész) vagy adott esetben az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. melléklete (SFCL rész) követelményeinek.

**▼ M12**

- c) A DTO a DTO.GEN.110 b) pontban említett képzést csak akkor jogosult megtartani, ha az említett képzés oktatási programjára és ennek esetleges módosításaira az illetékes hatóság a DTO kérelmére az ARA.DTO.110 pont szerint megadta jóváhagyását, amelyben igazolja, hogy az oktatási program és annak esetleges módosításai megfelelnek az I. melléklet (FCL rész), az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. melléklete (BFCL rész) vagy adott esetben az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. melléklete (SFCL rész) követelményeinek. A DTO az említett jóváhagyást a bejelentésének a DTO.GEN.115 ponttal összhangban történő benyújtásával kéri.

**▼ M7**

- d) ►C4 A c) pont nem alkalmazandó az olyan szervezetre, amely a VII. melléklet (ORA rész) ATO alrészével összhangban kibocsátott, az említett képzésre vonatkozó jogosultságokat tartalmazó jóváhagyással is rendelkezik. ◀

**DTO.GEN.240 Kiképző légi jármű és repülésszimulációs oktatóeszközök****▼ M11**

- a) A bejelentett képzési szervezetnek megfelelő számú és típusú oktató légi járművekből álló flottát vagy megfelelően FSTD berendezéseket kell alkalmaznia a megtartott tanfolyamok során. A légijárműflottának olyan légi járművekből kell állnia, amelyek megfelelnek az (EU) 2018/1139 rendeletben meghatározott összes követelménynek. Az (EU) 2018/1139 rendelet I. mellékletének a), b), c) vagy d) pontja alá tartozó légi járművek akkor használhatók képzésre, ha teljesítik az összes alábbi feltételt:
1. egy értékelési eljárás során az illetékes hatóság megállapította, hogy az adott légi jármű biztonsági szintje hasonló az (EU) 2018/1139 rendelet II. mellékletében megállapított alapvető követelmények által meghatározott biztonsági szinthez;
  2. az illetékes hatóság engedélyezte a légi jármű képzés céljából történő használatát a bejelentett képzési szervezetnél.

**▼ M7**

- b) A DTO az általa nyújtott képzés során felhasznált valamennyi légi járműről azok lajstromjelét is tartalmazó jegyzéket készít, és azt naprakészen tartja.

**DTO.GEN.250 Repülőterek és műveleti területek**

- a) Légi járművön végzett repülésoktatás során a DTO csak olyan repülőtereket vagy műveleti területeket használhat, amelyek rendelkeznek a szükséges manőverek oktatását lehetővé tevő, megfelelő létesítményekkel és jellemzőkkel, figyelembe véve az oktatás jellegét, valamint az oktatásra használt légi jármű kategóriáját és típusát.
- b) Amennyiben a DTO a DTO.GEN.110 pont a) pontjának 1. és 2. pontjában említett valamely képzéshez egynél több repülőteret használ:
1. valamennyi további repülőtér tekintetében képzésvezető-helyettest nevez ki, aki az említett repülőtér tekintetében a DTO.GEN.210 pont a) pontja 2. pontjának i–iii. pontjában említett feladatokért felelős; valamint
  2. gondoskodik a valamennyi repülőtéren történő biztonságos üzemeltetéshez szükséges erőforrások rendelkezésre állásáról, e melléklet (DTO rész) követelményeivel összhangban.

**DTO.GEN.260 Elméleti képzés**

- a) A DTO az elméleti képzés megtartása során helyszíni oktatást vagy távoktatást is alkalmazhat.
- b) A DTO az elméleti képzésben részt vevő valamennyi növendék előrehaladását figyelemmel kíséri és nyilvántartja.

▼ **M7**

**DTO.GEN.270 Éves belső felülvizsgálat és éves tevékenységi jelentés**

A jóváhagyott képzési szervezet megteszi a következő lépéseket:

- a) éves belső felülvizsgálat végrehajtása a DTO.GEN.210 pontban meghatározott feladatok és felelőségek tekintetében, és jelentés készítése az említett felülvizsgálatról;
- b) éves tevékenységi jelentés készítése;
- c) az éves belső felülvizsgálatról szóló jelentés és az éves tevékenységi jelentés illetékes hatóságnak történő benyújtása az illetékes hatóság által meghatározott határidőig.

▼ **M7**

## A VIII. melléklet (DTO rész) 1. függeléke

**BEJELENTÉS**

az 1178/2011/EU bizottsági rendelet szerint

 Első bejelentés Változásbejelentés <sup>(1)</sup> – a DTO nyilvántartási száma:

1.	<b>Bejelentett képzési szervezet (DTO)</b> Név:
2.	<b>Az üzleti tevékenység helye(i)</b> A DTO székhelyének elérhetőségei (cím, telefonszám, e-mail):
3.	<b>Személyzet</b> A DTO képviselőjének neve és elérhetőségei (cím, telefonszám, e-mail): A DTO képzésvezetőjének és adott esetben képzésvezető-helyettesének (képzésvezető-helyetteseinek) neve és elérhetőségei (cím, telefonszám, e-mail):
4.	<b>A képzés tartalma</b> A szervezet által nyújtott valamennyi képzés felsorolása: A képzés nyújtásához használt valamennyi oktatási program felsorolása (a dokumentumok e bejelentéshez csatolandók) vagy az 1178/2011/EU rendelet VIII. melléklete (DTO rész) DTO.GEN.230 pontja d) pontjában említett esetben a képzés nyújtásához használt valamennyi jóváhagyott oktatási kézikönyvre való hivatkozás:
5.	<b>Kiképző légi jármű és repülésszimulációs oktatóeszközök</b> A képzéshez használt légi járművek felsorolása: A képzéshez használt, minősítéssel rendelkező repülésszimulációs oktatóeszközök felsorolása (adott esetben a bizonyítványon feltüntetett betűkóddal együtt)
6.	<b>Repülőtér (repülőterek) és műveleti terület(ek)</b> A DTO által a képzés nyújtásához használt valamennyi repülőtér és műveleti terület elérhetőségei (cím, telefonszám, e-mail):
7.	<b>A képzés tervezett megkezdésének napja:</b>
8.	<b>A vizsgáztatók tevékenységének egységesítésére felkészítő tanfolyamok és ismeretfrissítő szemináriumok jóváhagyása iránti kérelem (adott esetben)</b> <input type="checkbox"/> A DTO az 1178/2011/EU rendelet VIII. melléklete (DTO rész) DTO.GEN.110 pontjának b) pontjával és DTO.GEN.230 pontjának c) pontjával összhangban kérelmezi a vizsgáztatói tanfolyamokra vonatkozó, fent említett oktatási program(ok) jóváhagyását vitorlázó repülőgépekre vagy ballonokra.

▼ **M12**9. **Nyilatkozat**

A DTO az 1178/2011/EU bizottsági rendelet VIII. mellékletével (DTO rész) és különösen annak DTO.GEN.210 a) 1. pontjának ii. alpontjával összhangban repülésbiztonsági irányelveket dolgozott ki, és ezeket a bejelentés hatálya alá tartozó valamennyi oktatási tevékenység során alkalmazza.

A DTO megfelel és a bejelentés hatálya alá tartozó valamennyi oktatási tevékenység során meg fog felelni az (EU) 2018/1139 rendelet IV. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. mellékletében (FCL rész) és VIII. mellékletében (DTO rész) foglalt követelményeknek, továbbá az (EU) 2018/395 bizottsági rendelet III. mellékletében (BFCL rész) és az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet III. mellékletében (SFCL rész) foglalt követelményeknek.

Igazoljuk, hogy az e bejelentésben – és (adott esetben) ennek mellékleteiben – foglalt valamennyi információ hiánytalan és helytálló.

A DTO képviselőjének neve, keltezése és aláírás.

A DTO képzésvezetőjének neve, keltezése és aláírás.

▼ **M7**

<sup>(1)</sup> Változás esetén csak az 1. pontot és a változást tartalmazó rubrikákat kell kitölteni.