

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

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)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és a tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 7. cikke (6) bekezdésére, 8. cikke (5) bekezdésére és 10. cikke (5) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 216/2008/EK rendelet célja a polgárirepülés-biztonság egységesen magas szintjének kialakítása és fenntartása Európában. A szóban forgó rendelet eszközöket biztosít ennek a célnak és a polgárirepülés-biztonság más céljainak az eléréséhez.
- (2) Az egyes légi járművek, illetve repülésszimulációs oktatóeszközök üzemen tartásában részt vevő pilótáknak, valamint az e pilóták képzésében, vizsgáztatásában vagy ellenőrzésében részt vevő személyeknek és szervezeteknek meg kell felelniük a 216/2008/EK rendelet III. mellékletében foglalt alapvető követelményeknek. A szóban forgó rendelet értelmében indokolt, hogy a pilóták, valamint a képzésükben részt vevő személyek és szervezetek tanúsítványt kapjanak, amennyiben megállapítást nyert, hogy megfelelnek az alapvető követelményeknek.
- (3) Ugyanígy el kell látni a pilótákat orvosi minősítéssel, a pilóták egészségügyi alkalmasságának felméréseért felelős

repülőorvos-szakértőket pedig tanúsítvánnyal, amennyiben megállapítást nyert, hogy megfelelnek a vonatkozó alapvető követelményeknek. A 216/2008/EK rendelet azonban lehetőséget ad arra, hogy bizonyos feltételekkel, amennyiben azt a nemzeti jog lehetővé teszi, a háziorvos is repülőorvos-szakértőként járjon el.

- (4) Az egyes légi járművek üzemen tartásában részt vevő légiutas-kísérő személyzetnek meg kell felelnie a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletében foglalt alapvető követelményeknek. Az említett rendelet értelmében rendszeresen ellenőrizni kell a légiutas-kísérő személyzet egészségügyi alkalmasságát a rábízott biztonsági feladatok ellátására. A megfelelés bizonyítása a legjobb repülés-egészségügyi gyakorlaton alapuló megfelelő értékelés útján történik.
- (5) A 216/2008/EK rendelet értelmében a Bizottság elfogadja a szükséges végrehajtási szabályokat a pilóták, valamint a képzésükben, vizsgáztatásukban és ellenőrzésükben részt vevők képesítésére, továbbá a légiutas-kísérő személyzet tagjainak tanúsítására és egészségügyi alkalmasságának vizsgálatára irányadó feltételek rögzítéséhez.
- (6) Rögzíteni kell a nemzeti pilóta-szakszolgálati engedélyek és nemzeti fedélzeti mérnöki engedélyek konvertálására vonatkozó követelményeket és eljárásokat annak érdekében, hogy az érintettek harmonizált feltételek szerint folytathassák tevékenységeiket; a berepülési képesítéseket is e rendelettel összhangban kell konvertálni.
- (7) Indokolt, hogy a tagállamok elfogadhassák a harmadik országok által kibocsátott engedélyeket, ha garantálható a 216/2008/EK rendeletben meghatározottal egyenértékű biztonsági szint fenntartása; rögzíteni kell a harmadik országok által kibocsátott engedélyek elfogadásának feltételeit.

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

- (8) Annak érdekében, hogy az e rendelet alkalmazása előtt megkezdett képzést figyelembe lehessen venni a pilóta-szakszolgálati engedélyek megszerzése céljából, rögzíteni kell a már elvégzett képzés elismerésének feltételeit; rögzíteni kell továbbá a katonai engedélyek elismerésének feltételeit is.
- (9) A repülési ágazat és a tagállamok közigazgatása részére elengedő időt kell hagyni az új szabályozási kerethez való alkalmazkodásra annak érdekében, hogy a tagállamok kellő idővel rendelkezzenek bizonyos fajta, a JAR-ok hatályán kívül eső pilóta-szakszolgálati engedélyek és orvosi minősítések kibocsátásához, továbbá a még e rendelet alkalmazása előtt kibocsátott engedélyek és minősítések, illetve végrehajtott repülőorvos-szakértői vizsgálatok érvényességének feltételekhez kötött elismeréséhez.
- (10) A légiközlekedési szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeinek a polgári repülés területén történő kölcsönös elismeréséről szóló, 1991. december 16-i 91/670/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁾ a 216/2008/EK rendelet 69. cikkének (2) bekezdése értelmében hatályát veszti. Az ezzel a rendelettel elfogadott intézkedéseket úgy kell tekinteni, hogy azok a hatályukat veszítő intézkedéseknek felelnek meg.
- (11) Az átmenet zökkenőmentessége és a polgári repülés biztonságának az Unión belüli egységesen magas színvonalára érdekében a végrehajtott intézkedéseknek tükrözniük kell a pilótaképzés és a repülőorvosi alkalmasság területének legkorszerűbb eredményeit – beleértve a legjobb gyakorlatokat is –, valamint műszaki és technikai fejlődését. Ennek megfelelően figyelembe kell venni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organisation, ICAO) és a Társult Légügyi Hatóság által 2009. június 30-ig elfogadott követelményeket és igazgatási eljárásokat, valamint a nemzeti adottságokhoz kapcsolódó meglévő szabályozást.
- (12) Az Ügynökség a 216/2008/EK rendelet 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a Bizottsághoz véleményként benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.
- (13) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 216/2008/EK rendelet 65. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Hatály

Ez a rendelet részletes szabályokat állapít meg az alábbiakra vonatkozóan:

1. a pilóták szakszolgálati engedélyeinek különböző jogosításai, az e szakszolgálati engedélyek kibocsátására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, a szakszolgálati engedélyek jogosultjainak jogosultságai és kötelezettségei, a meglévő nemzeti

pilóta-szakszolgálati engedélyek és nemzeti repülőmérnöki engedélyek pilóta-szakszolgálati engedélyekké való konvertálásának feltételei, valamint a harmadik országok által kibocsátott szakszolgálati engedélyek elfogadásának feltételei;

2. a repülésoktatásért, a repülésszimulációs oktatásért vagy a pilóták ismereteinek felméréseért felelős személyek képesítése;
3. 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 általánosan elismert orvosi minősítéseké váló konvertálásának feltételei;
4. a repülőorvos-szakértők képesítése, valamint annak feltételei, hogy egy háziorvos repülőorvos-szakértőként járhatson el;
5. a légiutas-kísérő személyzet tagjainak rendszeres repülőorvosi vizsgálata, valamint az e vizsgálat elvégzéséért felelős személyek képesítése.

2. cikk

Fogalommeghatározások

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;
4. „a JAR-oknak megfelelő engedély”: a JAR-okat átültető nemzeti szabályozás és a nemzeti eljárások szerint, olyan tagállam által kibocsátott pilóta-szakszolgálati engedély és kapcsolódó jogosítások, minősítések, felhatalmazások, illetve képesítések, amelyek átültették a vonatkozó JAR-okat, és amelyeket e JAR-ok kapcsán kölcsönös elismerésre ajánlottak a Társult Légügyi Hatóság rendszerének keretében;
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;

⁽¹⁾ HL L 373., 1991.12.31., 21. o.

6. „beszámítás”: korábbi tapasztalat vagy képesítés elismerése;
 7. „beszámítási jegyzőkönyv”: a korábbi tapasztalat, illetve képesítés elismerésének alátámasztására szolgáló jegyzőkönyv;
 8. „konvertálási jegyzőkönyv”: egy engedély FCL rész szerinti engedéllyé való konvertálásának alátámasztására szolgáló jegyzőkönyv;
 9. „a JAR-oknak megfelelő pilóta-szakszolgálati orvosi minősítés és repülőorvos-szakértői tanúsítvány”: a JAR-okat átültető nemzeti szabályozás és a nemzeti eljárások szerint, olyan tagállam által kibocsátott tanúsítvány, amely átültette a vonatkozó JAR-okat, és amelyet e JAR-ok kapcsán kölcsönös elismerésre ajánlottak a Társult Légügyi Hatóság rendszerének keretében;
 10. „a JAR-oknak nem megfelelő pilóta-szakszolgálati orvosi minősítés és repülőorvos-szakértői tanúsítvány”: egy tagállam által a nemzeti szabályozással összhangban kibocsátott vagy elismert, a vonatkozó JAR-ok kapcsán kölcsönös elismerésre nem ajánlott minősítés.
- (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 engedélyeket 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.

3. cikk

Pilóták szakszolgálati engedélyeinek és orvosi minősítéseinek kibocsátása

A 7. cikk 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. mellékletében és IV. mellékletében foglalt műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak.

4. cikk

Meglévő nemzeti pilóta-szakszolgálati engedélyek

(1) A JAR-oknak megfelelő, egy tagállam által 2012. április 8. előtt kibocsátott vagy elismert engedélyt úgy kell tekinteni, hogy e rendeletnek megfelelően állították ki. A tagállamok az ilyen engedélyeket legkésőbb 2017. április 8-ig az ARA részben meghatározott formátum szerinti engedélyekre cserélik.

(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 engedéllyé és kapcsolódó jogosításokká, illetve minősítésekké való konvertálására az alábbiak az irányadók:

a) a II. melléklet rendelkezései; vagy

b) a konvertálási jegyzőkönyvben foglaltak.

(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.

(6) Az (1) és a (3) bekezdés ellenére, az egypilótás nagyteljesítményű komplex légi járműhöz kapcsolódó jogosultságokkal felruházott, osztályjogosítás-oktatói tanúsítással vagy vizsgáztatói tanúsítással rendelkező engedélyesek jogosultságait egypilótás légi járművekre szóló típusjogosítás-oktatói vagy -vizsgáztatói minősítéssé konvertálják.

(7) Egy tagállam az alábbi feltételekkel hatalmazhat fel egy növendék pilótát arra, hogy korlátozott jogosultságokat felügyelet nélkül gyakoroljon még azelőtt, hogy az LAPL kibocsátásához szükséges valamennyi követelményt teljesítette volna:

a) a jogosultságok az ország területére vagy annak egy részére korlátozódnak;

b) a jogosultságok korlátozott földrajzi területre, legfeljebb 2 000 kg felszállási tömeggel rendelkező, egymotoros, dugattyús repülőgépekre korlátozódnak, és nem terjednek ki utas szállítására;

c) a felhatalmazást az oktató által a tagállam elméleti biztonsági kockázatértékelése nyomán végzett egyéni biztonsági kockázatértékelés alapján adják meg;

d) a tagállam hároméves időközönként időszakos jelentést terjeszt a Bizottság és az Ügynökség felé.

5. cikk

Meglévő pilóta-szakszolgálati orvosi minősítések és repülőorvos-szakértői tanúsítványok

(1) A JAR-oknak megfelelő, egy tagállam által e rendelet alkalmazásának kezdete előtt kibocsátott vagy elismert pilóta-szakszolgálati orvosi minősítést, illetve repülőorvos-szakértői tanúsítványt úgy kell tekinteni, hogy e rendeletnek megfelelően állították ki.

(2) A tagállamok a pilóta-szakszolgálati orvosi minősítéseket és a repülőorvos-szakértői tanúsítványokat legkésőbb 2017. április 8-ig az ARA részben meghatározott formátum szerinti tanúsítványokra cserélik.

(3) A JAR-oknak nem megfelelő, egy tagállam által e rendelet alkalmazásának kezdete előtt kibocsátott vagy elismert pilóta-szakszolgálati orvosi minősítés, illetve repülőorvos-szakértői tanúsítvány a soron következő meghosszabbításáig, de legkésőbb 2017. április 8-ig érvényes.

(4) Az (1) és a (2) bekezdésben említett minősítések meghosszabbítására a IV. mellékletben előírtaknak megfelelően kerül sor.

6. cikk

Berepülési képesítések konvertálása

(1) Azon pilóták esetében, akik e rendelet alkalmazásának kezdete előtt az 1702/2003/EK rendelet⁽¹⁾ melléklete szerinti, 1. és 2. kategóriájú repülési tesztek végeztek, illetőleg berepülőpilótákat oktattak, a berepülési képesítéseket e rendelet I. mellékletének megfelelően berepülőjogosítással és – adott esetben – berepülésoktatói tanúsítással konvertálja az a tagállam, amelyik a berepülési 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.

⁽¹⁾ HL L 243., 2003.9.27., 6. o.

(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.

8. cikk

A harmadik országok által kibocsátott engedélyek elfogadásának feltételei

(1) A 216/2008/EK rendelet 12. cikkének sérelme nélkül, az Unió és az adott harmadik országok között létrejött, a pilóták engedélyezésére kiterjedő megállapodás hiányában a tagállamok e rendelet III. mellékletének rendelkezéseivel összhangban fogadják el a harmadik országok által kibocsátott engedélyeket és a harmadik országok által vagy nevében kibocsátott kapcsolódó orvosi minősítéseket.

(2) Amennyiben az FCL rész szerinti engedély kérelmezője már rendelkezik azzal egyenértékű, egy harmadik ország által a Chicagói Egyezmény 1. mellékletének megfelelően kibocsátott engedéllyel, jogosítással vagy minősítéssel, a kérelmezőnek teljesítenie kell az e rendelet I. mellékletében foglalt követelmények összességét, azzal az eltéréssel, hogy az oktatás időtartamára, az oktatási alkalmak számára és az egyes képzési óraszámokra vonatkozó követelmények mérsékelhetők.

(3) A kérelmezőnek beszámításra kerülő ismereteket egy jóváhagyott képzési szervezet ajánlása nyomán az a tagállam határozza meg, amelynél a pilóta az engedélyt igényelte.

(4) Harmadik ország által vagy nevében a Chicagói Egyezmény 1. mellékletének megfelelően kibocsátott ATPL esetében, amennyiben annak jogosultja megszerezte az adott légijármű-kategóriára szóló ATPL kibocsátásához az I. melléklet F. alrészében megkövetelt tapasztalatot, teljes egészében beszámítható az elméleti vizsgára és a jártassági vizsgára bocsátás előzetes tanfolyamvégzési követelményeinek teljesítése, feltéve, hogy a harmadik országbeli engedély az ATPL-jártassági vizsgán használt légi járműre érvényes típusjogosítást tartalmaz.

(5) Az FCL rész szerinti engedélyek jogosultjai részére kibocsáthatóak azok a repülőgép-, illetve helikopter-típusjogosítások, amelyekre nézve teljesülnek e jogosultságoknak egy harmadik ország által megállapított kibocsátási követelményei. Ezek a jogosultságok a szóban forgó harmadik országban lajstromozott légi járművekre korlátozódnak. Ez a korlátozás feloldható, amennyiben a pilóta eleget tesz a III. melléklet C.1. pontja szerinti követelményeknek.

9. cikk

E rendelet alkalmazásának kezdete előtt megkezdett képzés beszámítása

(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 az Egyesült Repülési Hatóság követelményeivel és eljárásaival 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.

(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.

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 számítandók 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.

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.

(2) A légiutas-kísérő személyzet tagjainak a 3922/91/EGK tanácsi rendelettel ⁽¹⁾ összhangban elvégzett és e rendelet alkalmazásának kezdetén még érvényes orvosi vagy repülőorvos-szakértői vizsgálatai vagy értékelései e rendeletnek megfelelően érvényesnek tekintendők az alábbiak közül a korábbi időpontig:

- a) az illetékes hatóság által a 3922/91/EGK rendelettel összhangban megállapított érvényességi idő végéig; illetőleg
- b) a IV. melléklet MED.C.005 pontjában előírt érvényességi idő végéig.

Az érvényességi időt a legutóbbi orvosi vagy repülőorvos-szakértői vizsgálat időpontjától kell számítani.

Az érvényességi időn túl minden újabb repülőorvos-szakértői vizsgálatra a IV. mellékletnek megfelelően kerül sor.

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.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy 2015. április 8-ig nem alkalmazzák az I. melléklet alábbi rendelkezéseit:

- a) a helyből felszálló repülőgépre, a léghajóra, a ballonra és a vitorlázó repülőgépre szóló pilóta-szakszolgálati engedélyekkel kapcsolatos rendelkezések;
- b) a B. alrész rendelkezései;
- c) az FCL.800, az FCL.805, az FCL.815 és az FCL.820 pont rendelkezései;
- d) a helikopterek esetében a J. alrész 8. szakaszának rendelkezései;
- e) a J. alrész 10. szakaszának és 11. szakaszának rendelkezései.

(3) Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy a 2014. április 8-ig általuk kibocsátott, a JAR-oknak nem megfelelő, repülőgépre és helikopterre szóló engedélyeket nem konvertálják.

⁽¹⁾ HL L 373., 1991.12.31., 4. o.

(4) Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy e rendelet rendelkezéseit 2014. április 8-ig nem alkalmazzák a 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) vagy c) pontja szerinti légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő harmadik ország által kibocsátott engedéllyel és kapcsolódó orvosi minősítéssel rendelkező pilótákra.

(5) Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy 2015. április 8-ig nem alkalmazzák a IV. melléklet B. alrésze 3. szakaszának (LAPL orvosi minősítés) rendelkezéseit.

(6) Az (1) bekezdéstől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy 2014. április 8-ig nem alkalmazzák a IV. melléklet C. alrészének rendelkezéseit.

(7) Amennyiben valamely tagállam a (2)–(6) bekezdés rendelkezéseit alkalmazza, erről értesíti a Bizottságot és az Ügynökséget. Az értesítésben ismertetni kell az eltérés indokait, valamint a tervezett intézkedésekről és ütemezésükről szóló végrehajtási programot.

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

Kelt Brüsszelben, 2011. november 3-án.

a Bizottság részéről
az elnök

José Manuel BARROSO

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

E rész alkalmazásában:

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

„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;

„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;

„légghajó”: levegőnél könnyebb, hajtóművel felszerelt légi jármű, kivéve a hőlégghajót, amely e rész alkalmazásában a ballon fogalmába tartozik;

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

„alapszintű műszeres repülésgyakorló berendezés (BITD)”: a növendék pilóta valamely repülőgéposztálynak megfelelő szolgálati helyét reprezentáló, földi telepítésű kiképzőeszköz; magában foglalhat képernyő alapú műszerfalakat és rugós terhelő mechanizmussal ellátott kormányberendezést, amelyek képzési munkaadomásként szolgálnak legalább a műszeres repülés eljárásbeli aspektusainak begyakorlásához;

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

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

„ballonosztály”: ballonok kategóriába sorolása a repülésüket biztosító eszközök szerint;

„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;

„útvonalepülés”: 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 kormánytól az utazórepülés során, többpilótás üzemeltetés esetén 200 lábas repülési szint fölé;

„kétkormányos oktatási idő”: az a repülési idő vagy műszeres földi idő, amely alatt egy erre jogosult oktató repülés-oktatásban 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;

„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;

„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 forgószárnylapjainak felszállási céllal történő felpörgetésétől a repülés befejezése után a forgószárnylapok teljes leállásáig 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 árbocra történő rögzítéséig tart;

vitorlázó repülőgépek esetében: az a teljes időtartam, amely a vitorlázó repülőgép felszállási céllal történő nekifutása megkezdésének pillanatától a repülés befejezése után a vitorlázó repülőgép végleges megállásáig tart;

ballonok esetében: az a teljes időtartam, amely a ballonkosárnak a földtől felszállási céllal történő elemelkedésének pillanatától a repülés befejezése után a ballon végleges megállásáig tart;

„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 légijármű-típus műszereinek, berendezéseinek, paneljeinek és kormánysszerveinek 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 navigációs eljárás-gyakorló berendezés (FNPT)”: olyan képzőeszköz, amely pilótafülkét vagy pilótafülkékörnyezetet reprezentál, benne olyan berendezésekkel és számítógépes programokkal, amelyek valamely légijármű-típus vagy -osztály légi üzemeltetésének szimulálásához szükségesek, azt a látszatot keltve, mintha a rendszerek egy valószínűségi légi járműben működnének;

„balloncsoport”: ballonok kategóriába sorolása a kupola mérete vagy térfogata szerint;

„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 oktatáseleszközök (FSTD) segítségével, mesterséges repülési körülmények között oktatásban részesül;

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

„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;

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

„egyéb kiképzőberendezések (OTD)”: olyan, a repülésszimulátorokon, repülésgyakorló berendezéseken vagy repülés- és navigációs eljárás-gyakorló berendezéseken kívüli oktatási segédesszközök, amelyek képzési eszközül szolgálnak abban az esetben, ha nincs szükség teljes pilótafülkét reprezentáló környezetre;

„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;

„segédmotoros vitorlázó repülőgép”: egy vagy több hajtóműves légi jármű, mely a hajtóművek kikapcsolása esetén egy vitorlázó repülőgép jellemzőivel rendelkezik;

„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;

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

„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;

„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;

„növendék parancsnokpilóta”: az a növendék pilóta, akinek a parancsnokpilótai tevékenységét a repülés időtartama alatt az oktató csak figyel, 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;

„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;

„motoros vitorlázó repülőgép (TMG)”: a segédmotoros vitorlázó repülőgépek külön osztályát képviselő, beépített, nem behúzható motorral és nem behúzható légsavarral rendelkező légi jármű, mely repülési kézikönyvének megfelelően képes saját erejéből felszállni és emelkedni;

„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.

FCL.015 A szakszolgálati engedélyek, jogosítások és tanúsítások iránti kérelem és azok kiadása

- a) A pilóta-szakszolgálati engedélyek, valamint a kapcsolódó jogosítások és tanúsítások kiadására, meghosszabbítására vagy megújítására irányuló kérelmet az illetékes hatóságnak az általa meghatározott nyomtatványon és módon kell benyújtani. A kérelemhez csatolni kell annak bizonyítékait, hogy a kérelmező megfelel a szakszolgálati engedély, valamint a kapcsolódó jogosítások vagy jóváhagyások kiadására, meghosszabbítására vagy megújítására az ebben a részben és a MED részben meghatározott előírásoknak.
- b) A szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítás által biztosított jogosultságok bármely korlátozását vagy kiterjesztését az illetékes hatóságnak be kell jegyeznie a szakszolgálati engedélybe vagy tanúsításba.
- c) Senki nem rendelkezhet egy időben légijármű-kategóriáknak több mint egy, az ezen rész szerint kiadott szakszolgálati engedéllyel.
- d) Egy másik légijármű-kategória szakszolgálati engedélyének kiadására vagy további jogosítások vagy tanúsítások, valamint az ezen szakszolgálati engedélyek, jogosítások vagy tanúsítások módosítására, meghosszabbítására vagy megújítására irányuló kérelmet ahhoz az illetékes hatósághoz kell benyújtani, amelyik a pilóta-szakszolgálati engedélyt eredetileg kiadta, kivéve, ha a pilóta egy másik illetékes hatósághoz kérte át magát, illetve kérelmezte, hogy szakszolgálati engedélyének és orvosi okmányainak kezelését e másik hatóság végezze.

FCL.020 A növendék pilóta

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

A növendék pilóta első egyedülrepülése előtt:

helikopterek, repülőgépek és léghajók esetében: betöltötte a 16. életévét;

vitorlázó repülőgépek és ballonok esetében: betöltötte a 14. életévét.

FCL.025 A szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges elméleti vizsgák

a) A kérelmező kötelezései

1. A kérelmező az adott szakszolgálati engedély vagy jogosítás megszerzéséhez szükséges vizsgaelemek mindegyikét egyazon tagállam felelősségi körében teljesíti.
2. A kérelmező a képzésért felelős jóváhagyott képzési szervezet ajánlására vizsgázik, miután az elméleti tanfolyam megfelelő elemeit kielégítő színvonalon teljesítette.
3. A jóváhagyott képzési szervezet ajánlása tizenkét hónapig érvényes. Ha a kérelmező nem kísérelt meg legalább egy elméleti ismeretek írásbeli vizsgát ezen érvényességi időszakon belül, a jóváhagyott képzési szervezetnek további képzést kell meghatároznia a kérvényező képzési igénye alapján.

b) A sikeres vizsga feltételei

1. A kérelmező akkor felel meg egy írásbeli 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 vizsgáját az első vizsgakísérlet naptári hónapja végétől számított 18 hónapon belül sikeresen teljesítette.
3. Ha a kérelmező négy kísérlet során sem tudott sikeresen megoldani egy feladatsort, vagy nem teljesítette az összes feladatsort hat kísérlet során, illetve a fenti 2. pontban említett időhatáron belül, újra kell kezdenie az összes vizsgát.

A vizsgák újbóli megkísérlése előtt a kérelmezőnek további képzésen kell részt vennie valamely jóváhagyott képzési szervezetenél. A szükséges képzés terjedelmét és hatókörét a képzési szervezet határozza meg a kérvényező képzési igénye alapján.

c) Érvényességi időtartam

1. Az elméleti vizsgák sikeres teljesítése érvényes:
 - i. 24 hónapos időtartamon belül a könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedély, a magánpilóta-szakszolgálati engedély, a vitorlázó repülőgépre érvényes pilóta-szakszolgálati engedély vagy a ballonra érvényes pilóta-szakszolgálati engedély kiadásához;
 - ii. 36 hónapos időtartamon belül a kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély vagy a műszerjogosítás (IR) kiadásához;
 - 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.

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

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

3. Másodpilótaként 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.

b) Az elméleti ismeretek beszámítása

1. Azon kérelmező esetében, aki sikeresen teljesítette a légitársasági pilóta-szakszolgálati engedélyhez szükséges elméleti vizsgákat, azok beszámítandók az ugyanazon légijármű-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) szükséges elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe.
2. Azon kérelmező esetében, aki sikeresen teljesítette a kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedélyhez szükséges elméleti vizsgákat, azok beszámítandók az ugyanazon légijármű-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 légijármű-kategóriához szükséges műszerismeret vizsgát, az teljes egészében beszámítandó egy másik légijármű-kategória IR-hez szükséges elméleti képzésre és vizsgára vonatkozó követelmények teljesítésébe.
4. A pilóta-szakszolgálati engedélyes esetében az engedély beszámítandó egy másik légijármű-kategória szakszolgálati engedélyéhez szükséges elméleti képzésre és vizsgára vonatkozó követelmények teljesítésébe e rész 1. függelékével összhangban.

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 légijármű-kategóriában az adott szakszolgálati engedély kiadásához szükséges elméleti vizsgát.

FCL.040 Szakszolgálati engedélyek jogosultságainak gyakorlása

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

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.

FCL.050 A repülési idő nyilvántartása

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

FCL.055 Nyelvismeret

- a) Általános. 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 rádió-kommunikáció folyik. Az igazoláson fel kell tüntetni a nyelvet, a nyelvismeret szintjét és az érvényesség dátumát.
- b) A nyelvismereti igazolást kérelmezőnek e rész 2. függelékével összhangban igazolnia kell, 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.
- c) Azon pilóták kivételével, akik szakértői szintű nyelvismeretüket bizonyították, e rész 2. függelékével összhangban a nyelvismereti igazolást felül kell vizsgálni a következők szerint:
1. négyévente, ha az igazolt szint az „operatív” szint; vagy
 2. hatévente, ha a igazolt szint a „kibővített” szint.
- d) A műszerjogosítással (IR) rendelkezőkre vonatkozó egyedi követelmények. A fenti bekezdések sérelme nélkül, az IR-birtokosnak igazolnia kell, hogy képes az angol nyelvet olyan szinten használni, hogy:
1. a repülés valamennyi fázisának végrehajtásával kapcsolatos összes információt megértse, beleértve a repülés előkészítését is;
 2. a repülés minden fázisára vonatkozó rádiófóniát alkalmazza, beleértve a vészhelyzeteket is;
 3. a repülés minden szakaszában a repülőszemélyzet más tagjaival kommunikáljon, beleértve a repülés előkészítését is.
- e) Az IR-birtokos megfelelő szintű angol nyelvismeretének és nyelvhasználatának bizonyítását az illetékes hatóság által meghatározott értékelési módszerrel kell elvégezni.

FCL.060 Közelmúltbeli tapasztalat

- a) Ballonok. A pilóta csak akkor üzemeltethet ballont a kereskedelmi célú légi fuvarozásban vagy szállíthat vele utasokat, ha a megelőző 180 napban végrehajtott:
1. legalább három repülést ballonpilótaként, ezek közül egy repülést legalább az adott osztályba és csoportba tartozó ballonon; vagy
 2. egy repülést az adott osztályba és csoportba tartozó ballonon egy a J. alrész szerinti képesítéssel rendelkező oktató felügyelete mellett.
- b) Repülőgépek, helikopterek, helyből felszálló repülőgépek, léghajók és vitorlázó repülőgépek. A pilóta nem üzemeltethet légi járművet a kereskedelmi célú légi fuvarozásban vagy nem szállíthat utasokat:
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;
 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 OR.OPS részben előírt üzemben tartói képzéssel.

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.
 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 típusjogosítás- oktató vagy -vizsgáztató felügyelete alatt;
 2. amennyiben a pilóta nem felel meg az 1. pont előírásainak, jogosultságai gyakorolása előtt teljesítenie kell egy gyakorlórepülést a légi járművön vagy az alkalmazandó légijármű-típusnak megfelelő FFS-en, amelynek magában kell foglalnia kell legalább a b) 1. és 2. pontban előírtakat.

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, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részvevő légijármű-pilótaként, kivéve, ha:
1. többpilótás személyzet tagja; és feltéve, hogy
 2. az engedélyes az egyedüli olyan pilóta a repülőszemélyzetben, aki betöltötte a 60. életévét.
- b) 65 éves kor. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 65. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részvevő légijármű-pilótaként.

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

KÖNNYŰ LÉGI JÁRMŰRE ÉRVÉNYES PILÓTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY – LAPL

1. SZAKASZ

Általános követelmények

FCL.100 LAPL – Minimális életkor

Az LAPL-kérelmező:

- a) repülőgépek és helikopterek esetében: betöltötte a 17. életévét;
- b) vitorlázó repülőgépek és ballonok esetében: betöltötte a 16. életévét.

FCL.105 LAPL – Jogosultságok és feltételek

- a) Általános. Az LAPL-engedélyes jogosultságai a parancsnokpilóta-feladatkör nem díjazás ellenében történő ellátására terjednek ki a megfelelő légijármű-kategóriában, nem kereskedelmi célú üzemeltetésben.
- b) Feltételek. Az LAPL kérelmezőjének teljesítenie kell az adott légijármű-kategóriára, és adott esetben a jártassági vizsgán használt légijármű-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 szakszolgálati engedéllyel, az engedély teljes egészében beszámítandó az adott légi jármű-kategóriára vonatkozó LAPL követelmények teljesítésébe.
- b) A fenti bekezdés sérelme nélkül, amennyiben a szakszolgálati engedély érvényessége lejárt, a kérelmezőnek az FCL.125 ponttal összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie a megfelelő légi jármű-kategóriában történő LAPL kiadásához.

FCL.115 LAPL – Tanfolyam

Az LAPL kérelmezőjének el kell végeznie egy tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél. A tanfolyamnak tartalmaznia kell az adott jogosultságoknak megfelelő elméleti ismereteket és repülésoktatást.

FCL.120 LAPL – Elméleti vizsga

Az LAPL kérelmezője vizsgán ad számot a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű elméleti ismereteiről, melyek felosztása a következő:

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

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 amilyenre 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 vizsgáztatnia. 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 vizsgakísérlet további gyakorlati képzést von maga után.

2. SZAKASZ

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

- a) A repülőgépre vonatkozó LAPL engedélyesének jogosultságai parancsnokpilóta-feladatkör ellátására terjednek ki a legfeljebb 2 000 kg engedélyezett felszállótömegű egymotoros, dugattyús repülőgépek és/vagy motoros vitorlázó repülőgépek esetében, ha azok legfeljebb három utast szállítanak, vagyis a légi jármű fedélzetén négy személynél több egyidejűleg soha nem lehet.
- b) Az LAPL(A) engedélyese csak akkor szállíthat utasokat a szakszolgálati engedélye kiadását követően, ha teljesített 10 óra repülési időt repülőgép- vagy TMG-parancsnokpilótaként.

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:
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.
- b) TMG-kiterjesztéssel rendelkező LAPL(S) engedélyes kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények. Annak az LAPL(A)-kérelmezőnek, aki TMG-kiterjesztéssel rendelkező LAPL(S) engedélyese, legalább 21 óra repülési időt kell teljesítenie TMG-n azután, hogy a TMG-kiterjesztést jóváhagyták és megfelelt az FCL.135. A. pontja a) alpontjának repülőgépekre vonatkozó követelményeinek.
- c) Beszámítás. A kérelmező parancsnokpilótaként szerzett előzetes tapasztalata beszámítandó az a) bekezdés szerinti követelmények teljesítésébe.

A beszámítás mértéke, melyet a vizsgát megelőző repülővizsga alapján az a jóváhagyott képzési szervezet 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) bekezdésben előírt óraszám 50 %-át;
3. terjedhet ki az a) bekezdés 2. pontjában meghatározott követelményekre.

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, amelyikben 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 ismeretéről a következő tárgykörökben:
 - i. üzemeltetési eljárások;
 - ii. repülési teljesítmény és tervezés;
 - iii. légi jármű általános ismeretek.
- b) Mielőtt az LAPL engedélyese gyakorolhatná a szakszolgálati engedélye jogosultságait a jártassági vizsgán alkalmazott repülőgéptől eltérő változatú repülőgépen, a pilótának különbözeti vagy ismertető képzésen kell részt vennie. A különbözeti képzést be kell vezetni a fedélzeti naplóba vagy az azzal egyenértékű dokumentumba, és alá kell íratni az oktatóval.

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 24 hónapban teljesített:
1. legalább 12 óra repülési időt parancsnokpilótaként, amely magában foglal 12 felszállást és 12 leszállást; és
 2. legalább egy óra teljes repülési idővel, oktatóval végrehajtott ismeretfrissítő oktatást.
- b) Az az LAPL(A)-engedélyes, aki nem felel meg az a) bekezdés követelményeinek, köteles:
1. részt venni egy vizgáztató által végzett készségellenőrzésen, mielőtt folytatná szakszolgálati engedélyével kapcsolatos jogosultságai gyakorlását; vagy
 2. teljesíteni a hátralévő repülési időt, illetve felszállásokat és leszállásokat kétkormányos vagy egyedülrepülések során oktató felügyelete mellett az a) bekezdés követelményeinek való megfelelés érdekében.

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 részesülnie 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.
- b) Beszámítás. A kérelmező parancsnokpilótaként szerzett előzetes tapasztalatata beszámítható az a) bekezdés szerinti követelmények teljesítésébe.
- A beszámítás mértéke, melyet a vizsgát megelőző repülővizsga alapján az a jóváhagyott képzési szervezet 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) bekezdésben előírt óraszám 50 %-át;
 3. terjedhet ki az a) bekezdés 2. pontjában meghatározott követelményekre.

FCL.135.H LAPL(H) – A jogosultságok kiterjesztése egy másik helikopterosztályra 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 a fedélzeti naplóba vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell írni az oktatóval.

FCL.140.H LAPL(H) – Közel múltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

- a) Az LAPL(H) engedélyese csak akkor gyakorolhatja szakszolgálati engedélye jogosultságait egy adott típuson, ha azon a helikoptertípuson az előző 12 hónapban teljesített:

1. legalább hat óra repülési időt parancsnokpilótaként, amely magában foglalhat felszállást, megközelítést és leszállást; és
2. legalább egy óra teljes repülési idővel, oktatóval végrehajtott ismeretfrissítő oktatást.

- b) Az LAPL(H) azon engedélyese, aki nem felel meg az a) bekezdés követelményeinek, köteles:

1. részt venni egy vizsgáztató által végzett készségellenőrzésen, mielőtt folytatná szakszolgálati engedélyével kapcsolatos jogosultságai gyakorlását; vagy
2. teljesíteni a hátralévő repülési időt, illetve felszállásokat és leszállásokat kétkormányos vagy egyedülrepülések során oktató felügyelete mellett az a) bekezdés követelményeinek való megfelelés érdekében.

4. SZAKASZ

LAPL-re vonatkozó egyedi követelmények vitorlázó repülőgépek esetében – LAPL(S)

FCL.105.S LAPL(S) – Jogosultságok és feltételek

- a) A vitorlázó repülőgépre vonatkozó LAPL engedélyesének jogosultságai a parancsnokpilóta-feladatkör ellátására terjednek ki vitorlázó repülőgépen és segédmotoros vitorlázó repülőgépen. A TMG tekintetében meglévő jogosultságainak gyakorlása érdekében az engedélyesnek meg kell felelnie az FCL.135.S pont szerinti követelményeknek.
- b) Az LAPL(S) engedélyese csak akkor szállíthat utasokat a szakszolgálati engedélye kiadását követően, ha teljesített 10 óra repülési időt vagy harminc felszállást parancsnokpilótaként vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen.

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

- a) Az LAPL(S)-kérelmezőnek legalább 15 órányi repülésoktatást kell teljesítenie vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen, amely magában foglal legalább:

1. 10 órányi kétkormányos repülésoktatást;
2. két óra felügyelt egyedülrepülési időt;
3. 45 felszállást és leszállást;
4. egy legalább 50 km (27 NM) hosszúságú útvonalrepülést vagy egy legalább 100 km (55 NM) hosszúságú kétkormányos útvonalrepülést.

- b) Az a) bekezdésben megkövetelt 15 órából maximum hét óra teljesíthető TMG-n.

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

A beszámítás mértéke, melyet a vizsgát megelőző repülővizsga alapján az a jóváhagyott képzési szervezet 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) bekezdésben előírt óraszám 50 %-át;
3. terjedhet ki az a) bekezdés 2–4. pontjában meghatározott követelményekre.

FCL.130.S LAPL(S) – Felszállási módok

- a) Az LAPL(S)-jogosultságok arra a felszállási módokra korlátozódnak, amely részét képezte a jártassági vizsgának. Ez a korlátozás feloldható, ha a pilóta végrehajtott:
1. csőréssel és autós felvontatással történő felszállás esetén: minimum 10 felszállást kétkormányos repülésoktatás során, valamint öt egyedülfelszállást oktató felügyelete mellett;
 2. repülőgépes felvontatással és öngeről történő felszállás esetén: minimum öt felszállást kétkormányos repülésoktatás során, valamint öt egyedülfelszállást oktató felügyelete mellett. Az öngeről történő felszállás esetén a kétkormányos repülésoktatás elvégezhető TMG-n is;
 3. gumiköteles indítás esetén: minimum három felszállást vagy kétkormányos repülésoktatás során vagy egyedülfelszállással oktató felügyelete mellett.
- b) A további gyakorlófelszállások teljesítését be kell vezetni a fedélzeti naplóba és alá kell írni az oktatóval.
- c) Jogosultságai mindegyik felszállási módokban való megtartása érdekében a pilótának teljesítenie kell minimum öt felszállást az előző 24 hónap során, a gumiköteles indítás kivételével, amelyből csak kettőt kell teljesítenie.
- d) Amennyiben a pilóta nem felel meg a c) bekezdés előírásainak, akkor a hátralévő számú felszállást kétkormányos vagy egyedülrepülések során oktató felügyelete mellett kell végrehajtania a jogosultságok megújítása érdekében.

FCL.135.S LAPL(S) – A jogosultságok kiterjesztése TMG-re

Az LAPL(S)-jogosultságok akkor terjeszthetők ki TMG-re, ha a pilóta valamely jóváhagyott képzési szervezetenél teljesített legalább:

- a) hatórányi repülésoktatást TMG-n, amely magában foglal:
1. négyórányi kétkormányos repülésoktatást;
 2. egy egyedül végzett útvonalrepülést, amely legalább 150 km (80 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán egy teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani egy, az indulási repülőtéről eltérő repülőtérre;
- b) egy jártassági vizsgát, mellyel bizonyította a gyakorlati ismeretek megfelelő szintjét TMG-n. E jártassági vizsgán a kérelmező számot ad a vizsgáztató előtt a TMG-re vonatkozó megfelelő szintű elméleti ismereteiről a következő tárgykörökben:
- repüléselmélet,
 - üzemeltetési eljárások,
 - repülési teljesítmény és tervezés,
 - légi jármű általános ismeretek,
 - navigáció.

FCL.140.S LAPL(S) – Közel múltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

- a) Vitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek. Az LAPL(S) engedélyese csak akkor gyakorolhatja szakszolgálati engedélyei jogosultságait vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen, ha vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen – a TMG-t kivéve – az előző 24 hónapban teljesített:
1. öt óra repülési időt parancsnokpilótaként, amely magában foglal 15 felszállást;
 2. két gyakorlórepülést oktatóval.

b) A motoros vitorlázó repülőgép (TMG). Az LAPL(S) engedélyese csak akkor gyakorolhatja szakszolgálati engedélyei jogosultságait TMG-n, ha:

1. az előző 24 hónapban TMG-n teljesített:

- i. legalább 12 óra repülési időt parancsnokpilótaként, amely magában foglal 12 felszállást és 12 leszállást; és
- ii. legalább egy óra teljes repülési idővel, oktatóval végrehajtott ismeretfrissítő oktatást.

2. Amennyiben az LAPL(S)-engedélyes rendelkezik repülőgépekre vonatkozó jogosultságokkal is, az 1. pont követelményei teljesíthetők repülőgépeken is.

c) Az az LAPL(S)-engedélyes, aki nem felel meg az a) vagy a b) bekezdés követelményeinek, szakszolgálati engedélyével kapcsolatos jogosultságai további gyakorlása előtt köteles:

1. részt venni egy vizsgáztató által végzett készségellenőrzésen szükség szerint vitorlázó repülőgépen vagy TMG-n; vagy
2. teljesíteni a hátralévő repülési időt, illetve felszállásokat és leszállásokat kétkormányos vagy egyedülrepülések során oktató felügyelete mellett az a) vagy a b) bekezdés követelményeinek való megfelelés érdekében.

5. SZAKASZ

LAPL-re vonatkozó egyedi követelmények ballonok esetében – LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) – Jogosultságok

A ballonra vonatkozó LAPL-engedélyes jogosultságai a parancsnokpilóta-feladatkör ellátására terjednek ki a legfeljebb 3 400 m³ kupolatérfogatú hőléghajók, illetve a legfeljebb 1 200 m³ kupolatérfogatú, gázzal töltött ballonok esetében, ha azok legfeljebb három utast szállítanak, vagyis a légi jármű fedélzetén négy személynél több egyidejűleg soha nem lehet.

FCL.110.B LAPL(B) – Közel múltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

a) Az LAPL(B)-kérelmezőnek ugyanolyan osztályú ballonokon legalább 16 órányi repülésoktatást kell teljesítenie, amely tartalmaz legalább:

1. 12 órányi kétkormányos repülésoktatást;
2. 10 ballonfeltöltést és 20 fel- és leszállást; és
3. egy felügyelt egyedülrepülést, legalább 30 perc repülési idővel.

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

A beszámítás mértéke, melyet a vizsgát megelőző repülővizsga alapján az a jóváhagyott képzési szervezet állapít meg, amelynél a pilóta a tanfolyamot végzi, egyetlen esetben sem:

1. haladhatja meg a parancsnokpilótaként ballonon teljesített összes repülési időt;
2. haladhatja meg az a) bekezdésben előírt óraszám 50 %-át;
3. terjedhet ki az a) bekezdés 2. és 3. pontjának követelményeire.

FCL.130.B LAPL(B) – A jogosultságok kiterjesztése földhöz rögzített repülésekre

a) Az LAPL(B) jogosultságai a nem földhöz rögzített repülésekre korlátozódnak. Ez a korlátozás feloldható, ha a pilóta teljesített legalább három földhöz rögzített gyakorlórepülést.

b) A további gyakorlatok teljesítését be kell vezetni a fedélzeti naplóba és alá kell írni az oktatóval.

c) Ennek a jogosultságnak a megtartása érdekében, a pilótáknak teljesíteniük kell minimum két földhöz rögzített repülést az előző 24 hónap során.

d) Amennyiben a pilóta nem felel meg a c) bekezdés előírásainak, akkor a hátralévő számú földhöz rögzített repülést kétkormányos vagy egyedülrepülések során oktató felügyelete mellett kell végrehajtania a jogosultságok megújítása érdekében.

FCL.135.B LAPL(B) – A jogosultságok kiterjesztése egy másik ballonosztályra

Az LAPL(B)-jogosultságok arra a ballonosztályra korlátozódnak, amelyekben a jártassági vizsgára sor került. Ez a korlátozás feloldható, ha a pilóta egy másik osztályban, valamely jóváhagyott képzési szervezetnél végrehajtott legalább:

- a) öt kétkormányos gyakorlórepülést; vagy
- b) hőlégballonra vonatkozó LAPL(B) esetében, ha a jogosultságokat hőlégűrhajókra kívánják kiterjeszteni, akkor ötórányi kétkormányos repülésoktatást; és
- c) egy jártassági vizsgát, melynek során a kérelmező számot ad a vizsgáztató előtt a másik osztályra vonatkozó megfelelő szintű elméleti ismereteiről a következő tárgykörökben:
 - repüléselmélet,
 - üzemeltetési eljárások,
 - repülési teljesítmény és tervezés, és
 - légi jármű általános ismeretek.

FCL.140.B LAPL(B) – Közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

- a) Az LAPL(B) engedélyese csak akkor gyakorolhatja szakszolgálati engedélye jogosultságait, ha egy ballonosztályban az előző 24 hónapban teljesített:
 - 1. hat óra repülési időt parancsnokpilótaként, amely magában foglal 10 felszállást és leszállást; és
 - 2. egy gyakorlórepülést oktatóval;
 - 3. ezenkívül, ha a pilóta képzéssel rendelkezik egynél több ballonosztályban történő repülésre, jogosultságainak a másik ballonosztályban történő gyakorlása érdekében az előző 24 hónapban legalább három óra repülési időt, benne három felszállást és leszállást kell teljesítenie az adott osztályban.
- b) Az az LAPL(B)-engedélyes, aki nem felel meg az a) bekezdés követelményeinek, szakszolgálati engedélyével kapcsolatos jogosultságainak gyakorlása előtt köteles:
 - 1. részt venni egy vizsgáztató által végzett készségellenőrzésen a megfelelő osztályban; vagy
 - 2. teljesíteni a hátralévő repülési időt, illetve felszállásokat és leszállásokat kétkormányos vagy egyedülrepülések során oktató felügyelete mellett az a) bekezdés követelményeinek való megfelelés érdekében.

C. ALRÉSZ**MAGÁNPILÓTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL), VITORLÁZÓREPÜLŐGÉP-PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (SPL) ÉS BALLONPILÓTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (BPL)****1. SZAKASZ****Általános követelmények****FCL.200 Minimális életkor**

- a) A PPL kérelmezője betöltötte a 17. életévét;
- b) a BPL vagy az SPL kérelmezője betöltötte a 16. életévét.

FCL.205 Feltételek

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

FCL.210 Tanfolyam

A BPL, SPL vagy PPL kérelmezőjének el kell végeznie egy tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél. A tanfolyamnak tartalmaznia kell az adott jogosultságoknak megfelelő elméleti ismereteket és gyakorlati repülésoktatást.

FCL.215 Elméleti vizsga

A BPL, SPL vagy PPL kérelmezője vizsgán ad számot a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű elméleti ismereteiről a következő tárgykörökben:

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

FCL.235 Jártassági vizsga

- a) A BPL, SPL vagy PPL kérelmezőjének sikeres jártassági vizsga letételével kell bizonyítania, hogy képes a parancsnokpilóta-feladatkör ellátására a megfelelő légijármű-kategóriában a vonatkozó eljárások és manőverek során a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel.
- b) A jártassági vizsgát kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön vagy balloncsoportban kell oktatásban részesülnie, mint amilyennel a jártassági vizsgán repül.
- c) A sikeres vizsga feltételei
 1. A jártassági vizsgát különböző, az adott légijármű-kategóriára jellemző valamennyi repülési fázist képviselő szakaszokra kell tagolni.
 2. Egy szakasz bármely elemének sikertelensége az adott szakasz egészének 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 ismételt vizsgáznia.
 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 vizsgakísérlet további képzést von maga után.

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

- a) A PPL(A)-engedélyes jogosultságai a nem kereskedelmi célból üzemeltetett repülőgépeken vagy TMG-ken parancsnokpilóta- vagy másodpilóta-feladatkör nem díjazás ellenében történő ellátására terjednek ki.
- 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;
 3. ezen szakszolgálati engedélyekhez csatolt jogosításokért és tanúsításokért.

FCL.210.A PPL(A) – Tapasztalatra vonatkozó követelmények és beszámítás

- a) A PPL(A)-kérelmezőnek legalább 45 órányi repülésoktatást kell teljesítenie repülőgépeken, amelyből öt 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 öt óra időtartamú egyedül teljesített útvonal-repülési időt, benne legalább egy útvonalrepüléssel, amely legalább 270 km (150 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállásokat kell végrehajtani két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren.
- 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, ebből legalább 10 órányi repülésoktatást valamely jóváhagyott képzési szervezet tanfolyamán. Ennek a tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább négy óra felügyelt egyedülrepülési időt, amely magában foglal legalább két óra időtartamú egyedül teljesített útvonalrepülési időt, benne legalább egy útvonalrepüléssel, amely legalább 270 km (150 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállásokat kell végrehajtani két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren.
- c) A TMG-kiterjesztéssel rendelkező LAPL(S) engedélyes kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények. Annak a PPL(A)-kérelmezőnek, aki TMG-kiterjesztéssel rendelkező LAPL(S) engedélyes, teljesítenie kell:
1. legalább 24 óra repülési időt TMG-n, a TMG-kiterjesztés jóváhagyása után; és
 2. 15 órányi repülésoktatást repülőgépen valamely jóváhagyott képzési szervezet tanfolyamán, amely tartalmazza legalább az a) bekezdés 2. pontjának követelményeit.
- d) Beszámítás. Azon kérelmező esetében, aki a ballon kivételével egy másik légijármű-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**

- a) A PPL(H)-engedélyes jogosultságai a nem kereskedelmi célból üzemeltetett helikoptereken parancsnokpilóta- vagy másodpilóta-feladatkör nem díjazás ellenében történő ellátására terjednek ki.
- 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;
 3. ezen szakszolgálati engedélyekhez csatolt jogosításokért és tanúsításokért.

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:
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 amilyen a jártassági vizsgán repül.

- b) Az LAPL(H) engedélyes kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények. Az PPL(H) azon kérelmezőjének, aki LAPL(H) engedélyes, el kell végeznie egy tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél. Ennek a tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább ötórányi kétkormányos repülésoktatást és legalább egy 185 km (100 NM) hosszúságú felügyelt egyedül teljesített útvonalrepülést, teljes megállással végződő leszállásokkal két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren.
- c) Azon kérelmező esetében, aki a ballonok kivételével egy másik légijármű-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;
 3. ezen szakszolgálati engedélyhez csatolt jogosításokért és tanúsításokért.

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 árbocról történő elengedési eljárásokat;
 3. nyolc óra felügyelt egyedülrepülési időt.
- b) Azon kérelmező esetében, aki BPL engedélyes, és képesítéssel rendelkezik hőlégballonra való repülésre is, beszámítandó az adott léghajókon parancsnokpilótaként teljesített teljes repülési idejének 10 %-a, legfeljebb azonban öt óra.

5. SZAKASZ

Vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedélyre (SPL) vonatkozó egyedi követelmények

FCL.205.S SPL – Jogosultságok és feltételek

- a) Az SPL-engedélyes jogosultságai a parancsnokpilóta-feladatkör ellátására terjednek ki vitorlázó repülőgépen és segédmotoros vitorlázó repülőgépen. A TMG tekintetében meglévő jogosultságainak gyakorlása érdekében az engedélyesnek meg kell felelnie az FCL.135.S pont szerint meghatározott követelményeknek.
- b) Az SPL-engedélyes:
1. csak akkor szállíthat utasokat a szakszolgálati engedélye kiadását követően, ha teljesített 10 óra repülési időt vagy 30 felszállást parancsnokpilótaként vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen;
 2. jogosultságai a nem díjazás ellenében történő, nem kereskedelmi célú üzemeltetésre korlátozódnak mindaddig amíg:
 - i. be nem töltötte a 18. életévét;
 - ii. nem teljesített a szakszolgálati engedélye kiadását követően 75 óra repülési időt vagy 200 felszállást parancsnokpilótaként vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen;
 - iii. nem teljesített sikeresen egy vizsgáztató által lefolytatott készségellenőrzést.

- c) A fenti b) bekezdés 2. pontjától eltérve, az oktatói vagy vizsgáztatói jogosultságokkal rendelkező SPL-engedélyes részesülhet díjazásban a következőkért:

1. az LAPL(S)-hez vagy SPL-hez nyújtott repülésoktatási szolgáltatásért;
2. ezen szakszolgálati engedélyekhez szükséges jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatásáért;
3. ezen szakszolgálati engedélyekhez csatolt jogosításokért és tanúsításokért.

FCL.210.S SPL – Tapasztalatra vonatkozó követelmények és beszámítás

- a) Az SPL-kérelmezőnek legalább 15 órányi repülésoktatást kell teljesítenie vitorlázó repülőgépeken vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépeken, amely magában foglalja legalább az FCL.110.S pontban meghatározott követelményeket.
- b) Az SPL azon kérelmezője esetében, aki LAPL(S) engedélyes, ez az engedély teljes egészében beszámítandó a SPL kiadásához szükséges követelmények teljesítésébe.

Az SPL azon kérelmezője esetében, aki a kérelem benyújtását megelőző két éven belül rendelkezett LAPL(S) engedéllyel, ez az engedély teljes egészében beszámítandó az elméleti képzésre és a repülési képzésre vonatkozó követelmények teljesítésébe.

- c) Beszámítás. Azon kérelmező esetében, aki a ballonok kivételével egy másik légijármű-kategóriában pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, beszámítandó az adott légi járművön parancsnokpilótaként teljesített teljes repülési idejének 10 %-a, legfeljebb azonban hét óra. A beszámítás egyetlen esetben sem terjedhet ki az FCL.110.S a) bekezdés 2–4. pontjában meghatározott követelményekre.

FCL.220.S SPL – Felszállási módok

Az SPL-jogosultságok arra a felszállási módokra korlátozódnak, amelyik részét képezte a jártassági vizsgának. Ez a korlátozás feloldható és az új jogosultságok gyakorolhatóak, ha a pilóta megfelel az FCL.130.S pont szerint meghatározott követelményeknek.

FCL.230.S SPL – Közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

Az SPL engedélyese csak akkor gyakorolhatja szakszolgálati engedélye jogosultságait, ha megfelel az FCL.140.S pont szerint meghatározott, közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelményeknek.

6. SZAKASZ

Ballonpilóta-szakszolgálati engedélyre (BPL) vonatkozó egyedi követelmények

FCL.205.B BPL – Jogosultságok és feltételek

- a) A BPL-engedélyes jogosultságai a parancsnokpilóta-feladatkör ellátására terjednek ki ballonon és hőlégballonon.
- b) A BPL-engedélyes jogosultságai a nem díjazás ellenében történő, nem kereskedelmi célú üzemeltetésre korlátozódnak mindaddig amíg:
1. be nem töltötte a 18. életévét;
 2. nem teljesített 50 óra repülési időt és 50 fel- és leszállást ballon-parancsnokpilótaként;
 3. nem teljesített sikeresen egy vizsgáztató által lefolytatott készségellenőrzést egy, az adott osztályba tartozó ballonon.
- c) A fenti b) bekezdéstől eltérve, az oktatói vagy vizsgáztatói jogosultságokkal rendelkező BPL-engedélyes részesülhet díjazásban a következőkért:
1. az LAPL(B)-hez vagy BPL-hez nyújtott repülésoktatási szolgáltatásért;
 2. ezen szakszolgálati engedélyekhez szükséges jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatásáért;
 3. ezen szakszolgálati engedélyekhez csatolt jogosításokért és tanúsításokért.

FCL.210.B BPL – Tapasztalatra vonatkozó követelmények és beszámítás

- a) A BPL-kérelmezőnek ugyanolyan osztályba és csoportba tartozó ballonokon legalább 16 órányi repülésoktatást kell teljesítenie, amely magában foglal legalább:
1. 12 órányi kétkormányos repülésoktatást;
 2. 10 ballonfeltöltést és 20 fel- és leszállást; és
 3. egy felügyelt egyedülrepülést legalább 30 perc repülési idővel.

- b) A BPL azon kérelmezője esetében, aki LAPL(B) engedélyes, ez az engedély teljes egészében beszámítandó a BPL kiadásához szükséges követelmények teljesítésébe.

A BPL azon kérelmező esetében, aki a kérelem benyújtását megelőző két éven belül rendelkezett LAPL(B) engedéllyel, ez az engedély teljes egészében beszámítandó az elméleti képzésre és a repülési képzésre vonatkozó követelmények teljesítésébe.

FCL.220.B BPL – A jogosultságok kiterjesztése földhöz rögzített repülésekre

A BPL jogosultságai a nem földhöz rögzített repülésekre korlátozódnak. Ez a korlátozás feloldható, ha a pilóta megfelel az FCL.130.B pont szerint meghatározott követelményeknek.

FCL.225.B BPL – A jogosultságok kiterjesztése egy másik ballonosztályra vagy -csoportra

A BPL-jogosultságok arra a ballonosztályra és -csoportra korlátozódnak, amelyikben a jártassági vizsgára sor került. Ez a korlátozás feloldható, ha a pilóta:

- a) megfelel az FCL.135.B pont szerint meghatározott követelményeknek az ugyanazon csoporton belül egy másik osztályra történő kiterjesztés esetén;

- b) ugyanazon ballonosztályon belül egy másik csoportra történő kiterjesztés esetén teljesített legalább:

1. két gyakorlórepülést egy, az adott csoportba tartozó ballonon; és
2. az alábbiak szerinti repülési óramennyiséget parancsnokpilótaként a következő ballonokon:
 - i. a $3\,401\text{ m}^3$ és $6\,000\text{ m}^3$ közötti kupolatérfogatú ballonok esetében legalább 100 órát;
 - ii. a $6\,001\text{ m}^3$ és $10\,500\text{ m}^3$ közötti kupolatérfogatú ballonok esetében legalább 200 órát;
 - iii. a $10\,500\text{ m}^3$ -nél nagyobb kupolatérfogatú ballonok esetében legalább 300 órát;
 - iv. az $1\,260\text{ m}^3$ -nél nagyobb kupolatérfogatú gázzal töltött ballonok esetében legalább 50 órát.

FCL.230.B BPL – Közel múltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

- a) A BPL engedélyese csak akkor gyakorolhatja szakszolgálati engedélye jogosultságait, ha egy ballonosztályban az előző 24 hónapban teljesített:

1. hat óra repülési időt parancsnokpilótaként, amely magában foglal 10 felszállást és leszállást; és
2. egy gyakorlórepülést oktatóval egy, az adott osztályba tartozó és a jogosultságainak megfelelő maximális kupolatérfogatú ballonon;
3. ezenkívül, ha a pilóta képesítéssel rendelkezik egynél több ballonosztályban történő repülésre, jogosultságainak a másik ballonosztályban történő gyakorlása érdekében legalább három óra repülési időt, benne három felszállást és leszállást az adott osztályban az előző 24 hónapban.

- b) A BPL azon engedélyese, aki nem felel meg az a) bekezdés követelményeinek, szakszolgálati engedélyével kapcsolatos jogosultságai gyakorlása előtt köteles:

1. sikeresen teljesíteni egy vizsgáztató által lebonyolított készségellenőrzést a megfelelő osztályba tartozó és a jogosultságainak megfelelő maximális kupolatérfogatú ballonon; vagy
2. teljesíteni a hátralévő repülési időt, illetve felszállásokat és leszállásokat kétkormányos vagy egyedülrepülések során oktató felügyelete mellett az a) bekezdés követelményeinek való megfelelés érdekében.

D. ALRÉSZ

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 légijármű-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 légijárműosztály- és típus-jogosításra 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,
- rádiónavigáció,
- üzemeltetési eljárások,
- 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 légijármű-kategóriában parancsnokpilótaként a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel.

2. SZAKASZ

A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények – CPL(A)**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

TÖBBFŐS SZEMÉLYZET PILÓTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY – MPL**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 szerezhet:
 - 1. a PPL(A)-engedélyes jogosultságait, feltéve, hogy megfelel a PPL(A) engedélyre vonatkozó, C. rész szerinti követelményeknek;
 - 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.

FCL.410.A MPL – Tanfolyam és elméleti vizsgák

- a) Tanfolyam. Az MPL kérelmezője – e rész 5. függelékével összhangban – sikeresen teljesített egy elméleti ismeretek tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, és repülési képesséssel rendelkezik.
- b) Vizsga. Az MPL kérelmezőjének számot kell adnia – összhangban az FCL.515 ponttal – az ATPL(A) engedélynek, valamint a többpilótás típusjogosításnak megfelelő szintű ismeretekről.

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 repülést nem végző 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. ALRÉS

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 légitársaság-kategórián belüli jogosultságai kiterjednek:

1. az LAPL-, a PPL- és a CPL-engedélyes összes jogosultságának gyakorlására;
2. parancsnokpilóta-feladatkor ellátására a kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi járműveken.

b) Az ATPL kérelmezőjének teljesítenie kell a jártassági vizsga alkalmával használt légitársaság-típusjogosításra vonatkozó követelményeket.

FCL.515. ATPL – Tanfolyam és elméleti vizsgák

a) Tanfolyam. Az ATPL kérelmezője – e rész 3. függelékével összhangban – valamely jóváhagyott képzési szervezetnél 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
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 légijármű-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.
2. Az alkalmazott 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 az 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.

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
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

FCL.600 IR – Általánosságok

Repülőgép, helikopter, léghajó és helyből felszálló repülőgép IFR szerinti üzemeltetését csak a légijármű-kategóriának megfelelő műszerjogosítással rendelkező PPL-, CPL-, MPL- és ATPL-engedélyesek végezhetik, vagy azok, akik megfeleltek a jártassági vizsgán, illetve kétkormányos repülésoktatáson vettek részt.

FCL.605 IR – Jogosultságok

- a) Az IR jogosultjának jogosultságai a légi jármű IFR szerinti vezetésére terjednek ki 60 m (200 láb) minimális elhatározási magassággal.
- b) Több hajtóműves műszerjogosítás (IR) esetében ezek a jogosultságok kiterjeszthetők a 60 méternél (200 láb) alacsonyabb elhatározási magasságokra akkor, ha a kérelmező elvégzett egy speciális képzést valamely jóváhagyott képzési szervezetnél, 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.
- d) Csak helikopterre vonatkozóan. Az IR(H)-engedélyesnek jogosultságai 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 légijármű-kategóriában; és:

- i. éjszakai repülési jogosultsággal az FCL.810 pont szerint vagy
- ii. ATPL-engedéllyel egy másik légijármű-kategóriában; vagy

2. CPL-engedéllyel a megfelelő légijármű-kategóriában;

b) rendelkeznie kell legalább 50 óra útvonalrepülési idővel parancsnokpilótaként repülőgépen, helikopteren vagy léghajón, melyből legalább 10 órát, léghajók esetében 20 órát az adott légijármű-kategóriában kell teljesíteni.

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 képzéssel rendelkezik. A tanfolyam:

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

b) Vizsga. A kérelmező számot ad a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről a következő tárgykörökben:

- légi jog,
- légi jármű általános ismeretek – műszertan,
- repülési teljesítmény és figyelemmel kísérés,
- emberi teljesítőképesség,
- meteorológia,
- rádiónavigáció,
- IFR-kommunikáció.

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) 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 hossz tengelyében ható tolóerővel rendelkező több hajtóműves repülőgépet ezen bekezdés alkalmazásában egy hajtóműves repülőgépnek kell tekinteni.

FCL.625 IR – Érvényesség, meghosszabbítás és megújítás

a) Érvényesség. A műszerjogosítás (IR) érvényességi ideje egy év.

b) Meghosszabbítás.

- 1. Az IR-t a jogosítás lejárat dátumát közvetlenül megelőző három hónapon belül kell meghosszabbítani.
- 2. Az IR lejárat dátumát megelőző IR-készségellenőrzés vonatkozó részét nem teljesítő kérelmező addig nem gyakorolhatja az IR-jogosultságokat, ameddig meg nem felel a készségellenőrzésen.

- c) Megújítás. Amennyiben az IR lejárt, a jogosultságai meghosszabbítása érdekében a kérelmező köteles:
1. valamely jóváhagyott képzési szervezetnél ismeretfrissítő oktatáson részt venni azért, hogy – e rész 9. függelékével összhangban – a jártassági vizsga műszerek szerinti repülés elemének sikeres teljesítéséhez szükséges készség szintet elérje; és
 2. e rész 9. függelékével összhangban megfelelni a készségellenőrzésen a vonatkozó légijármű-kategóriában.
- d) Amennyiben az IR nem került meghosszabbításra vagy megújításra az előző hét évben, akkor az engedélyesnek ismét sikeres IR elméleti vizsgát és jártassági vizsgát kell tennie.

2. SZAKASZ

A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények

FCL.625.A IR(A) – Meghosszabbítás

- a) Meghosszabbítás. Az IR(A) meghosszabbítását kérelmezőnek:
1. amennyiben ez az osztály- és típusjogosítás meghosszabbításával összekapcsolva történik, akkor sikeres készségellenőrzést kell teljesíteni e rész 9. függelékével összhangban.
 2. amennyiben ez nem az osztály- és típusjogosítás meghosszabbításával összekapcsolva történik, akkor:
 - i. egypilótás repülőgépek esetében: teljesítenie kell a 3. szakasz b) bekezdése és az 1. szakasz azon részeit szerinti követelményeket, amelyek az e rész 9. függelékében meghatározott készségellenőrzés során tervezett repülésre vonatkoznak; és
 - ii. több hajtóműves repülőgépek esetében: e rész 9. függelékével összhangban teljesítenie kell a készségellenőrzés 6. szakaszát az egypilótás repülőgépekre vonatkozóan, kizárólag műszerek igénybevételeivel;
 3. a 2. pontban foglaltak esetében alkalmazható a vonatkozó repülőgéptípust vagy -osztályt reprezentáló FNPT II vagy FFS, ilyenkor azonban legalább minden második, az IR(A) meghosszabbítását célzó készségellenőrzést repülőgépen kell végrehajtani.
- b) Keresztbeszámítás alkalmazható e rész 8. függelékével összhangban.

3. SZAKASZ

A helikopter kategóriára vonatkozó egyedi követelmények

FCL.625.H IR(H) – Meghosszabbítás

- a) Az IR(H) meghosszabbítását kérelmezőnek:
1. amennyiben ez a típusjogosítás meghosszabbításával összekapcsolva történik, akkor sikeres készségellenőrzést kell teljesíteni az adott helikoptertípuson e rész 9. függelékével összhangban;
 2. amennyiben ez nem a típusjogosítás meghosszabbításával összekapcsolva történik, akkor az adott helikoptertípuson csak a készségellenőrzés 5. szakaszát és az 1. szakasz vonatkozó részeit kell teljesítenie, amelyek e rész 9. függelékében kerültek meghatározásra. Ebben az esetben alkalmazható az adott helikoptertípust reprezentáló FTD II/III vagy FFS, ilyenkor azonban legalább minden második, az IR(H) meghosszabbítását célzó készségellenőrzést helikopteren kell végrehajtani.
- b) Keresztbeszámítás alkalmazható e rész 8. függelékével összhangban.

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. ALRÉSZ

OSZTÁLY- ÉS TÍPUSJOGOSÍTÁS

1. SZAKASZ

Általános követelmények**FCL.700 Az osztály- és típusjogosításokat megkövetelő körülmények**

- a) Az LAPL, SPL és BPL eseteit kivéve a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta csak akkor járhat el légijármű-pilótaként, ha érvényes és megfelelő osztály- és típusjogosítással rendelkezik, kivéve, ha teljesíti az osztály- és típusjogosítás megújítását célzó jártassági vizsgát vagy készségellenőrzést, vagy ha repülési képzésben részesül.
- b) Az a) bekezdéstől eltérve, a légijármű-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.
- c) Az a) és b) bekezdés sérelme nélkül, a tervező vagy gyártó szervezetek által a jogosultságaik alkalmazási körén belül végzett, a légijármű-típusok bevezetésével vagy átalakításával kapcsolatos repülések esetében, valamint a berepülői jogosítás kiadásához szükséges oktatórepülések esetében, amennyiben ennek az alrésznek a követelményei nem teljesíthetők, a pilóták rendelkezhetnek a FCL.820 pont szerinti berepülői jogosítással.

FCL.705 Az osztály- és típusjogosítás engedélyesének jogosultságai

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

FCL.710 Osztály- és típusjogosítások – változatok

- a) Jogosultságainak egy másik légijármű-változatra ugyanazon osztály- és típusjogosításon belül történő kiterjesztése érdekében a pilótának különbözeti vagy ismertető képzésen kell részt vennie. A típusjogosításon belüli változatok esetében a különbözeti vagy ismertető képzésnek tartalmaznia kell a vonatkozó elemeket a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelően.
- b) Amennyiben a pilóta a különbözeti képzést követő két éven belül nem repül a változaton, akkor további különbözeti képzés vagy készségellenőrzés szükséges a szóban forgó változat tekintetében a jogosultságok megtartásához, kivéve azokat a típusokat vagy változatokat, amelyek beletartoznak az egy hajtóműves dugattyús (SEP) és a TMG osztály-jogosításokba.
- c) A különbözeti képzést be kell vezetni a fedélzeti naplóba vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell íratni az oktatóval.

FCL.725 Az osztály- és típusjogosítások kiadásához szükséges követelmények

- a) Tanfolyam. Az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének el kell végeznie egy tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetenél. A típusjogosítási tanfolyamnak tartalmaznia kell az adott típus kötelező oktatási elemeit a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelően.
- b) Elméleti vizsga. Az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének sikeresen teljesítenie kell a jóváhagyott képzési szervezet által szervezett elméleti vizsgát az adott légijármű-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.
 4. A nagy teljesítményű repülőgépként besorolt egypilótás repülőgépek esetében a vizsga egy legalább 60 kérdésből álló feleletválasztásos írásbeli teszt, amelyben a kérdések megfelelően oszlanak el a tanterv fő tárgyai között.
- c) Jártassági vizsga. Az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének – e rész 9. függelékével összhangban – sikeres jártassági vizsgát kell tennie az adott légijármű-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.
- d) Azt a kérelmezőt, aki már engedélyese egy légijármű-típusra szóló típusjogosításnak egypilótás vagy többpilótás üzemeltetésre szóló jogosultsággal, úgy kell tekinteni, mint aki teljesítette az elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeket, amikor ugyanarra a légijármű-típusra egy másik üzemeltetési forma jogosultságának hozzáadását kéri.
- e) A fenti bekezdésektől eltérve, az FCL.820 pont szerint kiadott berepülői jogosítással rendelkező pilóta, aki részt vett egy légijármű-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 légijármű-kategóriára meghatározott előfeltételeit.

FCL.740 Az osztály- és típusjogosítás érvényessége és megújítása

- a) Az osztály- és típusjogosítások érvényességi időszaka egy év, kivéve az egypilótás, egy hajtóműves osztályjogosításokat, amelyek tekintetében az érvényességi időszak 2 év, kivéve, ha a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok ezt másként állapítják meg.
- b) Megújítás. Amennyiben az osztály- és típusjogosítás lejárt, a kérelmező köteles:
1. valamely jóváhagyott képzési szervezetenél ismeretfrissítő oktatáson részt venni, amikor szükségessé válik, hogy vonatkozó légijármű-osztály vagy -típus biztonságos üzemeltetéséhez szükséges készség szintet elérje; és
 2. sikeres készségellenőrzést teljesíteni e rész 9. függelékével összhangban.

2. SZAKASZ

A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények

FCL.720.A Az osztály- és típusjogosítás kiadásához szükséges tapasztalati követelmények és előfeltételek – Repülőgépek

Amennyiben a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok másként nem állapítják meg, az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének a következő tapasztalati követelményeket és előfeltételeket kell teljesítenie az adott jogosítás megszerzése érdekében:

- a) egypilótás, több hajtóműves repülőgépek. Az egypilótás, több hajtóműves repülőgéposztály- és típusjogosítást először kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább 70 óra repülőgép-parancsnokpilótaként szerzett tapasztalattal;
- b) egypilótás, nagy teljesítményű, egyszerű konstrukciójú repülőgépek. A repülési képzés megkezdése előtt a nagy teljesítményű repülőgépként besorolt egypilótás repülőgéposztály- és típusjogosítást először kérelmező:
1. rendelkezik legalább 200 órányi repülési tapasztalattal, amelyből 70 órányit repülőgép-parancsnokpilótaként szerzett; és
 2. i. rendelkezik egy azt igazoló tanúsítással, hogy valamely jóváhagyott képzési szervezetenél kiegészítő elméleti ismeretek tanfolyamot teljesített kielégítő eredménnyel; vagy
 - ii. sikeresen teljesítette az ezen résszel összhangban lefolytatott ATPL(A)-elméleti vizsgákat; vagy
 - iii. ezenkívül rendelkezik az ezen rész előírásaival összhangban kiadott szakszolgálati engedéllyel, a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban kiadott ATPL(A)- vagy CPL(A)/IR-jogosultsággal és az ATPL(A)-ba beszámítható elméleti ismeretekkel;

3. ezenkívül annak a pilótának, aki a repülőgép többpilótás üzemeltetésének jogosultságát igényli, meg kell felelnie a d) bekezdés 4. pontja szerinti követelményeknek;
- c) egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek. A nagy teljesítményű repülőgépként besorolt komplex egypilótás repülőgép-típusjogosítást először kérelmezőnek a b) bekezdésben foglaltak teljesítésén kívül meg kell felelniük a G. részben a több hajtóműves IR(A)-jogosultságra meghatározott követelményeknek is;
- d) többpilótás repülőgépek. A többpilótás repülőgép-típusjogosítási tanfolyamot először kérelmező olyan növendék pilóta, aki az MPL-tanfolyamon a kérelem benyújtásának idején képzésben részesül, vagy megfelel a következő követelményeknek:
1. rendelkezik legalább 70 óra repülőgép-parancsnokpilótaként szerzett tapasztalattal;
 2. rendelkezik több hajtóműves IR(A)-jogosultsággal;
 3. sikeresen teljesítette az ezen résszel összhangban lefolytatott ATPL(A)-elméleti vizsgákat; és
 4. kivéve, ha a típusjogosítási tanfolyamot összekapcsolták az 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 pilótaként többpilótás helikopteren; vagy
 - iii. rendelkezik legalább 500 órányi repülési tapasztalattal pilótaként, többpilótás helikopteren; vagy
 - iv. rendelkezik legalább 500 órányi repülési tapasztalattal egypilótás, több hajtóműves repülőgép pilótájaként többpilótás üzemeltetés alkalmával a kereskedelmi célú légi fuvarozásban, összhangban a vonatkozó légi üzemeltetési követelményekkel;
- e) a d) 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 d) bekezdés szerinti típusjogosítással;
- f) további többpilótás és egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépekre szóló típusjogosítások. A további többpilótás típusjogosítások, valamint az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépekre szóló típusjogosítások megszerzéséhez a kérelmezőnek rendelkeznie kell több hajtóműves IR(A)-jogosultsággal;
- g) ha a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, 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 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok másként nem állapítják meg:

- a) egypilótás több hajtóműves repülőgépek;
1. az egypilótás, több hajtóműves osztályjogosítás elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább hétórányi oktatást több hajtóműves repülőgépen;
 2. az egypilótás, több hajtóműves osztály- és típusjogosításra vonatkozó repülési képzési tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább két óra 30 percnyi kétkormányos repülésoktatást több hajtóműves repülőgépen szokásos üzemelési feltételek között, valamint legalább három óra 30 percnyi kétkormányos repülésoktatást a hajtómű-meghibásodás során követendő eljárások és az aszimmetrikus repülési technikák gyakorlására;
- b) egypilótás vízipilóta repülőgépek. Az egypilótás vízipilóta repülőgép-jogosításokra vonatkozó tanfolyamnak tartalmaznia kell elméleti ismeretek oktatást és gyakorlati repülési képzést. Az egypilótás vízipilóta repülőgépek osztály- és típusjogosításra vonatkozó repülési képzésnek tartalmaznia kell legalább nyolcórányi kétkormányos repülésoktatást, ha a kérelmező rendelkezik a vonatkozó osztály- és típusjogosítás szárazföldi változatával, vagy 10 órányi repülésoktatást, ha a kérelmező nem rendelkezik ilyen jogosítással.

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;
 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 lelerövidíthető 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 szervezetenél.
- 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:
1. az e rész 9. függeléke szerinti készségellenőrzést az adott osztályú és típusú repülőgépen vagy az ezt az osztályt és típust reprezentáló FSTD-n a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző három hónapon belül; és
 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;
 4. az IR(A) meghosszabbítása – ha a kérelmező rendelkezik ilyen jogosítással – összekapcsolható az osztály- és típusjogosítás meghosszabbítására irányuló készségellenőrzéssel.

b) Egypilótás, egy hajtóműves osztályjogosítás meghosszabbítása.

1. Egymotoros, dugattyús repülőgépre vonatkozó osztályjogosítások és motoros vitorlázó repülőgépre (TMG) vonatkozó jogosítások. Egypilótás egymotoros, dugattyús repülőgépre érvényes osztályjogosítások, illetve motoros vitorlázó repülőgépre érvényes osztályjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:

i. az e rész 9. függeléke szerinti készségellenőrzést az adott repülőgéposztályban a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző három hónapon belül; és

ii. 12 óra repülési időt az adott osztályban a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül, amely tartalmaz:

— hat óra repülési időt parancsnokpilótaként,

— 12 felszállást és 12 leszállást, és

— legalább egy óra, repülésoktatóval (FI) vagy osztályjogosítás-oktatóval (CRI) végrehajtott gyakorlórepülést. Az a kérelmező, aki sikeresen teljesített egy osztály- és típusjogosításra irányuló készségellenőrzést vagy jártassági vizsgát bármely más osztályú vagy típusú repülőgépen, mentesül e gyakorlórepülés teljesítése alól.

2. Amennyiben a kérelmező egyszerre rendelkezik egymotoros, dugattyús repülőgép szárazföldiosztály-jogosítással és motorosvitorlázórepülőgép-jogosítással (TMG-jogosítással), teljesítheti az 1. pont szerinti követelményeket bármelyik osztályra vonatkozóan, és így mindkét osztályjogosítás érvényessége meghosszabbításra kerül.

3. Egy hajtóműves, egypilótás, turbólégcsavaros repülőgépek. Egy hajtóműves, egypilótás, turbólégcsavaros repülőgépekre érvényes osztályjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmező a jogosítás lejártát megelőző három hónapon belül – e rész 9. függelékével összhangban – köteles az adott repülőgéposztályban egy vizsgáztató által lebonyolított készségellenőrzést teljesíteni.

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.

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 helikopterre 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
- ii. rendelkezik egy azt igazoló tanúsítással, hogy valamely jóváhagyott képzési szervezetnél előkészítő tanfolyamot teljesített. Ennek a tanfolyamnak az ATPL(H)-elméleti ismeretek tanfolyam következő tárgyköreiből 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 helikopter-parancsnokpilótaként szerzett tapasztalattal.

FCL.735.H A repülőszemélyzeti együttműködés-tanfolyam – Helikopterek

a) A repülőszemélyzeti együttműködés-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.
- 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 lejárta 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:
1. az e rész 9. függeléke 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 lejártá 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

- a) A repülőszemélyzeti együttműködés-tanfolyam (MCC-tanfolyam) legalább a következőket foglalja magában:
1. 12 óra elméleti képzést és gyakorlást; és
 2. öt óra gyakorlati MCC-képzést;
 3. egy MCC tekintetében minősített FNPT II vagy III, FTD 2/3 vagy FFS szimulátort kell alkalmazni.
- b) Az MCC-tanfolyamot hat hónapon belül kell teljesíteni valamely jóváhagyott képzési szervezetenél.
- 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 légijármű-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 lejártá előtt nem teljesíti a készségellenőrzés minden részét, csak akkor gyakorolhatja a szóban forgó jogosításból fakadó jogosultságait, ha a készségellenőrzés valamennyi részét sikeresen teljesíti.

I. ALRÉS**TOVÁBBI JOGOSÍTÁSOK****FCL.800 Műrepülő jogosítás**

a) A repülőgép-, TMG- vagy vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedély birtokosai csak akkor végezhetnek műrepülést, ha ehhez megfelelő jogosítással rendelkeznek.

b) A műrepülő jogosítás kérelmezője teljesített:

1. a szakszolgálati engedély kiadása után legalább 40 óra repülési időt vagy a vitorlázó repülőgépek esetében 120 felszállást parancsnokpilótaként a megfelelő légijármű-kategóriában;
2. egy tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél, benne:
 - i. a jogosításnak megfelelő elméleti képzést;
 - ii. legalább ötórányi vagy 20 műrepülés-oktatást a megfelelő légijármű-kategóriában.

c) A műrepülő jogosításból fakadó jogosultságok arra a légijármű-kategóriára korlátozódnak, amelyben a repülési képzést lefolytatták. A jogosultságok akkor terjeszthetők ki egy másik légijármű-kategóriára, ha a pilóta rendelkezik az adott légijármű-kategóriára érvényes szakszolgálati engedéllyel és az adott légijármű-kategóriában sikeresen teljesített legalább három, a teljes műrepülés-oktatási programot lefedő kétkormányos gyakorlórepülést.

FCL.805 Vitorlázórepülő- és transzparensvontatási jogosítások

a) A repülőgép- vagy TMG-pilóta-szakszolgálati engedéllyel járó jogosultságokkal rendelkező engedélyesek csak akkor vontathatnak vitorlázó repülőgépeket vagy transzparenszeket, 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;
2. egy tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél, benne:
 - i. a vontatórepüléssel és eljárásokkal kapcsolatos elméleti képzést;
 - ii. vitorlázó repülőgép vontatása közben legalább 10 gyakorlórepülést, amely tartalmaz legalább öt kétkormányos gyakorlórepülést; és
 - iii. az LAPL(S)- vagy az SPL-engedélyesek kivételével, öt szokatatórepülést egy repülőgéppel felvontatott vitorlázó repülőgépen.

- 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;
 2. egy tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél, benne:
 - i. a vontatórepüléssel és eljárásokkal kapcsolatos elméleti képzést;
 - ii. transzparens vontatása közben legalább 10 gyakorlórepülést, amely tartalmaz legalább öt kétkormányos repülést.
- d) A vitorlázórepülő- és transzparensvontatási jogosítások jogosultságait korlátozni kell repülőgépre vagy TMG-re attól függően, hogy melyik légi járművel végezték a repülési képzést. A jogosultságok akkor terjeszthetők ki, ha a pilóta rendelkezik vitorlázó repülőgép vagy TMG szakszolgálati engedéllyel és sikeresen teljesítette bármelyik légi járművön a teljes vontatási képzési programot lefedő legalább három kétkormányos gyakorlórepülést.
- e) A vitorlázórepülő- és transzparensvontatási jogosítások jogosultságainak gyakorlása érdekében a jogosítás engedélyezésének teljesítése 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.

FCL.810 Éjszakai jogosítás

- a) Repülőgépek, TMG-k, léghajók.
1. Az LAPL- vagy PPL-jogosultságok repülőgépen, TMG-n vagy léghajón VFR szerinti repülés során akkor kerülhetnek gyakorlásra éjszaka, ha a kérelmező teljesített egy tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - i. elméleti képzés;
 - ii. legalább öt 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 egyedül felszállást és öt teljes megállással végződő egyedülleszállást.
 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-osztályjogosítással (TMG- osztályjogosítással), a fenti 1. pont szerinti követelményeket teljesítheti a kettő közül bármelyik osztályban vagy mindkét osztályban.
- 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;
 2. egy tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél. A tanfolyamnak, mely hat hónapon belül kell teljesítendő, tartalmaznia kell:
 - 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.
- c) Ballonok. A ballon LAPL- vagy BPL-jogosultságok VFR szerinti repülés során akkor kerülhetnek gyakorlásra éjszaka, ha a kérelmező teljesített legalább két, egyenként legalább egyórányi gyakorlórepülést éjszaka.

FCL.815 Hegyvidéki repülési jogosítás

- 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.

Az első hegyvidéki repülési jogosítás megszerezhető:

1. kerekre, 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 sítaljogosultságra, ha a pilóta megfelelő kiegészítő ismertető tanfolyamot teljesített, beleértve az elméleti ismeretek oktatást és hegyvidékirepülés-oktatóval történő repülésoktatást.
- b) Tanfolyam. A hegyvidéki repülési jogosítás kérelmezője elméleti képzést és hegyvidéki repülést magában foglaló tanfolyamot teljesített 24 hónap időtartamon belül valamely jóváhagyott képzési szervezetnél. A tanfolyam tartalmának meg kell felelnie a kérelmezett jogosultságoknak.
- 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:
1. egy szóbeli elméleti vizsgát;
 2. a hegyvidéki repülési jogosításhoz megköveteltek szerint kijelölt, az indulási felülettel nem azonos, legalább két különböző felületen végrehajtott hat leszállást.
- d) Érvényesség. A hegyvidéki repülési jogosítás érvényességi időtartama 24 hónap.
- e) Meghosszabbítás. A hegyvidéki repülési jogosítás meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:
1. legalább hat hegyvidéki leszállást a megelőző 24 hónapban; vagy
 2. egy sikeres készségellenőrzést. A készségellenőrzésnek meg kell felelnie a c) bekezdésben meghatározott követelményeknek.
- 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 tesztjeire vonatkozik:
1. a CS-27 vagy a CS-29 szabványai, illetve az ezekkel egyenértékű légialkalmassági szabályzatok szerint engedélyezett/tanúsított vagy engedélyezésre/tanúsításra váró helikopterek; vagy
 2. a következők szerint engedélyezett/tanúsított vagy engedélyezésre/tanúsításra 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 felszállótömegű repülőgépek kivételével.

- c) A berepülői jogosítás engedélyesének vonatkozó légijármű-kategórián belüli jogosultságai kiterjednek:
1. az 1. kategóriájú berepülői jogosítás esetében az összes berepülési kategória 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 meghatározottak szerint:
 - másodpilótaként, vagy
 - parancsnokpilótaként a b) bekezdés 2. pontjának ii. alpontjában említett repülőgépek esetében, kivételt képeznek a regionális kategóriában 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;
 3. ezen túlmenően az 1. és a 2. kategóriájú berepülői jogosítások mindegyikére vonatkozóan a tervező vagy gyártó szervezetek jogosultságai alkalmazási körén belül végzett tevékenységéhez sajátosan kapcsolódó repülések végrehajtása, amikor a H. rész követelményei nem teljesíthetők.
- d) A berepülői jogosítás kiadását először kérelmező:
1. rendelkezik legalább CPL-engedéllyel és IR-jogosítással a megfelelő légijármű-kategóriában;
 2. teljesített legalább 1 000 óra repülési időt a megfelelő légijármű-kategóriában, ebből legalább 400 órát parancsnokpilótaként;
 3. teljesített egy, a tervezett légi járműre és repülési kategóriára vonatkozó tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetenél. 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 légijármű-kategóriára is, ha az engedélyes további tanfolyamot teljesített valamely jóváhagyott képzési szervezetenél.

J. ALRÉS

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 pilóta-szakszolgálati engedéllyel;
 - ii. egy, az ezzel az alrészszel összhangban kiadott, a megadott képzésnek megfelelő oktatói tanúsítással;
 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

1. Egy új légi járműnek a tagállamokban vagy egy üzemeltetői flottában történő bevezetése esetén, amikor az ebben az alrészben meghatározott követelményeknek való megfelelés nem biztosítható, az illetékes hatóság kiadhat egy különleges tanúsítást a repülésoktatási jogosultságok engedélyezésére. Az ilyen tanúsítást korlátozni kell az új légijármű-típus bevezetéséhez szükséges repülésoktatásra, az érvényessége pedig egyetlen esetben sem haladhatja meg az egy évet.
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.

c) A tagállamok területén kívül végzett oktatás

1. Az a) bekezdéstől eltérve, a tagállamok területén kívül található jóváhagyott képzési szervezetnél végzett repülés-oktatás esetében az illetékes hatóság kiadhat oktatói tanúsítást olyan kérelmezőnek, aki egy harmadik ország által a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban kiadott pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, feltéve, hogy a kérelmező:
 - i. rendelkezik legalább olyan szintű szakszolgálati engedéllyel, jogosítással vagy tanúsítással, mint amelyek kiadását célzó oktatásra engedéllyel rendelkezik, de mindenképpen legalább CPL szakszolgálati engedéllyel;
 - ii. megfelel az ebben az alrészben 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 jogosultságoknak e résszel összhangban történő gyakorlására.
2. A tanúsítást korlátozni kell repülésoktatás végzésére:
 - i. a tagállamok területén kívül található jóváhagyott képzési szervezetnél;
 - ii. olyan növendék pilóták számára, akik a repülésoktatás nyelvét megfelelő szinten ismerik.

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. rendelkezik legalább a repülésoktatási feladatnak megfelelő pilóta-szakszolgálati engedéllyel, valamint – szükség szerint – a jogosítással;
 2. abban az esetben, ha nem berepülésoktató:
 - i. teljesített legalább 15 óra repülési időt pilótaként abban a légijármű-osztályban vagy -típuson, amelyben a repülésoktatásra sor kerül, és ebből legfeljebb hét órát a légijármű-osztályt vagy -típust reprezentáló FSTD-n, ha van ilyen; vagy
 - ii. sikeresen megfelelt az adott légijármű-osztály vagy -típus vonatkozó oktatói kategória kompetenciafelmérésén;
 3. az ilyen repülésoktatás időtartamára rendelkezik parancsnokpilóta-jogosultsággal az adott légi járműre.
- c) Beszámítás a további jogosításokhoz, valamint meghosszabbítás céljából
 1. A kérelmező további oktatói tanúsításainak megszerzésekor beszámíthatók azok az oktatási és tanulási tapasztalatok, amelyeket a már megszerzett oktatói tanúsítása kapcsán bizonyított.
 2. A jártassági vizsgákon vagy készségellenőrzéseken vizsgáztatóként teljesített idő teljes egészében beszámítandó a meghosszabbítási követelmények teljesítésébe valamennyi megszerzett oktatói tanúsítás esetében.

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) A többfős személyzet pilóta-szakszolgálati engedélyhez (MPL) képzést végző oktató:

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

FCL.930 Tanfolyam

Az oktatói tanúsítás kérelmezője sikeresen teljesített egy elméleti ismeretek tanfolyamot valamely jóváhagyott képzési szervezetnél, és repülési képzéssel rendelkezik. Az ebben a részben az összes oktatói kategóriára meghatározott egyedi elemeken kívül a tanfolyamnak tartalmaznia kell az FCL.920 pont szerinti elemeket is.

FCL.935 Kompetenciafelmérés

- a) A repülőszemélyzeti együttműködés oktatója (MCCI), a szimulátor-oktató (STI), a hegyvidékrepülés-oktató (MI) és a berepülésoktató (FTI) kivételével az oktatói tanúsítás kérelmezőjének meg kell felelnie a megfelelő légijármű-kategóriára vonatkozó kompetenciafelmérésen, és bizonyítania kell a K. alrész szerinti képesítéssel rendelkező vizsgáztató előtt, hogy képes a növendék pilótát a vonatkozó szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítás kiadásához szükséges szintig oktatni.
- 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 amellyel a repülés-oktatást 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.

FCL.940 Az oktatói tanúsítások érvényessége

A hegyvidékrepülés-oktató (MI) kivételével, valamint az FCL.900 pont b) bekezdése 1. pontjának sérelme nélkül, az oktatói tanúsítás érvényességi időtartama három év lehet.

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

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

- a) PPL, SPL, BPL és LAPL szakszolgálati engedélyek a megfelelő légijármű-kategóriában;
- b) osztály- és típusjogosítások egypilótás, egy hajtóműves légi járműre – az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével –, osztály- és csoportkiterjesztések ballonokra, valamint osztálykiterjesztések vitorlázó repülőgépekre vonatkozóan;
- c) típusjogosítások egy- és többpilótás léghajókra vonatkozóan;
- d) CPL a megfelelő légijármű-kategóriában, feltéve, hogy a repülésoktató (FI) pilótaként teljesített az adott légijármű-kategóriában legalább 500 óra repülési időt, amely magában foglal legalább 200 órányi repülésoktatást;
- e) éjszakai jogosítás, feltéve, hogy az FI-engedélyes:
1. rendelkezik éjszakai repüléshez szükséges képesítéssel a megfelelő légijármű-kategóriában;
 2. bizonyította az éjszakai repülésoktatásra való képességét egy, az alábbi i) bekezdés szerinti képesítéssel rendelkező repülésoktató (FI) előtt; és
 3. megfelel az FCL.060 pont b) bekezdése 2. pontjának éjszakai tapasztalatra vonatkozó követelményének;
- f) vontatási és műrepülő jogosítás, feltéve, hogy a repülésoktató (FI) rendelkezik ilyen jogosultságokkal, és hogy bizonyította oktatási képességét e jogosítás tekintetében egy, az alábbi i) bekezdés szerinti képesítéssel rendelkező repülés-oktató (FI) előtt;

g) IR a megfelelő légijármű-kategóriában, feltéve, hogy az oktató:

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. ezenkívül:
 - i. több hajtóműves repülőgép tekintetében megfelel az osztályjogosítás-oktatói (CRI) tanúsítás kiadásához szükséges követelményeknek;
 - ii. több hajtóműves helikopter tekintetében megfelel a típusjogosítás-oktatói (TRI) tanúsítás kiadásához szükséges követelményeknek;

h) egypilótás, többmotoros légijárműre vonatkozó osztály- vagy típusjogosítások – az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével –, feltéve, hogy, az oktató megfelel:

1. repülőgép esetében: a CRI-tanfolyam tekintetében az FCL.915.CRI pont a) bekezdésben meghatározott előfeltételeknek, valamint az FCL.930.CRI és az FCL.935 pont szerint meghatározott követelményeknek;
2. helikopter esetében: az FCL.910.TRI pont c) bekezdésének 1. pontjában meghatározott követelményeknek és az FCL.915.TRI pont b) bekezdésének 2. pontjában a típusjogosítás-oktatói TRI(H) tanfolyamra meghatározott előfeltételeknek;

i) FI, IRI, CRI, STI vagy MI tanúsítás, feltéve, hogy a repülésoktató (FI):

1. teljesítette legalább:
 - i. FI(S) esetében: legalább 50 óra repülés vagy 150 felszállás oktatását vitorlázó repülőgépen;
 - ii. FI(B) esetében: legalább 50 óra repülés vagy 50 felszállás oktatását ballonon;
 - iii. minden egyéb esetben: 500 óra repülésoktatást a megfelelő légijármű-kategóriában;
2. sikeresen teljesítette az FCL.935 ponttal összhangban végrehajtott kompetenciafelmérést a megfelelő légijármű-kategóriában, bizonyítva oktatási képességét az FI tanúsítás tekintetében egy repülésoktatás-vizsgáztató (FIE) előtt;

j) MPL, feltéve, hogy a repülésoktató (FI):

1. a tanfolyam központi repülési fázisában legalább 500 óra repülési időt teljesített repülőgép-pilótaként, amely tartalmaz legalább 200 óra repülésoktatást;
2. a tanfolyam alapszintű fázisában:
 - i. rendelkezik több hajtóműves repülőgépre érvényes műszerjogosítással (IR), valamint oktatási jogosultsággal az IR tekintetében; és
 - ii. rendelkezik legalább 1 500 óra repülési idővel többtagú személyzettel végzett üzemeltetésben;
3. olyan FI esetében, aki már képzéssel rendelkezik 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-képesítés;
 - ii. egy MPL-tanfolyam 3. fázisában öt repülésoktatási szakasz megfigyelése;
 - iii. egy MPL-tanfolyam 4. fázisában öt repülésoktatási szakasz megfigyelése;
 - iv. öt üzemeltetői időszakos útvonal-orientált repülésoktatási szakasz megfigyelése;
 - v. az MCCI-oktatói tanfolyam tartalma.

A repülésoktátónak ebben az esetben teljesítenie kell az első öt oktatási szakaszt egy, az MPL-repülésoktatásra képzéssel rendelkező TRI(A)-, MCCI(A)- vagy SFI(A)-oktató felügyelete alatt.

FCL.910.FI FI – Korlátozott jogosultságok

- a) Az alábbi esetekben a repülésoktató (FI) jogosultságait oly módon kell korlátozni, hogy repülésoktatási tevékenységét csak a jóváhagyott képzési szervezet által e célból kijelölt, ugyanazon légijármű-kategória tekintetében oktatói jogosultsággal rendelkező FI felügyelete mellett végezheti:
1. PPL, SPL, BPL és LAPL kiadása;
 2. az összes integrált PPL szintű tanfolyam a repülőgép és a helikopter esetében;
 3. osztály- és típusjogosítások az egypilótás, egy hajtóműves légi járművek esetében, osztály- és csoportkiterjesztések ballonok esetében, valamint osztálykiterjesztések léghajók esetében;
 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.
- c) Az FI tanúsítás a) és b) bekezdés szerinti korlátozását fel kell oldani, ha a repülésoktató (FI) teljesített legalább:
1. az FI(A) tanúsítás esetében: 100 óra repülésoktatási időt repülőgépen vagy TMG-n, továbbá felügyelte legalább 25 növendék egyedülrepülését;
 2. az FI(H) tanúsítás esetében: 100 óra repülésoktatási időt helikopteron, továbbá felügyelte legalább 25 növendék egyedül teljesített gyakorló repülését;
 3. az FI(As), FI(S) és FI(B) tanúsítás esetében: 15 óra repülés vagy 50 felszállás oktatását, amely lefedi a PPL(As), az SPL vagy a BPL szakszolgálati engedélyek megfelelő légijármű-kategóriában történő kiadásához szükséges teljes képzési programot.

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 légijármű-kategóriában, melyből legfeljebb öt óra FSTD-n teljesített műszeres földi idő;
 2. 20 óra VFR útvonalrepülési időt parancsnokpilótaként teljesített a megfelelő légijármű-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:
 - i. megfelel a CPL-elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeknek, kivéve a csak az LAPL(A) szakszolgálati engedélyhez szükséges oktatást végző FI(A) esetében; valamint
 - 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 helikopteron, ebből:
1. legalább 100 órát parancsnokpilótaként, ha a kérelmező legalább CPL(H)-engedélyes; vagy
 2. legalább 200 órát parancsnokpilótaként, ha a kérelmező legalább PPL(H)-engedélyes és megfelel a CPL-elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeknek;

- d) az FI(As) esetében: teljesített 500 óra repülési időt léghajó-parancsnokpilótaként, ebből 400 órát CPL(As) engedélyes parancsnokpilótaként;
- e) az FI(S) esetében: teljesített 100 óra repülési időt és 200 felszállást parancsnokpilótaként vitorlázó repülőgépen. Ezen túlmenően ha a kérelmező TMG-n kíván repülésoktatást végezni, teljesítenie kell 30 óra repülési időt parancsnokpilótaként TMG-n, valamint egy, az FCL.935 ponttal összhangban végrehajtott kompetenciafelmérést TMG-n egy, az FCL.905.FI pont j) bekezdése szerinti képesítéssel rendelkező repülésoktatóval;
- f) az FI(B) esetében: teljesítenie kell 75 óra repülési időt ballon-parancsnokpilótaként, ebből legalább 15 órát abban a ballonosztályban, amelyben a repülésoktatást végzi.

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;
2. i. az FI(A), az FI(H) és az FI(As) esetében: legalább 100 óra elméleti képzést, beleértve az előrehaladást felmérő vizsgákat;
- ii. az FI(B) vagy az FI(S) esetében: legalább 30 óra elméleti képzést, beleértve az előrehaladást felmérő vizsgákat;
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;
- ii. az FI(As) esetében: legalább 20 óra repülésoktatást, amely magában foglal 25 óra kétkormányos repülésoktatást;
- iii. az FI(S) esetében: legalább hat óra repülési időt vagy 20 felszállás repülésoktatást;
- iv. a TMG-n oktatást végző FI(S) esetében legalább hat óra kétkormányos repülésoktatást TMG-n;
- v. az FI(B) esetében: legalább három óra repülési időt, benne három felszállást.

Egy másik légijármű-kategóriában repülésoktatói tanúsítás kérvényezésekor azon pilóta esetében, aki rendelkezik vagy valamikor rendelkezett:

1. FI(A), FI(H) vagy FI(As) tanúsítással, beszámítandó 55 óra a b) bekezdés 2. pontjának i. alpontja szerinti követelmények teljesítésébe, vagy 18 óra a b) bekezdés 2. pontjának ii. pontja szerinti követelmények teljesítésébe.

FCL.940.FI FI – Meghosszabbítás és megújítás

- a) Az FI tanúsítás meghosszabbításához az engedélyesnek az alábbi három követelményből kettőt kell teljesítenie:

1. végre kell hajtania:
 - i. az FI(A) és az FI(H) esetében: legalább 50 órányi repülésoktatást a megfelelő légijármű-kategóriában a tanúsítás érvényességi ideje alatt FI-ként, TRI-ként, CRI-ként, IRI-ként, MI-ként vagy vizsgáztatóként. Amennyiben a műszerjogosítás (IR) oktatására vonatkozó jogosultságokat is meg kell hosszabbítani, akkor az említett időből 10 órának IR repülésoktatásnak kell lennie, melyet az engedélyesnek az FI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül kell teljesítenie;
 - ii. az FI(As) esetében: legalább 20 óra repülésoktatást léghajón FI-ként, IRI-ként vagy vizsgáztatóként a tanúsítás érvényességi ideje alatt. Amennyiben a műszerjogosítás (IR) oktatására vonatkozó jogosultságokat is meg kell hosszabbítani, akkor az említett időből 10 órának IR repülésoktatásnak kell lennie, melyet az engedélyesnek az FI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül kell teljesítenie;

- iii. az FI(S) esetében: a tanúsítás érvényességi ideje alatt legalább 30 óra vagy 60 felszállás repülésoktatást vitorlázó repülőgépen, segédmotoros vitorlázó repülőgépen vagy TMG-n FI-ként vagy vizsgáztatóként;
 - iv. az FI(B) esetében: legalább hatórányi repülésoktatást ballonon FI-ként vagy vizsgáztatóként a tanúsítás érvényességi ideje alatt;
2. részt kell vennie egy oktatói ismeretfrissítő szemináriumon, a repülésoktatói (FI) tanúsítás érvényességi ideje alatt;
 3. meg kell felelnie egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 pont követelményeivel összhangban az FI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül.
- b) Az FI(A) vagy az FI(H) esetében legalább minden második meghosszabbítás alkalmával, illetve az FI(As), az FI(S) és az FI(B) esetében minden harmadik meghosszabbítás alkalmával az engedélyesnek meg kell felelnie egy, az FCL.935 pont követelményeivel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérésen.
- c) Megújítás. Az FI tanúsítás lejártá esetén a megújítást megelőző 12 hónapban a kérelmezőnek:
1. részt kell vennie egy oktatói ismeretfrissítő szemináriumon;
 2. meg kell felelnie egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 pont követelményeivel összhangban.

4. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Típusjogosítás-oktató (TRI)

FCL.905.TRI TRI – Jogosultságok és feltételek

A típusjogosítás-oktató (TRI) jogosultságai szerint oktathat:

- a) műszerjogosítások meghosszabbítása és megújítása céljából, feltéve, hogy a típusjogosítás-oktató (TRI) rendelkezik érvényes műszerjogosítással (IR);
- b) TRI vagy SFI kiadása céljából, feltéve, hogy az engedélyes rendelkezik három éves típusjogosítás-oktatói (TRI) tapasztalattal; és
- c) az egypilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:

1. az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek típusjogosításainak kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, ha a kérelmező az egypilótás üzemeltetés jogosultságainak megszerzésére törekszik.

A TRI(SPA)-jogosultságok kiterjeszthetők a többpilótás üzemeltetésben működtetett egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépekre szóló típusjogosítások repülésoktatására, feltéve, hogy a TRI:

- i. rendelkezik repülőszemélyzeti együttműködés oktatói (MCCI) tanúsítással; vagy
- ii. rendelkezik vagy rendelkezett TRI tanúsítással többpilótás repülőgép tekintetében;

2. az MPL-tanfolyam alapszintű fázisában, feltéve, hogy rendelkezik többpilótás üzemeltetésre kiterjesztett jogosultságokkal, valamint rendelkezik vagy valamikor rendelkezett FI(A) vagy IRI(A) tanúsítással;

- d) a többpilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:

1. típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából:
 - i. többpilótás repülőgépeken;
 - ii. egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépeken, ha a kérelmező a többpilótás üzemeltetés jogosultságainak megszerzésére törekszik;
2. MCC-tanfolyamon;
3. az MPL-tanfolyam kezdő, középhaladó és haladó szintjén, feltéve, hogy az alapszintű fázisra rendelkeznek FI(A) vagy IRI(A) tanúsítással;

e) a helikopterre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:

1. a helikopter-típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából;
2. MCC-tanfolyamon, feltéve, hogy rendelkezik többpilótáshelikopter-típusjogosítással;
3. az egy hajtóműves IR(H) több hajtóműves IR(H)-ra történő kiterjesztéséhez;

f) a helyből felszálló repülőgépre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:

1. a helybőlfelszállórepülőgép-típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából;
2. MCC-tanfolyamon.

FCL.910.TRI TRI – Korlátozott jogosultságok

a) Általános. Amennyiben a TRI-képzés kizárólag FFS-en kerül végrehajtásra, akkor a típusjogosítás-oktató (TRI) jogosultságait korlátozni kell az FFS-en történő képzés végzésére.

Ebben az esetben a típusjogosítás-oktató (TRI) végrehajthat felügyelet alatti járatrepülést, feltéve, hogy a TRI-tanfolyam tartalmazott kiegészítő képzést ebből a célból.

b) Repülőgép- és helybőlfelszállórepülőgép-típusjogosításoktató – TRI(A) és TRI(PL). A típusjogosítás-oktató (TRI) jogosultságai arra a repülőgép- vagy helybőlfelszállórepülőgép-típusra korlátozódnak, amelyeken a képzésre és a kompetenciafelmérésre sor került. A TRI jogosultságai akkor terjeszthetők ki további típusokra, ha a TRI:

1. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban teljesített legalább 15 útvonalszakaszt, beleértve felszállásokat és leszállásokat a megfelelő légijármű-típuson, amelyből hét szakasz teljesíthető FFS-en;
2. teljesítette a vonatkozó TRI-tanfolyam műszaki képzés és repülésoktatás részét;
3. sikeresen teljesítette az FCL.935-tel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérés vonatkozó részeit, bizonyítva ezzel egy, a K. alrész szerint képesített FIE vagy TRE vizsgáztatónak, hogy képes egy pilótát oktatni a típusjogosítás kiadásához szükséges szintig, beleértve a repülés előtti-, a repülés utáni- eligazításokat, valamint az elméleti képzést.

c) A helikopter típusjogosítás-oktató – TRI(H).

1. A TRI(H) jogosultságai arra a helikoptertípusra korlátozódnak, amelyen a típusjogosítás-oktatói tanúsítás kibocsátásához szükséges jártassági vizsgára sor került. A TRI jogosultságai akkor terjeszthetők ki további típusokra, ha a TRI:

- i. teljesítette a megfelelő TRI-tanfolyam típusműszaki részét az alkalmazandó helikoptertípuson vagy az adott típust reprezentáló FSTD-n;
- ii. végrehajtott legalább két óra repülésoktatást az alkalmazandó típuson egy megfelelő képesítéssel rendelkező TRI(H) felügyelete mellett; és
- iii. sikeresen teljesítette az FCL.935-tel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérés vonatkozó részeit, bizonyítva ezzel egy, a K. alrész szerint képesített FIE vagy TRE vizsgáztatónak, hogy képes egy pilótát oktatni a típusjogosítás kiadásához szükséges szintig, beleértve a repülés előtti-, a repülés utáni- eligazításokat, valamint az elméleti képzést.

2. A TRI(H) jogosultságainak ugyanazon a típusú helikopteren egypilótás jogosultságokról többpilótás jogosultságokra történő kiterjesztése előtt az engedélyesnek rendelkeznie kell legalább 100 óra repülési idővel többpilótás üzemeltetésben ezen a típuson.

d) A fenti bekezdéstől eltérve, az FCL.725 pont e) bekezdése szerint kiadott típusjogosítással rendelkező TRI tanúsítás engedélyese jogosult TRI-jogosultságainak az új típusra történő kiterjesztésére.

FCL.915.TRI TRI – Előfeltételek

A TRI tanúsítás kérelmezőjének rendelkeznie kell:

a) CPL, MPL vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel a megfelelő légijármű-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;

c) az egypilótás repülőgép típusjogosítás-oktató TRI(SPA) tanúsítás esetében:

1. a kérelem benyújtásának dátumát megelőző 12 hónapon belül teljesített legalább 30 útvonalszakaszt, felszállásokkal és leszállásokkal együtt parancsnokpilótaként a megfelelő repülőgéptípuson, amelyből 15 szakasz teljesíthető az adott típust reprezentáló FFS-en; és
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 helikopterrel, 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 helikopterrel 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
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

a) A típusjogosítás-oktatói (TRI) tanfolyam legalább a következőket foglalja magában:

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 repülésoktatást a megfelelő légi járművön vagy az adott egypilótás légi járművet reprezentáló szimulátorban, és 10 órányit a többpilótás légi járművön vagy az azt reprezentáló szimulátorban.

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 e bekezdés követelményeinek teljesítésébe a szimulátorban történő repülésoktatásra korlátozott TRI tanúsítás kiadása céljából.

FCL.935.TRI TRI – Kompetenciafelmérés

Amennyiben a típusjogosítás-oktató (TRI) kompetenciafelmérését FFS-en végzik, úgy a TRI tanúsítást korlátozni kell FFS-en történő repülésoktatásra.

A korlátozás feloldható, ha a típusjogosítás-oktató (TRI) sikeresen teljesítette a kompetenciafelmérést a légi járművön.

FCL.940.TRI TRI – Meghosszabbítás és megújítás**a) Meghosszabbítás.**

1. Repülőgépek. A TRI(A) tanúsítás meghosszabbításához a kérelmezőnek a tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül az alábbi három követelményből egyet kell teljesítenie:
 - i. hajtson végre a teljes körű típusjogosítás következő részei közül egyet: egy legalább háromórányi szimulátoros feladatot vagy egy legalább egyórányi levegőben történő gyakorlást, benne legalább két felszállást és leszállást;
 - ii. vegyen részt oktatói ismeretfrissítő képzésben TRI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetenél;
 - iii. feleljen meg sikeresen egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 követelményeivel összhangban.
2. Helikopterek és helyből felszálló repülőgépek. A TRI (H) vagy TRI(PL) tanúsítás meghosszabbításához annak érvényességi ideje alatt a kérelmezőnek az alábbi három követelményből kettőt kell teljesítenie:
 - i. hajtson végre 50 óra repülésoktatást valamennyi légijármű-típuson, amelyben az oktatási jogosultságait birtokolja, vagy az azokat a típusokat reprezentáló FSTD-n, amelyből legalább 15 órát a TRI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül teljesített.

A TRI(PL) esetében ezt a repülésoktatási időt típusjogosítás-oktatóként (TRI) vagy típusjogosítás-vizsgáztatóként (TRE), illetve földi repülésgyakorló berendezésen oktatóként (SFI) vagy szimulátorvizsgáztatóként (SFE) kell teljesíteni. A TRI(H) esetében az FI-ként, műszerjogosítás-oktatóként (IRI), szimulátoroktatóként (STI) vagy bármilyen fajta vizsgáztatóként teljesített repülési idő szintén megfelelő erre a célra;
 - ii. vegyen részt oktatói ismeretfrissítő képzésben TRI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetenél;
 - iii. feleljen meg sikeresen egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 követelményeivel összhangban.
3. A TRI tanúsítás legalább minden második meghosszabbítása alkalmával az engedélyesnek meg kell felelnie egy, az FCL.935 követelményeivel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérésen.
4. Amennyiben egy személy ugyanabban a légijármű-kategóriában egynél több légijármű-típuson rendelkezik TRI tanúsítással, akkor a kompetenciafelmérésnek az érintett típusok egyikében történő végrehajtása meghosszabbítja a TRI tanúsítást az ugyanazon a kategórián belül érintett többi típusra is.
5. Egyedi követelmények a TRI(H) tanúsítás meghosszabbítására. Egy FI(H) tanúsítással rendelkező típusjogosítás-oktató esetében az adott típuson a fenti a) bekezdés szerinti követelmények teljesítését teljes egészében be kell számítani. Ebben az esetben a TRI(H) tanúsítás érvényes lesz az FI(H) tanúsítás lejártának időpontjáig.

b) Megújítás.

1. Repülőgépek. A TRI(A) tanúsítás lejártá esetén a kérelmezővel szembeni követelmények a következők:
 - i. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban teljesítsen legalább 30 útvonalszakaszt, felszállásokkal és leszállásokkal együtt a megfelelő légijármű-típuson, amelyből legfeljebb 15 szakasz teljesíthető repülésszimulátoron;
 - ii. valamely jóváhagyott képzési szervezetenél teljesítsen a TRI-tanfolyam vonatkozó részét;
 - iii. egy teljes körű típusjogosítási tanfolyamon a TRI(A) oktató felügyelete alatt végrehajtott legalább három óra repülésoktatást a megfelelő típusú repülőgépen.
2. Helikopterek és helyből felszálló repülőgépek. A TRI(H) vagy TRI(PL) tanúsítás lejártá esetén a megújítást megelőző 12 hónapban a kérelmező:
 - i. vegyen részt oktatói ismeretfrissítő képzésen TRI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, amelynek tartalmaznia kell a TRI-tanfolyam vonatkozó elemeit; és
 - ii. kompetenciafelmérésen kell sikeresen megfelelnie az FCL.935 követelményeivel összhangban minden légijármű-típuson, amelyiken az oktatói jogosultságainak megújítását kérvényezte.

5. SZAKASZ

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

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

1. az egypilótás, nem nagy teljesítményű, egyszerű konstrukciójú repülőgépek osztály- és típusjogosításainak kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, ha a kérelmező az egypilótás üzemeltetésben történő repülés jogosultságainak megszerzésére törekszik;
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 repülésoktató (FI) előtt.

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.

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;
3. öt óra repülésoktatást több hajtóműves repülőgépen, vagy három óra repülésoktatást egy hajtóműves repülőgépen, amelyet egy az FCL.905.FI pont i) bekezdése szerinti képesítéssel rendelkező FI(A) repülésoktató tart.

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.

FCL.940.CRI CRI – Meghosszabbítás és megújítás

a) A CRI tanúsítás meghosszabbításához a kérelmezőnek a CRI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónap során:

1. rendelkeznie kell legalább 10 órányi CRI-ként repülésoktatásban teljesített repülési idővel. Amennyiben a kérelmező egy hajtóműves és több hajtóműves repülőgépekre is rendelkezik CRI-jogosultságokkal, akkor a 10 órányi repülés-oktatást egyenlő arányban kell megosztani az egy hajtóműves és több hajtóműves repülőgépek között; vagy
2. vegyen részt oktatói ismeretfrissítő képzésben CRI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetnél; vagy
3. feleljen meg sikeresen egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 követelményeivel összhangban, szükség szerint egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen.

- b) A CRI tanúsítás legalább minden második meghosszabbítása alkalmával az engedélyesnek meg kell felelnie az a) bekezdés 3. pontja szerinti követelményeknek.
- c) Megújítás. A CRI tanúsítás lejártá esetén a megújítást megelőző 12 hónapban a kérelmező:
 - 1. vegyen részt oktatói ismeretfrissítő képzésben CRI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetenél;
 - 2. feleljen meg sikeresen egy az FCL.935 pontban meghatározott kompetenciafelmérésen.

6. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Műszerjogosítás-oktató (IRI)

FCL.905.IRI IRI – Jogosultságok és feltételek

- a) A műszerjogosítás-oktató (IRI) jogosultságai műszerjogosítás (IR) kiadásához, meghosszabbításához és megújításához történő oktatás végzésére terjednek ki.
- 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.

FCL.915.IRI IRI – Előfeltételek

Az IRI tanúsítás kérelmezője:

- a) az IRI(A) esetében:
 - 1. teljesített legalább 800 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési időt, ebből legalább 400 órát repülőgépen; és
 - 2. a több hajtóműves repülőgépekre IRI(A) tanúsítást kérelmezőként megfelel az FCL.915.CRI pont a) bekezdése szerinti követelményeknek;
- b) az IRI(H) esetében:
 - 1. teljesített legalább 500 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési időt, ebből legalább 250 óra műszeres repülési időt helikopteren; és
 - 2. a többpilótás helikopterekre IRI(H) tanúsítást kérelmezőként megfelel az FCL.905.FI pont g) bekezdése 3. pontjának ii. alpontja szerinti követelményeknek;
- c) az IRI(As) esetében: teljesített legalább 300 óra IFR repülési időt, ebből legalább 100 óra műszeres repülési időt léghajón.

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;
 - ii. az IRI(H) esetében: legalább 10 órányi repülésoktatást helikopteren, FFS-en, FTD 2/3-on vagy FNPT II/III-on;
 - 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)

FCL.905.SFI SFI – Jogosultságok és feltételek

Az SFI jogosultságai az adott légijármű-kategórián belül földi repülésgyakorló berendezésen történő oktatásra terjednek ki:

- a) műszerjogosítás (IR) kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, feltéve, hogy az oktató rendelkezik vagy rendelkezett IR-rel az adott légijármű-kategóriában, valamint elvégezte a műszerjogosítás-oktatói (IRI) tanfolyamot; és
- b) az egypilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező SFI esetében:

1. az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek típusjogosításainak kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, ha az oktató az egypilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokat kívánja megkapni.

A SFI(SPA)-jogosultságok kiterjeszthetők a többpilótás üzemeltetésben működtetett egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépekre szóló típusjogosítások repülésoktatására, feltéve, hogy az SFI:

- i. rendelkezik repülészemélyzeti együttműködés oktatói (MCCI) tanúsítással; vagy
- ii. rendelkezik, illetve rendelkezett TRI tanúsítással többpilótás repülőgép tekintetében; és

2. feltéve, hogy az SFI(SPA) jogosultságait kiterjesztették többpilótás üzemeltetésre az 1. ponttal összhangban:

- i. MCC-re;
- ii. az MPL-tanfolyam alapszintű fázisára;

- c) a többpilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező SFI esetében:

1. típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából:

- i. többpilótás repülőgépeken;
- ii. egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépeken, ha az oktató a többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokat kívánja megkapni;

2. MCC-re;

3. az MPL-tanfolyam kezdő, haladó és középhaladó szintjére, feltéve, hogy az oktató az alapszintű fázis tekintetében rendelkezik FI(A) vagy IRI(A) tanúsítással;

- d) a helikopterre jogosultsággal rendelkező SFI esetében:

1. a helikopter típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából;
2. MCC-képzésre, ha a TRI oktató rendelkezik oktatói jogosultságokkal többpilótás helikopterekre.

FCL.910.SFI SFI – Korlátozott jogosultságok

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

A jogosultságok akkor terjeszthetők ki ugyanazon légijármű-osztály további típusait reprezentáló egyéb FSTD berendezésekre, amikor az engedélyes:

- a) megfelelően elvégezte a vonatkozó típusjogosítási tanfolyam szimulátoros feladatait; és

- b) egy teljes körű típusjogosítási tanfolyamon végrehajtott legalább háromórányi, az SFI feladataival kapcsolatos repülés-oktatást a megfelelő típuson az erre nézve képesítéssel rendelkező TRE vizsgáztató felügyelete mellett és megelégedésére.

FCL.915.SFI SFI – Előfeltételek

Az SFI tanúsítás kérelmezője:

- a) rendelkezik vagy valamikor rendelkezett CPL, MPL vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel a megfelelő légijármű-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 légijármű-típus pilótafülkéjében; vagy
 - ii. két járatorientált repülésoktatás-alapú szimulátoros munkaszakaszt, amelyet egy képesítéssel rendelkező repülő-személyzet 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
 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

- a) Az SFI-tanfolyamnak tartalmaznia kell:

1. a megfelelő típusjogosítási tanfolyam FSTD feladatait;
2. a TRI-tanfolyam feladatait.

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

FCL.940.SFI SFI – Meghosszabbítás és megújítás

- a) Meghosszabbítás. Az SFI tanúsítás meghosszabbításához annak érvényességi ideje alatt a kérelmezőnek az alábbi három követelményből kettőt kell teljesítenie:
1. 50 óra repülés időt oktatóként vagy vizsgáztatóként FSTD-n, ebből legalább 15 órát az SFI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül;
 2. oktatói ismeretfrissítő képzésben vesz részt SFI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetnél;
 3. teljesíti a kompetenciafelmérés vonatkozó részeit az FCL.935 pont követelményeivel összhangban.
- b) Ezen túlmenően a kérelmezőnek teljesítenie kell az adott légijármű-típusjogosítások kiadásához szükséges készségellenőrzéseket, egy azokat a típusokat reprezentáló FFS-en, amelyekre jogosultságai vonatkoznak.
- c) Az SFI tanúsítás legalább minden második meghosszabbítása alkalmával az engedélyesnek meg kell felelnie az a) bekezdés 3. pontja szerinti követelménynek.
- d) Megújítás. Az SFI tanúsítás lejárt esetén a kérvény benyújtását megelőző 12 hónapban a kérelmező:
1. teljesíti az SFI-tanfolyam szimulátoros feladatait;
 2. eleget tesz az a) bekezdés 2. és 3. pontjában meghatározott követelményeknek.

8. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Repülőszemélyzetiegyüttműködés-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 kiterjeszthetők további légijármű-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 légijármű-kategóriában;
- b) rendelkezik legalább:
1. repülőgépek, léghajók és helyből felszálló repülőgépek esetében: 1 500 órányi, többpilótás üzemeltetésben pilótaként szerzett repülési tapasztalattal;
 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;
3. háromórányi 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 repülésoktatási 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 teljesítésébe.

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 légijármű-kategórián belül földi repülésgyakorló berendezésen történő oktatásra terjednek ki:

1. szakszolgálati engedély kiadása céljából;
2. műszerjogosítás (IR), osztály- és típusjogosítás kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, egypilótás légi jármű tekintetében, az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével.

b) Az STI(A) oktató kiegészítő jogosultságai. Az STI(A) jogosultságainak tartalmaznia kell a földi repülésgyakorló berendezésen történő oktatást az integrált MPL-tanfolyam központi repülésiképesség-fejlesztő képzése során.

FCL.910.STI STI – Korlátozott jogosultságok

Az STI jogosultságait korlátozni kell arra az FNPT II/III, FTD 2/3 vagy FFS berendezésre, amelyben az STI-tanfolyamra sor került.

A jogosultságok akkor terjeszthetők ki további légijármű-típusokat reprezentáló egyéb FSTD berendezésekre, amikor az engedélyes:

- a) teljesítette a TRI-tanfolyam FFS feladatait a megfelelő típuson;
- b) a kérelem benyújtásának dátumát megelőző 12 hónapon belül teljesítette az adott légi jármű típusjogosításához szükséges készségellenőrzést egy, a megfelelő típust reprezentáló FFS-en;
- c) egy típusjogosítási tanfolyamon végrehajtott legalább egy, az STI feladataival kapcsolatos FSTD-munkaszakaszt legalább háromórás időtartamban a megfelelő típuson, egy repülésoktatás-vizsgáztató (FIE) felügyelete alatt.

FCL.915.STI STI – Előfeltételek

Az STI tanúsítás kérelmezője:

- a) rendelkezik vagy a kérvény benyújtását megelőző három évben rendelkezett olyan pilóta-szakszolgálati engedéllyel és oktatói jogosultságokkal, amelyek megfelelnek azoknak a tanfolyamoknak, amelyeken oktatni kíván;

- b) a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapon belül egy FNTP-n teljesítette az adott osztály- vagy típusjogosításhoz szükséges készségellenőrzést.

Annak az STI(A)-kérelmezőnek, aki alapszintű műszeres repülésgyakorló berendezésen (BITD) kíván oktatni, csak a PPL(A) szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgának megfelelő feladatokat kell elvégeznie;

- c) ezen túlmenően az STI(H) megszerzéséhez a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban teljesítenie kell legalább egy óra repülési időt megfigyelőként az adott típusú helikopter pilótafülkéjében.

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.

FCL.940.STI Az STI tanúsítás meghosszabbítása és megújítása

- a) Meghosszabbítás. Az STI tanúsítás meghosszabbítása céljából a kérelmező az STI tanúsítás érvényességi idejének utolsó 12 hónapja során:

1. végrehajt legalább háromórányi repülésoktatást egy teljes CPL, IR, PPL vagy osztály- és típusjogosítási tanfolyam részeként FFS vagy FNPT II/III, illetve BITD berendezésen; és
2. teljesítette – e rész 9. függelékével összhangban – a megfelelő légijármű-osztályra vagy -típusra vonatkozó készségellenőrzés megfelelő részeit FFS, FTD 2/3 vagy FNPT II/III berendezésen, melyen a repülésoktatást rutinszerűen végzi.

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

- b) Megújítás. Az STI tanúsítás lejárt esetén a kérelmező:

1. oktatói ismeretfrissítő képzésben vesz részt STI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetnél;
2. teljesíti – e rész 9. függelékével összhangban – a megfelelő légijármű-osztályra vagy -típusra vonatkozó készségellenőrzés megfelelő részeit FFS, FTD 2/3 vagy FNPT II/III berendezésen, melyen a repülésoktatást rutinszerűen végzi.

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

3. egy teljes CPL, IR, PPL vagy osztály- és típusjogosítási tanfolyamon legalább három óra repülésoktatást teljesít a jóváhagyott képzési szervezet által e célból kijelölt FI, CRI(A), IRI vagy TRI(H) oktató felügyelete alatt. Legalább egy óra repülésoktatást egy FIE(A) vizsgáztatónak kell felügyelnie.

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.

FCL.940.MI Az MI tanúsítás érvényessége

Az MI tanúsítás érvényessége megegyezik a 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. és 2. kategóriába sorolt berepülői jogosítás kiadása céljából, feltéve, hogy az oktató rendelkezik az adott kategóriájú berepülői jogosítással;
 - az FTI tanúsítás kiadása céljából az adott berepülői jogosítási kategórián belül, feltéve, hogy az oktató legalább két éves 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 repülésoktatás 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:
- 25 óra tanítási és tanulási ismereteket;
 - 10 órányi műszaki képzést, beleértve a műszaki ismeretek felülvizsgálatát, az óratervek előkészítését, valamint a tantermi/szimulátoros oktatási képességek kifejlesztését;
 - ötórányi gyakorlati repülésoktatást az FCL.905.FTI pont b) bekezdése szerinti képesítéssel rendelkező FTI oktató felügyelete alatt. Ez a repülésoktatási idő magában foglalja a kérelmező kompetenciafelmérését is az FCL.920 pontban meghatározottak szerint.
- b) Beszámítás:
- azon kérelmező esetében, aki rendelkezik vagy valaha rendelkezett oktatói tanúsítással, ez a tanúsítás teljes mértékben beszámítandó az a) bekezdés 1. pontja szerinti követelmény teljesítésébe;
 - 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:
- teljesítenie kell legalább:
 - 50 órányi berepülést, ebből legalább 15 órát az FTI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül; és
 - ötórányi berepülésoktatást az FTI tanúsítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül; vagy

2. oktatói ismeretfrissítő képzésben kell részt vennie FTI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetnél. 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 lejártá esetén a kérelmezőnek oktatói ismeretfrissítő képzésben kell részt vennie FTI-ként valamely jóváhagyott képzési szervezetnél. Az ismeretfrissítő képzésnek meg kell felelnie legalább az FCL.930.FTI a) bekezdés 3. pontja követelményeinek.

K. ALRÉS

VIZSGÁZTATÓK

1. SZAKASZ

Általános követelmények

FCL.1000 Vizsgáztatói tanúsítások

- a) Általános. A vizsgáztatói tanúsítás engedélyesének:

1. rendelkeznie kell azzal azonos szintű szakszolgálati engedéllyel, jogosítással vagy tanúsítással, amire nézve engedéllyel rendelkezik jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatására, valamint rendelkeznie kell jogosultsággal ennek oktatására;
2. képesítéssel kell rendelkeznie a parancsnokpilóta-feladatkor ellátására a jártassági vizsga, a készségellenőrzés vagy a kompetenciafelmérés során alkalmazott légi járművön.

- b) Különleges feltételek

1. Egy új légi járműnek a tagállamokban vagy egy üzemeltetői flottában történő bevezetésekor az illetékes hatóság abban az esetben, ha ezen alrész követelményeinek való megfelelés nem biztosítható, kiadhat egy különleges tanúsítást, jogosultságokat adva jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatására. Az ilyen tanúsítást korlátozni kell az új légijármű-típus bevezetéséhez szükséges jártassági vizsgákra és készségellenőrzésekre, az érvényessége pedig egyetlen esetben sem haladhatja meg az egy évet.
2. A b) bekezdés 1. pontja szerint kiadott tanúsítás engedélyesének, aki vizsgáztatói tanúsítás iránti kérelmet kíván benyújtani, meg kell felelnie az adott vizsgáztatói kategóriára meghatározott előfeltételekkel és a meghosszabbítással szemben támasztott követelményeknek.

- c) A tagállamok területén kívüli vizsgáztatás

1. Az a) bekezdéstől eltérve, a tagállamok területén kívül található jóváhagyott képzési szervezetnél végzett jártassági vizsgáztatás és készségellenőrzés esetében az illetékes tagállami hatóság kiadhat vizsgáztatói tanúsítást egy olyan kérelmezőnek, aki egy harmadik ország által az ICAO 1. mellékletével összhangban kiadott pilóta-szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, feltéve, hogy a kérelmező:
 - i. rendelkezik legalább azzal azonos szintű szakszolgálati engedéllyel, jogosítással vagy tanúsítással, amire nézve engedéllyel rendelkezik jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatására, de mindenképpen legalább CPL szakszolgálati engedéllyel;
 - ii. megfelel az ebben az alrészben az érintett vizsgáztatói tanúsítás kiadása tekintetében meghatározott követelményeknek; és
 - iii. bizonyítja az illetékes hatóságnak az európai repülésbiztonsági szabályok megfelelő szintű ismeretét, amely képessé teszi a vizsgáztatói jogosultságoknak az e résszel összhangban történő gyakorlására.
2. Az 1. pontban említett tanúsítás jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatására korlátozódik:
 - i. a tagállamok területén kívül; és
 - ii. olyan pilóták számára, akik a vizsga/ellenőrzés nyelvét megfelelő szinten ismerik.

FCL.1005 A jogosultságok korlátozása személyes érdekek esetében

A vizsgáztató nem folytathat le:

- a) szakszolgálati engedély, jogosítás vagy tanúsítás megszerzéséhez szükséges jártassági vizsgákat vagy kompetenciafelméréseket:
1. azok esetében, akik számára a vizsgáztató végezte annak a szakszolgálati engedélynek, jogosításnak vagy tanúsításnak a megszerzéséhez szükséges repülésoktatást, amelyre nézve a jártassági vizsgára vagy kompetenciafelmérésre sor kerül; vagy

2. abban az esetben, ha a jártassági vizsgára ajánlást – az FCL.030 pont b) bekezdésével összhangban – a vizsgáztató végezte;
- b) jártassági vizsgát, készségellenőrzést vagy kompetenciafelmérést bármely olyan esetben, amikor úgy ítéli, hogy objektivitását valami befolyásolja.

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

- a) A vizsgáztatói tanúsítás kérelmezőjének részt kell vennie az illetékes hatóság vagy egy jóváhagyott képzési szervezet által szervezett és az illetékes hatóság által jóváhagyott egységesítési tanfolyamon.
- 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;
 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 védelméről, a felelősségről, a balesetbiztosítással és díjakkal kapcsolatos nemzeti adminisztratív eljárásokról és követelményekről.
- 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:
 1. ha a vizsgáztató tájékoztatta a kérelmező illetékes hatóságát a jártassági vizsga, a készségellenőrzés vagy a kompetenciafelmérés lefolytatásának szándékáról, valamint a vizsgáztatói jogosultságainak alkalmazási köréről;
 2. ha a vizsgáztató tájékoztatást kapott a kérelmező illetékes hatóságától a b) bekezdés 3. pontjában említett elemekről.

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.

FCL.1025 A vizsgáztatói tanúsítások érvényessége, meghosszabbítása és megújítása

- a) Érvényesség. A vizsgáztatói tanúsítás érvényességi ideje három év.
- b) Meghosszabbítás. A vizsgáztatói tanúsítás meghosszabbítható, ha az engedélyes a tanúsítás érvényességi időtartamán belül:
 1. évente lefolytatott legalább két jártassági vizsgát, készségellenőrzést vagy kompetenciafelmérést;
 2. az érvényességi idő utolsó évében részt vett az illetékes hatóság vagy jóváhagyott képzési szervezet által szervezett és az illetékes hatóság által jóváhagyott oktatói ismeretfrissítő szemináriumon;

3. az érvényességi idő utolsó évében az 1. ponttal összhangban lefolytatott jártassági vizsgák vagy készségellenőrzések egyikét ellenőriznie kell az illetékes hatóság felügyelőjének vagy a vizsgáztató tanúsításáért felelős illetékes hatóság által külön erre a feladatra kijelölt rangidős vizsgáztatónak;
 4. ha a meghosszabbítást kérelmező egynél több vizsgáztatói kategória tekintetében rendelkezik jogosultságokkal, akkor az oktatói jogosultságok meghosszabbítása összevontan valósítható meg az érintett vizsgáztatótanúsítás-kategóriák egyikére nézve, amennyiben a kérelmező megfelel a b) bekezdés 1. és 2. pontja, valamint az FCL.1020 pont szerinti követelményeknek, valamint az illetékes hatóság ezzel egyetért.
- c) Megújítás. Amennyiben a tanúsítás lejárt, a kérelmezőnek meg kell felelnie a b) bekezdés 2. pontja, valamint az FCL.1020 pont szerinti követelményeknek, mielőtt folytathatná a jogosultságok gyakorlását.
- 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.

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 képzésre, képzésre és tapasztalatra vonatkozó követelményeinek a szakaszolgálati 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 bejegyzzi a kérelmező szakaszolgálati engedélyébe vagy tanúsításába a jogosítás vagy a tanúsítás új lejárat dátumát, amennyiben az illetékes hatóság, amely felelős a kérelmező szakaszolgálati engedélyéért, külön megbízta ezzel a feladattal;
 3. a kérvényező rendelkezésére bocsátja a jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés aláírt jegyzőkönyvét, és haladéktalanul eljuttatja annak másolatát a kérelmező szakaszolgálati 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.
- 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 szakaszolgálati 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.

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;
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.

d) FE(S). Az FE jogosultságai vitorlázó repülőgép esetében kiterjednek arra, hogy lefolytasson:

1. az SPL és LAPL(S) szakszolgálati engedélyekhez szükséges jártassági vizsgáztatást és készségellenőrzést, feltéve, hogy vitorlázórepülőgép- vagy segédmotorosvitorlázórepülőgép-pilótaként legalább 300 óra repülési időt teljesített, amely magában foglalja 150 órányi repülés vagy 300 felszállás oktatását;
2. az SPL és szakszolgálati engedély jogosultságainak kereskedelmi célú repülésekre történő kiterjesztéséhez szükséges készségellenőrzést, feltéve, hogy vitorlázórepülőgép- vagy segédmotorosvitorlázórepülőgép-pilótaként 300 óra repülési időt teljesített, mely magában foglal 90 órányi repülésoktatást;
3. az SPL vagy LAPL(S) szakszolgálati engedély jogosultságainak TMG-re történő kiterjesztéséhez szükséges jártassági vizsgáztatást, feltéve, hogy vitorlázórepülőgép- vagy segédmotorosvitorlázórepülőgép-pilótaként 300 óra repülési időt teljesített, mely magában foglal 50 órányi repülésoktatást TMG-n.

e) FE(B). Az FE jogosultságai ballon esetében kiterjednek arra, hogy lefolytasson:

1. a BPL és az LAPL(B) szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges jártassági vizsgáztatást, valamint jártassági vizsgáztatást és készségellenőrzést a jogosultságok egy másik ballonosztályra vagy típusra történő kiterjesztéséhez, feltéve, hogy ballonpilótaként 250 óra repülési időt teljesített, beleértve 50 órányi repülésoktatást;
2. a BPL és szakszolgálati engedély jogosultságainak kereskedelmi célú repülésekre történő kiterjesztéséhez szükséges készségellenőrzéseket, feltéve, hogy ballonpilótaként 300 óra repülési időt teljesített, ebből 50 órát ugyanabban a balloncsoportban, amelyre a kiterjesztést kéri. A 300 óra repülési időnek magában kell foglalnia 50 órányi repülésoktatást.

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);
2. készségellenőrzéseket a típus- és műszerjogosítások meghosszabbításához vagy megújításához;
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;
5. kompetenciafelméréseket a TRI vagy SFI tanúsítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához a megfelelő légijármű-kategóriában, feltéve, hogy a vizsgáztató legalább három éve tevékenykedik típusjogosítás-vizsgáztatóként (TRE).

b) TRE(H). A TRE jogosultságai 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;
4. kompetenciafelméréseket a TRI(H) vagy SFI(H) tanúsítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató legalább három éve tevékenykedik típusjogosítás-vizsgáztatóként (TRE).

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;
5. egypilótás, egy hajtóműves helikopterek esetében:
 - i. rendelkezik 750 óra repülési idővel helikopterpilótaként, melyből legalább 500 órát parancsnokpilótaként teljesített;
 - ii. rendelkezik hivatásos helikopterpilóta-szakszolgálati engedéllyel;
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) jogosultsagai az egypilótás repülőgépek tekintetében (az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek kivételével) kiterjednek arra, hogy lefolytasson:

- a) jártassági vizsgákat az osztály- és típusjogosítások kiadásához;
- b) készségellenőrzéseket:
 1. osztály- és típusjogosítások meghosszabbításához és megújításához;
 2. műszerjogosítások (IR) meghosszabbításához és megújításához, feltéve, hogy az osztályjogosítás-vizsgáztató (CRE) megfelel az FCL.1010.IRE pont a) bekezdése szerinti követelményeknek.

FCL.1010.CRE CRE – Előfeltételek

A CRE tanúsítás kérelmezője:

- a) rendelkezik vagy valamikor rendelkezett a CPL(A), MPL(A) vagy ATPL(A) szakszolgálati engedélyek valamelyikével, valamint egypilótás jogosultságokkal, továbbá PPL(A)-val;
- b) rendelkezik osztályjogosítás-oktató (CRI) tanúsítással a megfelelő osztály vagy típus tekintetében;
- c) rendelkezik 500 óra repülőgép-pilótaként teljesített repülési idővel.

5. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Műszerjogosítás-vizsgáztató (IRE)**FCL.1005.IRE IRE – Jogosultságok**

Az IRE tanúsítás engedélyesének jogosultságai kiterjednek arra, hogy lefolytasson jártassági vizsgákat az IR kiadása céljából, illetve készségellenőrzéseket annak meghosszabbítása vagy megújítása céljából.

FCL.1005.IRE IRE – Előfeltételek

a) IRE(A). A repülőgépre vonatkozó IRE tanúsítás kérelmezője rendelkezik IRI(A)-val valamint:

1. 2 000 óra repülőgép-pilótaként teljesített repülési idővel; és
2. 450 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési idővel, melyből 250 órát oktatóként teljesített.

b) IRE(H). A helikopterre vonatkozó IRE tanúsítás kérelmezője rendelkezik IRI(H)-val valamint:

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 kérelmezője rendelkezik IRI(As)-sel valamint:

1. 500 óra léghajópilótaként teljesített repülési idővel; és
2. 100 óra műszeres repülési idővel léghajón, melyből 50 órát oktatóként teljesített.

6. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Szimulátorvizsgáztató (SFE)**FCL.1005.SFE SFE – Jogosultságok és feltételek**

a) SFE(A) és SFE(PL). Az SFE jogosultságai repülőgép, illetve helyből felszálló repülőgép esetében kiterjednek arra, hogy FFS-en lefolytasson:

1. jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket típusjogosítás kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához többpilótás repülőgépre vagy helyből felszálló repülőgépre (amelyik alkalmazható);
2. készségellenőrzéseket a műszerjogosítások (IR) meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy az SFE megfelel az FCL.1010.IRE pont szerinti követelményeknek a megfelelő légijármű-kategória tekintetében;
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;
5. kompetenciafelméréseket az SFI tanúsítás kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához az adott légijármű-kategória tekintetében, feltéve, hogy a vizsgáztató legalább három éve tevékenykedik szimulátorvizsgáztatóként (SFE).

b) SFE(H). Az SFE jogosultságai helikopter esetében kiterjednek arra, hogy FFS-en lefolytasson:

1. jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket típusjogosítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához; és
2. készségellenőrzéseket a műszerjogosítások (IR) meghosszabbításához és megújításához, feltéve, hogy az SFE megfelel az FCL.1010.IRE pont b) bekezdése szerinti követelményeknek;
3. jártassági vizsgákat az ATPL(H) kiadásához;
4. jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket az SFI(H) tanúsítás kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató legalább három éve tevékenykedik szimulátorvizsgáztatóként (SFE).

FCL.1010.SFE SFE – Előfeltételek

a) SFE(A). A repülőgépre vonatkozó SFE tanúsítás kérelmezője:

1. rendelkezik vagy rendelkezett ATPL(A) szakszolgálati engedéllyel, osztály- vagy típusjogosítással és SFI(A) tanúsítással a megfelelő típusú repülőgép tekintetében;
2. rendelkezik legalább 1 500 óra többpilótás repülőgépen pilótaként teljesített repülési idővel;
3. egy SFE tanúsítás első kiadásához, teljesített legalább 50 órányi, a megfelelő típuson SFI(A)-ként végzett repülés-oktatást.

b) SFE(H). A helikopterre vonatkozó SFE tanúsítás kérelmezője:

1. rendelkezik vagy rendelkezett ATPL(H) szakszolgálati engedéllyel, típusjogosítással és SFI(H) tanúsítással a megfelelő típusú helikopter tekintetében;
2. rendelkezik legalább 1 000 óra többpilótás helikopteren pilótaként teljesített repülési idővel;
3. egy SFE tanúsítás első kiadásához, teljesített legalább 50 órányi, a megfelelő típuson SFI(H)-ként végzett repülés-oktatást.

7. SZAKASZ***Egyedi követelmények – Repülésoktatás-vizsgáztató (FIE)*****FCL.1005.FIE FIE – Jogosultságok és feltételek**

- a) FIE(A). A FIE jogosultságai 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 jogosultságai 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.
- c) FIE(As), FIE(S) és FIE(B). A FIE jogosultságai léghajó, vitorlázó repülőgép, segédmotoros vitorlázó repülőgép és ballon esetében kiterjednek arra, hogy lefolytasson kompetenciafelmérést oktatói tanúsítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik a vonatkozó oktatói tanúsítással.

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 oktattott;
 3. rendelkezik a vonatkozó oktatói tanúsítással.
- d) FIE(S). A vitorlázó repülőgépre vonatkozó FIE tanúsítás kérelmezője:
1. rendelkezik a vonatkozó oktatói tanúsítással;
 2. rendelkezik 500 óra vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen pilótaként teljesített repülési idővel;
 3. rendelkezik:
 - i. az a kérelmező, aki csak az TMG-n kíván kompetenciafelméréseket végezni, 10 órával vagy 30 felszállással, amely alatt oktatói tanúsítást kérelmezőket oktattott TMG-n;
 - ii. minden más esetben, 10 órával vagy 30 felszállással, amely alatt oktatói tanúsítást kérelmezőket oktattott.
- e) FIE(B). A ballonra vonatkozó FIE tanúsítás kérelmezője:
1. rendelkezik a vonatkozó oktatói tanúsítással;
 2. rendelkezik 350 óra ballonpilótaként teljesített repülési idővel;
 3. rendelkezik 10 óra olyan repülési idővel, amely alatt oktatói tanúsítást kérelmezőket oktattott.
-

1. függelék

Az elméleti ismeretek beszámítása**A. ELMÉLETI ISMERETEK BESZÁMÍTÁSA PILÓTA-SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY EGY MÁSIK LÉGJÁRMŰ-KATEGÓRIÁBAN TÖRTÉNŐ KIADÁSÁHOZ – KIBŐVÍTŐ OKTATÁS ÉS VIZSGAKÖVETELMÉNYEK****1. LAPL, PPL, BPL és SPL**

1.1. Az LAPL szakszolgálati engedély kiadása céljából, egy másik légijármű-kategóriában LAPL szakszolgálati engedéllyel rendelkező esetben az elméleti ismeretek beszámítandók az FCL.120 pont a) bekezdésben meghatározott általános tárgyak tekintetében.

1.2. A fenti bekezdés sérelme nélkül, az LAPL, PPL, BPL vagy SPL szakszolgálati engedély kiadása céljából, egy másik légijármű-kategóriában szakszolgálati engedély birtokosának elméleti képzésen kell részt vennie, és megfelelő szintű elméleti vizsgát kell tennie a következő tárgykörökben:

- repüléselmélet,
- üzemeltetési eljárások,
- repülési teljesítmény és repüléstervezés,
- légi jármű általános ismeretek, navigáció.

1.3. A PPL, BPL vagy SPL szakszolgálati engedély kiadása céljából, az ugyanabban a légijármű-kategóriában LAPL szakszolgálati engedéllyel rendelkező esetben ez az engedély teljes egészében beszámítandó az elméleti képzésre és vizsgákra vonatkozó követelmények teljesítésébe.

2. CPL

2.1. A CPL azon kérelmezőjének, aki CPL-engedélyes egy másik légijármű-kategóriában, elméleti ismeretek kibővítő oktatáson kell részt vennie egy jóváhagyott tanfolyamon a különböző légijármű-kategóriák CPL tanmenetei között megállapított különbségeknek megfelelően.

2.2. A kérelmezőnek sikeres elméleti vizsgákat kell tennie az ebben a részben meghatározottak szerint a megfelelő légijármű-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 légijármű-kategóriában a műszerjogosításra (IR) vonatkozó elméleti vizsgákat, e vizsgák beszámítandók az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a következő tárgykörökben:

- emberi teljesítőképesség;
- meteorológia.

3. ATPL

3.1. Az ATPL azon kérelmezőjének, aki ATPL-engedélyes egy másik légijármű-kategóriában, elméleti ismeretek kibővítő oktatáson kell részt vennie valamely jóváhagyott képzési szervezetenél a különböző légijármű-kategóriák ATPL-tanmenetei között megállapított különbségeknek megfelelően.

3.2. A kérelmezőnek sikeres elméleti vizsgákat kell tennie az ebben a részben meghatározottak szerint a megfelelő légijármű-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 – teljesítmény;

070 – üzemeltetési eljárások; és

080 – repüléselmélet.

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

4.1. Az IR azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette ugyanabban a légijármű-kategóriában a CPL-re vonatkozó elméleti vizsgákat, e vizsgák beszámítandók az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a következő tárgykörökben:

— emberi teljesítőképeség,

— meteorológia.

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
Szakértői 6. szint	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 folyékonysággal 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.
Kibővített 5. szint	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.
Operatív 4. szint	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 mondat szerkesztést 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 áttéréskor, 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.

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.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) az ATPL(A) tudásszintre felkészítő elméleti képzést;
 - b) látás utáni és műszeres repülésoktatást; és
 - c) repülőszemélyzetiegyüttműködés-képzést (MCC-képzést) többpilótás repülőgépek üzemeltetésére.
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes ATP(A)-tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, feltéve, ha teljesíti a vonatkozó követelményeket.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Az ATP(A) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 750 órányi képzést.
7. A repülőszemélyzetiegyüttműködés-tanfolyamnak (MCC-tanfolyamnak) tartalmaznia kell legalább 25 órányi elméleti képzési feladatot.

ELMÉLETI VIZSGA

8. A kérelmezőnek számot kell adnia az ATPL(A)-engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

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 55 óra lehet műszeres földi idő. A 195 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:
 - a) 95 órányi kétkormányos oktatást, melyből legfeljebb 55 óra lehet műszeres földi idő;
 - b) 70 óra 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;
 - 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) ötórányi éjszakai repülést, amelyből három óra kétkormányos repülésoktatás, és ebből legalább egy óra útvonalrepülés navigálással, valamint öt egyedülfelszállást és öt teljes megállással végződő egyedülleszállást; és

e) 115 óra műszeres repülési időt, amely magában foglal legalább:

1. 20 óra repülési időt növendék parancsnokpilótaként;
2. 15 órányi MCC-oktatást, melynek során FFS vagy FNPT II alkalmazható;
3. 50 órányi műszeres repülésoktatást, melyből 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, és 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 légcsavarral és behúzzható futóművel rendelkező repülőgépen.

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:

- 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;
- b) 70 óra repülési időt parancsnokpilótaként, beleértve a növendék parancsnokpilótaként teljesített VFR-repülést és a műszeres repülési időt. A növendék parancsnokpilótaként teljesített műszeres repülési időből legfeljebb 20 óra számítható be a parancsnokpilótaként teljesített repülési időbe;
- 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 légcsavarral 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 készség 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.

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;
- b) 70 óra repülési időt parancsnokpilótaként;
- c) 20 óra 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, 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 állásszögű légcsavarral 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 készségszinten.
- 2. A modulrendszerű CPL(A)-tanfolyam megkezdése előtt a kérelmezőnek rendelkeznie kell a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kibocsátott PPL(A)-engedéllyel.
- 3. A repülési képzés megkezdése előtt a kérelmezőnek:
 - a) rendelkeznie kell 150 óra repülési idővel;
 - 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 szervezetenél, 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 részt kell vennie legalább 20 órányi kétkormányos repülés-oktatásban, 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 részt kell vennie 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 navigálással, valamint öt egyedülálló leszállást és öt teljes megállással végződő egyedülálló leszállást.

11. A kérelmezőnek legalább ötórányi repülésoktatást kell teljesítenie egy legalább négy személy szállítására vonatkozó tanúsítással, változtatható állásszögű légsavarral és behúzható futóművel rendelkező repülőgépen.

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 repülőterétől 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 egyedülálló leszállást és öt teljes megállással végződő egyedülálló leszállást; 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;

d) hat óra olyan repülési időt, amelyet több hajtóműves repülőgépen kell teljesíteni.

e) A parancsnokpilótaként más légijármű-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 készség 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.
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) repülőszemélyzetiegyüttműködés-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 repülőszemélyzetiegyüttműködés-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 repülőtérén történő leszállást kell végrehajtani;
- d) öt óra repülési időt éjszaka helikopteren, amely tartalmaz háromórányi kétkormányos oktatást, benne legalább egy óra útvonalrepülést navigálással, 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 órányi 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 készség 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) repülészemélyzeti 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 repülészemélyzeti együttműködés-tanfolyamnak (MCC-tanfolyamnak) tartalmaznia kell legalább 20 óra elméleti képzési feladatot.

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. 50 óra 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 repülőteremtől 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.

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.
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 maximálisan 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 repülőtérén 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;
- 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 készség szintű 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.

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.
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:
 - a) teljesített 155 óra repülési időt helikopterpilótaként, ebből 50 órát parancsnokpilótaként, benne 10 órányi útvonalrepüléssel;
 - 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 repülés-
oktatásban, 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.
10. A helikopterre éjszakai jogosítással nem rendelkező kérelmezőnek teljesítenie kell legalább ötórányi éjszakai repülés-
oktatást, 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 repülőtérrel eltérő repülőtéren történő teljes
megállással végződő leszállást kell végrehajtani.

A parancsnokpilótaként más légijármű-kategóriákban teljesített idő beszámítható a 185 óra repülési időbe a követ-
kezőképpen:

- 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.

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-útvonal-repülést, 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.

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 készség-szintű 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;
 - 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 parancsnokpilótaként, 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 szervezetenél, 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 repülés-oktatást, 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 I-en vagy repülőgépen.

8. Az érvényes IR(As) jogosítással rendelkező kérelmezőnek teljes mértékben beszámítandó a kétkormányos műszeres oktatási idő. Egy másik légijármű-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 repülés-oktatást, 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 légijármű-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. Egnél 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. 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 repülőszemélyzet 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 repülőgépnek meg kell felelnie a kiképző-repülőgépekre nézve meghatározott követelményeknek, és legalább négy személy szállítására vonatkozó tanúsítással, változtatható állásszögű légsavarral és behúzható futóművel kell rendelkeznie.
2. A teljesítendő útvonalat a vizsgáztató választja meg, és a célrepülőtérről irányítószolgálatlal 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.
3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a) a repülőgép üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - b) minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
 - c) jó ítéldőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
 - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni; és
 - e) 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 rádiónavigációs eszközök használatával ± 5°

Íránytartás

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 igénybevételel végzett repülés, benne: i. vízszintes repülés, utazó konfiguráció, irány, magasság és repülési sebesség tartása ii. emelkedő és süllyedő fordulók 10°–30°-os bedöntéssel iii. szokatlan térbeli helyzet megszüntetése iv. részlegesen letakart műszerfallal történő repülés
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

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: i. repülőgéprendszerek, beleértve a robotpilóta kezelését ii. nyomáskiegyenlítő rendszer üzemeltetése iii. a jégtelenítő rendszer és a jegesedésgátló rendszer használata
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 függeszkeszkes feladatok végrehajtását pedig egy jóváhagyott repülőtéren/területen kell végezni. A 3. szakasz feladataihoz használt útvonalak végződhetnek az indulási repülőtéren vagy egy másik repülőtéren, egy célrepülőtéren 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.

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 vész helyzetben	± 150 láb

Útvonaltartás rádió navigációs eszközök használatával	± 10°
---	-------

Iránytartás

szokásos repülés	± 10°
szimulált súlyos vész helyzetben	± 15°

Sebességtartás

felszállás és megközelítés, több hajtóműves	± 5 csomó
minden más repülési üzemmód	± 10 csomó

Földhöz viszonyított elmozdulás

felszállás és függeszkeszkes a légpárna hatásójában	± 3 láb
leszállás oldalirányú vagy hátrafelé történő elmozdulás nélkül	

A VIZSGA TARTALMA

5. A 4. szakasz elemei végrehajthatók helikopter FNPT-n vagy helikopter FFS-en. A helikopter-ellenőrző lista, a repülésszaktudás, 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
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 széllel 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 fordulokat 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 ártartolás 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 repülőtérén vagy egy másik repülőtérén, 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.

TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

4. A következő határértékeket kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt léghajó kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

Magasságtartás

szokásos repülés	± 100 láb
szimulált súlyos vészhelyzetben	± 150 láb

Útvonaltartás rádiónavigációs eszközök használatával ± 10°

Íránytartás

szokásos repülés	± 10°
szimulált súlyos vészhelyzetben	± 15°

A VIZSGA TARTALMA

5. Az 5. és 6. szakasz elemei végrehajthatók 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 trimmeállítások
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 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
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). Kitérő repülőtérre 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 alpjáraton (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
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

5. függelék

Integrált MPL-tanfolyam**ÁLTALÁNOS**

1. Az integrált MPL-tanfolyam célja megfelelő készség szintű pilóták képzése, akik másodpilóták lehetnek többpilótás, több hajtóműves, gázturbinás repülőgépeken a légiszállításban, VFR és IFR viszonyok között, és megszerezhetik a MPL-t.
2. Az MPL-tanfolyamra szóló jóváhagyás csak olyan jóváhagyott képzési szervezetnek adható, amely részét képezi egy olyan kereskedelmi légiközlekedési üzemben tartónak, amelynek a tanúsítását az MS rész, valamint a vonatkozó repülési követelmények szerint adták ki, vagy pedig ilyenekkel áll egyedi szerződésben. A szakszolgálati engedélyt az üzemben tartói típusát képzési tanfolyam elvégzéséig a szóban forgó üzemben tartóra kell korlátozni.
3. Az integrált MPL-tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek teljesítenie kell valamely jóváhagyott képzési szervezet által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát. A képzést, melynek kompetenciaalapúnak 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) repülőszemélyzetgyüttműködés-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

7. A jóváhagyott MPL elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 750 órányi képzést az ATPL(A)-ismeretek szintjén tekintetben, valamint a vonatkozó típusjogosításhoz szükséges elméleti képzéshez előírt óraszámot a H. alrészszel összhangban.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek összesen legalább 240 órát kell magában foglalnia, mely repülést végző pilótaként (PF) és repülést nem végző (kiszolgáló) pilótaként (PNF) valószínűsítő vagy szimulátorban végzett repülés során teljesített óraszámából áll, és lefedi a képzés következő négy fázisát:
 - a) 1. fázis – Központi repülési képességfejlesztés
Speciális alapozó, egypilótás képzés repülőgépen.
 - b) 2. fázis – Alapszint
Bevezetés a többpilótás üzemeltetésbe és a műszeres repülésbe.
 - c) 3. fázis – Középfaladó szint
Többpilótás üzemeltetés több hajtóműves gázturbinás repülőgépen, amely engedélye szerint nagy teljesítményű repülőgépeknek minősül a 21. rész rendelkezéseivel összhangban.
 - d) 4. fázis – Haladó szint
Típusjogosítás-képzés légitársaság-orientált környezetben.

A tényleges repülésben szerzett repülési tapasztalatnak a következőkre kell kiterjednie: a H. alrész szerinti követelmények, a szokásostól eltérő helyzetek elhárítására vonatkozó képzés, éjszakai repülés, kizárólag műszerek igénybevételével végzett repülés, valamint a vonatkozó repülőszaktudás megszerzéséhez szükséges tapasztalat.

Az MCC-követelményeket be kell építeni a fent megadott vonatkozó képzési fázisokba.

Az aszimmetrikus repülésoktatást repülőgépben vagy FFS-en kell végrehajtani.

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.
11. A tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 12 felszállást és leszállást a kompetencia biztosítása érdekében. Ezeket a felszállásokat és leszállásokat oktató felügyelete mellett kell végrehajtani egy olyan repülőgéptípuson, amelyre a típusjogosítás kiadásra kerül.

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 repülőgépben 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, jártasságokkal 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 repülőgépben;
 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 – Központi repülési képességfejlesztés

Elektronikus kiképző- és részfeladat gyakoroltató eszközök, amelyeket az illetékes hatóság jóváhagyott és amelyek a következő jellemzőkkel rendelkeznek:

- az asztali számítógépekkel általában kapcsolatban lévő tartozékoktól eltérő tartozékokat foglalnak magukban, például: a gázkaregység funkcionális másolatai, oldalra kihelyezett botkormány vagy egy repüléskoordináló és -optimalizáló rendszer (FMS) billentyűzete, 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:

- egy nappali/szürkületi/éjszakai egybefüggő, a pilótafülkéből látható látképet megjelenítő rendszert, minimálisan kollimált látómezővel, amely mindegyik pilóta számára 180°-os vízszintes és 40°-os függőleges látómezőt biztosít, 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.

6. függelék

A műszerjogosításhoz (IR) szükséges modulrendszerű tanfolyamok**A. IR(A) – Modulrendszerű repülési tanfolyam**

ÁLTALÁNOS

1. Az IR(A) modulrendszerű repülési tanfolyam célja megfelelő készség 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.

2. A modulrendszerű IR(A)-tanfolyam kérelmezőjének rendelkeznie kell PPL(A) vagy CPL(A) engedéllyel, beleértve az éjszakai repülési jogosultságot is. Annak az eljárásos műszerrepülő modul kérelmezőnek, aki nem rendelkezik CPL(A)-val, rendelkeznie kell az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással.

A jóváhagyott képzési szervezetnek biztosítania kell, hogy a több hajtóműves IR(A)-tanfolyam kérelmezője, aki nem rendelkezik több hajtóműves osztály- vagy típusjogosítással, részesüljön a H. alrészben meghatározott több hajtóműves képzésben az IR(A)-tanfolyam repülési képzésének megkezdése előtt.

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.

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 esetben a fenti 7. vagy a 8. bekezdésben előírt teljes képzési idő csökkenthető 10 órával.
- 10.2. Az IR(H) jogosítással rendelkező esetben a fenti 7. vagy a 8. bekezdésben előírt teljes képzési idő csökkenthető 10 órával.
- 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:
 - 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 hajtható végre, kivéve, ha FFS vagy FNPT II berendezésen történik).

B. IR(H) – Modulrendszerű repülési tanfolyam

1. Az IR(H) modulrendszerű repülési tanfolyam célja megfelelő készség szintű pilóták képzése, akik képesek a helikopterek IFR szerint és IMC körülmények között történő üzemeltetésére.
2. A modulrendszerű IR(H)-tanfolyam kérelmezőjének rendelkeznie kell PPL(H)-val és éjszakai jogosítással, illetve CPL(H)- vagy ATPL(H)-engedéllyel. Az IR(H)-tanfolyam légi járművön történő oktatási fázisának megkezdése előtt a kérelmezőnek rendelkeznie kell az IR(H)-jártassági vizsgán alkalmazandó helikopter típusjogosításával, vagy teljesített azon a típuson egy jóváhagyott típusjogosítási tanfolyamot. Amennyiben a jártassági vizsga többpilótás feltételek mellett kerül lefolytatásra, akkor a kérelmezőnek rendelkeznie kell az MCC-tanfolyam kielégítő eredménnyel történő elvégzését igazoló tanúsítással.
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:
 - 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.
- 9.2. Az IR(A) jogosítással rendelkező esetében az előírt teljes képzés idő csökkenthető 10 órával.
10. Az IR(H)-jártassági 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 következők:
 - 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, hajtóműleállítással és -újraindítással (az utóbbi gyakorlat FFS, FNPT II vagy FTD 2/3 berendezésen hajtható végre).

C. IR(As) – Modulrendszerű repülési tanfolyam

ÁLTALÁNOS

1. Az IR(As) modulrendszerű repülési tanfolyam célja megfelelő készség szintű pilóták képzése, akik képesek a léghajók 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 óra műszeres oktatási időt tartalmaz, amelyből legfeljebb öt óra műszeres földi idő teljesíthető BITD, FNPT I vagy FNPT II, illetve FFS 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 modul kérelmezőnek, 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 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, modulrendszerű IR(As)-tanfolyamnak legalább 150 óra elméleti képzést kell tartalmaznia.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

7. Egy IR(As)-tanfolyamnak legalább 35 órnyi 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 végrehajtható műszeres földi időből legfeljebb öt óra teljesíthető FNPT I-en.
8. A CPL(As)-engedéllyel vagy az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással rendelkező esetben 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 órnyi 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:

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 igénybevételeivel egy szimuláltan üzemképtelen hajtóművel, hajtómű leállítással és újraindítással (az utóbbi gyakorlat biztonságos magasságban hajtandó végre, kivéve, ha FFS vagy FNPT II berendezésen történik).

7. függelék

IR-jártassági vizsga

1. Az IR-kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön kell oktatásban részesülnie, mint amilyen 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. Egnél 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 vizsgakísérlet 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.

TÚRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

10. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a) a légi jármű 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 légi járművet mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne érjen semmilyen kétség.

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	+ 50 láb/– 0 láb
Minimális süllyedési magasságon MDH/MDA/MAP	+ 50 láb/– 0 láb

Útvonaltartás

Rádió navigációs eszközökkel	± 5°
Precíziós megközelítés	félosztásnyi eltérés az irányzásban és a sikló pályán

Íránytartás

Minden hajtómű működik	± 5°
Szimulált hajtómű-meghibásodással	± 10°

Sebességtartás

Minden hajtómű működik	± 5 csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	+ 10 csomó/– 5 csomó

A VIZSGA TARTALMA

Repülőgépek

1. SZAKASZ – REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS	
Az ellenőrző lista, repülőszaktudás, jégtelenítési és jegesedés-gátló eljárások stb. alkalmazása minden szakaszra vonatkozik	
a	repülési kézikönyv (vagy annak megfelelő dokumentum) használata különösen légijármű-teljesítmény, -tömeg és -súlypont meghatározásakor
b	A légiforgalmi irányítószolgálatok dokumentumai, meteorológiai adatok használata
c	ATC repülés terv elkészítése, IFR repülési terv/repülési napló
d	Repülés előtti ellenőrzés
e	Időjárási minimumok
f	Gurulás
g	Felszállás előtti eligazítás, felszállás
h (°)	Áttérés műszeres repülésre
i (°)	Műszeres indulási eljárások, magasságmérő-beállítás
j (°)	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
2. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS TEVÉKENYSÉG (°)	
a	A repülőgép vezetése kizárólag műszerek igénybevételével, beleértve: a vízszintes repülést különböző sebességeken, a trimm használatát
b	Emelkedő és süllyedő fordulók, folyamatos egykanalas fordulók
c	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése, beleértve hosszan tartó 45° bedöntésű fordulókat és meredek süllyedő fordulókat
d (*)	Átesésközelí helyzetből való visszatérés vízszintes repülésben, emelkedő/süllyedő fordulókban és leszállási konfigurációban – csak a repülőgépekre vonatkozik
e	Részlegesen letakart műszerfal, stabilizált emelkedés vagy süllyedés, egykanalas fordulók megadott irányba, szokatlan térbeli helyzet megszüntetése – csak a repülőgépekre vonatkozik

3. SZAKASZ – ÚTVONAL IFR ELJÁRÁSOK (*)	
a	Útvonaltartás, beleértve például az NDB, VOR, RNAV jelek alapján történő útvonaltartást
b	Rádiónavigációs eszközök használata
c	Vízszintes repülés, irány, magasság, repülési sebesség tartása, teljesítménybeállítás, trimmelési technika
d	Magasságmérő beállítása
e	Időszámvetés és ETA-felülvizsgálat (várakozás útvonalon, ha szükséges)
f	Repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag-felhasználás, rendszerek működtetése
g	Jegesedés elleni eljárások, ha szükséges, szimulálva
h	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
4. SZAKASZ – PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK (*)	
a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő ellenőrzések
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d (*)	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Magasság-, sebesség-, iránytartás (stabilizált megközelítés)
h (*)	Átstartolás végrehajtása
i (*)	Megszakított megközelítési eljárás/leszállás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
5. SZAKASZ – NEM PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK (*)	
a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő-beállítások
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d (*)	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Magasság-, sebesség-, iránytartás (stabilizált megközelítés)
h (*)	Átstartolás végrehajtása
i (*)	Megszakított megközelítési eljárás/leszállás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

6. SZAKASZ – REPÜLÉS EGY ÜZEMKÉPTELEN HAJTÓMŰVEL (csak több hajtóműves repülőgépek esetében) ^(o)

a	Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás után vagy átstartolás közben
b	Megközelítés, átstartolásos és eljárásos megszakított megközelítés egy üzemképtelen hajtóművel
c	Megközelítés és leszállás egy üzemképtelen hajtóművel
d	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

(*) Végrehajtható FFS, FTD 2/3 vagy FNPT II berendezésen.

(*) Végrehajtható a 4. vagy az 5. szakaszban.

(o) Kizárólag műszerek igénybevételével lehet végrehajtani.

Helikopterek**1. SZAKASZ – INDULÁS**

Az ellenőrző lista, repülőszaktudás, jégtelenítési és jegesedés-gátló eljárások stb. alkalmazása minden szakaszra vonatkozik

a	Repülési kézikönyv (vagy annak megfelelő dokumentum) használata különösen légijármű-teljesítmény, -tömeg és -súlypont meghatározásakor
b	A légiforgalmi irányítószolgálatok dokumentumai, meteorológiai adatok használata
c	ATC repülés terv elkészítése, IFR repülési terv/repülési napló
d	Repülés előtti ellenőrzés
e	Időjárási minimumok
f	Gurulás/légi gurulás az ATC vagy az oktató utasításainak megfelelően
g	Felszállás előtti eligazítás, eljárások és ellenőrzések
h	Áttérés műszeres repülésre
i	Műszeres indulási eljárások

2. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS TEVÉKENYSÉG

a	A helikopter vezetése kizárólag műszerek igénybevételével, benne:
b	Emelkedő és süllyedő fordulók, folyamatos egykanalas fordulókkal
c	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése, beleértve hosszan tartó 30° bedöntésű fordulókat és meredek süllyedő fordulókat

3. SZAKASZ – ÚTVONAL IFR ELJÁRÁSOK

a	Útvonaltartás, beleértve például az NDB, VOR, RNAV jelek alapján történő útvonaltartást
b	Rádiónavigációs eszközök használata
c	Vízszintes repülés, irány, magasság, repülési sebesség tartása, teljesítménybeállítás
d	Magasságmérő beállítása
e	Időszámvetés és ETA-felülvizsgálat
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

4. SZAKASZ – PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉS	
a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő-ellenőrzések
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d (*)	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Magasság-, sebesség- és iránytartás (stabilizált megközelítés)
h (*)	Átstartolás végrehajtása
i (*)	Megszakított megközelítési eljárás/leszállás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
5. SZAKASZ – NEM PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉS	
a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő-ellenőrzések
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d (*)	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Magasság-, sebesség- és iránytartás (stabilizált megközelítés)
h (*)	Átstartolás végrehajtása
i (*)	Megszakított megközelítési eljárás (*)/leszállás
j	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 vezetését, a meghibásodott hajtómű beazonosítását, az azonnali tevékenységeket (touch drills), a nyommonkövetési 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
e	Precíziós megközelítés pályavezérlő (FD) nélkül (***), kézzel Precíziós megközelítés pályavezérlővel (***), kézzel

(*) Végrehajtandó a 4. vagy az 5. szakaszban.

(**) Csak több hajtóműves helikopter esetében.

(*** Csak egy elem ellenőrizendő.

Léghajók**1. SZAKASZ – REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS**

Az ellenőrző lista, a repülőszaktudás, ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások alkalmazása minden szakaszra vonatkozik.

a	Repülési kézikönyv (vagy annak megfelelő dokumentum) használata különösen légijármű-teljesítmény, -tömeg és -súlypont meghatározásakor
b	A légiforgalmi irányítószolgálatok dokumentumai, meteorológiai adatok használata
c	ATC repülés terv elkészítése, IFR repülési terv/repülési napló
d	Repülés előtti ellenőrzés
e	Időjárási minimumok
f	Felszállás előtti eligazítás, árbocról történő elengedési eljárás, manőverezés a földön
g	Felszállás
h	Áttérés műszeres repülésre
i	Műszeres indulási eljárások, magasságmérő-beállítás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

2. SZAKASZ – ÁLTALÁNOS TEVÉKENYSÉG

a	A léghajó vezetése kizárólag műszerek igénybevételével
b	Emelkedő és süllyedő fordulók, folyamatos ütemű fordulókkal
c	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése
d	Részlegesen letakart műszerfal

3. SZAKASZ – ÚTVONAL IFR ELJÁRÁSOK

a	Útvonaltartás, beleértve például az NDB, VOR, RNAV jelek alapján történő útvonaltartást
b	Rádiónavigációs eszközök használata
c	Vízszintes repülés, irány-, magasság, repülési sebesség tartás, teljesítménybeállítás, trimmelési technika
d	Magasságmérő beállítása
e	Időszámvetés és ETA-felülvizsgálat
f	A repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag-felhasználás, rendszerek működtetése
g	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

4. SZAKASZ – PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK

a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő ellenőrzések
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d (*)	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Stabilizált megközelítés (magasság-, sebesség- és iránytartás)

h (*)	Átstartolás végrehajtása
i (*)	Megszakított megközelítési eljárás/leszállás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
5. SZAKASZ – NEM PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK	
a	Navigációs segédesszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő-beállítások
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d (*)	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Stabilizált megközelítés (magasság-, sebesség- és iránytartás)
h (*)	Átstartolás végrehajtása
i (*)	Megszakított megközelítési eljárás/leszállás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
6. SZAKASZ – REPÜLÉS EGY ÜZEMKÉPTELEN HAJTÓMŰVEL	
Ez a szakasz az 1–5. szakasszal összekapcsolható. A vizsga során figyelembe kell venni a léghajó vezetését, a meghibásodott hajtómű beazonosítását, az azonnali tevékenységeket, a nyomkövetési tevékenységeket, ellenőrzések végrehajtását, valamint a repülés pontosságát a következő helyzetekben:	
a	Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás után vagy átstartolás közben
b	Megközelítés és eljárások átstartolás egy üzemképtelen hajtóművel
c	Megközelítés és leszállás, megszakított megközelítési eljárás egy üzemképtelen hajtóművel
d	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

(*) Végrehajtható a 4. vagy az 5. szakaszban.

8. függelék

A műszerjogosítás (IR) beszámítása az osztály- vagy típusjogosítás készségellenőrzésének részeként**A. Repülőgépek**

A beszámítást csak akkor lehet figyelembe venni, ha az engedélyes meghosszabbította az egy hajtóműves és egypilótás, több hajtóműves repülőgépekre (amelyik alkalmazható) vonatkozó műszerjogosítását (IR).

Amikor a készségellenőrzés IR-t is tartalmaz és az engedélyes rendelkezik érvényes:	A beszámítás a készségellenőrzés IR részére érvényes a következőknél:
MP típusjogosítással;	SE osztály- (*) és
Nagy teljesítményű, komplex repülőgép-típusjogosítással	SE típusjogosítás (*), és SP ME osztály- és SP ME nem nagy teljesítményű, komplex repülőgép-típusjogosítás, a beszámítás csak a 9. függelék 3B szakasza szerinti nem nagy teljesítményű, komplex repülőgépre érvényes (*)
SP ME nem nagy teljesítményű, komplex repülőgép-típusjogosítással, egypilótás üzemeltetésben	SP ME osztály- (*), és SP ME nem nagy teljesítményű, komplex repülőgép-típusjogosítás, és SE osztály- és típusjogosítás (*)
SP ME nem nagy teljesítményű, komplex repülőgép-típusjogosítással, többpilótás üzemeltetésre korlátozva	a. SP ME osztály- (*), és b. SP ME nem nagy teljesítményű, komplex repülőgép-típusjogosítás (*), és c. SE osztály- és típusjogosítás (*)
SP ME osztályjogosítással, egypilótás üzemeltetésben	SE osztály- és típusjogosítás, és SP ME osztály-, és SP ME nem nagy teljesítményű, komplex repülőgép-típusjogosítás
SP ME osztályjogosítással, többpilótás (MP) üzemeltetésre korlátozva	SE osztály- és típusjogosítás (*), és SP ME osztály- (*), és SP ME nem nagy teljesítményű, komplex repülőgép-típusjogosítás (*)
SP SE osztályjogosítással	SE osztály- és típusjogosítás
SP SE típusjogosítással	SE osztály- és típusjogosítás

(*) Feltéve, hogy a megelőző 12 hónapban a kérelmező legalább három IFR-indulást és -megközelítést hajtott végre egypilótás (SP) osztály- vagy típusjogosítású 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. Helikopterek

A beszámítást csak akkor lehet figyelembe venni, ha az engedélyes meghosszabbította egy hajtóműves és egypilótás, több hajtóműves helikopterekre (amelyik alkalmazható) vonatkozó műszerjogosítását (IR).

Ha a készségellenőrzés IR-t is tartalmaz és az engedélyes rendelkezik érvényes:	A beszámítás a készségellenőrzés IR részére vonatkozik a következők tekintetében:
MPH típusjogosítással	SE típusjogosítás (*), és SP ME típusjogosítás (*)
SP ME típusjogosítással, egypilótás üzemeltetésben	SE típusjogosítás, SP ME típusjogosítás
SP ME típusjogosítással, többpilótás üzemeltetésre korlátozva	SE típusjogosítás, (*) SP ME típusjogosítás (*)

(*) Feltéve, hogy az engedélyes a megelőző 12 hónap során legalább három IFR indulást és megközelítést hajtott végre egypilótás (SP) típusjogosítású helikopteren egypilótás üzemeltetésben.

9. függelék

Az MPL, ATPL, típus- és osztályjogosításokhoz szükséges képzés, jártassági vizsga és készségellenőrzés, valamint IRS-hez szükséges készségellenőrzés**A. Általános**

1. A jártassági vizsga kérelmezőjének ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön kell oktatásban részesülnie, mint amilyen a vizsgán repül.
2. Amennyiben két vizsgakísérlet sem hoz sikert a vizsga minden szakaszában, akkor ez további képzést von maga után.
3. A megkísérrelhető jártassági vizsgák számára nézve nincs korlátozás.

A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

4. Amennyiben a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatok másként nem állapítják meg, a repülési képzési programnak meg kell felelnie a függeléknek. A hasonló típusú légi járművön szerzett tapasztalat beszámítható és ezzel a képzési program lerövidíthető a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelően.
5. Az ATPL kiadásához szükséges jártassági vizsga esetét kivéve, ha a 21. rész rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatok így állapítják meg az adott típus 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 és készség-ellenőrzési forgatókönyvek közül választhat, amelyek szimulált műveleteket tartalmaznak, és amelyeket az illetékes hatóság dolgozott ki és hagyott jóvá. A teljes repülésszimulátorokat (FFS) és más képzési eszközöket, ha rendelkezésre állnak, az ebben a részben meghatározottak szerint kell alkalmazni.
7. A készségellenőrzés során a vizsgáztató győződjön meg arról, hogy az osztály- vagy típusjogosítás engedélyese fenntartja az elméleti ismeretek megfelelő szintjét.
8. 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.
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 szükség szerint a parancsnokpilóta- vagy másodpilóta-feladatkör ellátását és a vizsga végrehajtását, mintha a repülőszemélyzet más tagja nem tartózkodna a fedélzeten, ha a vizsga/ellenőrzés egypilótás feltételek szerint történik. A felelősség a repülés során a nemzeti előírásoknak megfelelően oszlik meg.
11. A vizsgára történő repülés előtti felkészülés alkalmával a kérelmező köteles a teljesítménybeállításokat, 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 ha lehetséges, az MCC-elnak 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 (MDA/MDH), a minimális süllyedési magasságot/szintet, és a megszakított megközelítés helyét/pontját 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 EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉP TÍPUSJOGOSÍTÁSÁHOZ (TÖBBPILÓTÁS ÜZEMELTETÉSÉN), 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. Második pilótaként 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 minden szakaszát, kivéve a szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárásokat, amelyeket végrehajthat PF-ként és repülést nem végző pilótaként (PNF) is MCC-üzemeltetés szerint. Azon kérelmezőnek, aki először kíván többpilótás légijármű-típusjogosítást vagy ATPL-t szerezni, bizonyítania kell készségét PNF-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 típusjogosítási vizsga során, parancsnokpilóta-tevékenységre történő kiterjesztés esetén, függetlenül attól, hogy a kérelmező PF- vagy PNF-tevékenységet végez, a vizsgáztatónak kiemelten kell ellenőriznie az alábbiakat:
- a) a repülőszemélyzeti együttműködés irányítása;
 - b) a repülőgép üzemeltetésének általános figyelemmel kísérése megfelelő felügyelettel; és
 - 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.
16. A vizsgát/ellenőrzést műszeres repülési szabályok szerint (IFR) 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 tájékoztatóanyag alapján.
17. Ha a típusjogosítási tanfolyam kevesebb mint kétórányi légi járművön történő repülésoktatást foglal magában, akkor a jártassági vizsga lefolytatható FFS-en és végrehajtható a légi járművön lefolytatott repülésoktatás előtt. Ebben az esetben 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.

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 sikertelenségét jelenti. Egynél több szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Egyetlen szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott szakaszból kell ismételten vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés 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. 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 szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott szakaszokból kell ismételten vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely szakaszának sikertelensége esetén, beleértve azokat a szakaszokat is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán/ellenőrzésén 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 légijármű-típusra vonatkozó 6. szakasz.

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 légi járművet mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtása állandóan biztosítva legyen;
 - f) megérteni és alkalmazni a repülőszemélyzeti együttműködést és – amennyiben szükséges – a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; és
 - g) megfelelő hatékonysággal kommunikálni a személyzet jelen lévő tagjaival.

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	± 100 láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon	$+ 50$ láb/ $- 0$ láb
Minimális süllyedési magasságon MDH/MDA/MAP	$+ 50$ láb/ $- 0$ láb

Útvonaltartás

Rádió navigációs eszközök használatával	$\pm 5^\circ$
---	---------------

Precíziós megközelítés félosztásnyi eltérés az irányában és a sikló pályán

Íránytartás

Minden hajtómű működik	$\pm 5^\circ$
Szimulált hajtómű-meghibásodással	$\pm 10^\circ$

Sebességtartás

Minden hajtómű működik	± 5 csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	$+ 10$ csomó/ $- 5$ csomó

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 repülést nem végző pilótaként (PNF) kell végrehajtani;

X = erre a feladatra szimulátort kell használni, ha rendelkezésre áll, vagy 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

FTD = repülésgyakorló berendezés (beleértve az FNPT II berendezést az ME osztályjogosításhoz)

- c) A csillaggal (*) jelölt feladatokat a 3B szakaszban, több hajtómű esetében a 6. szakaszban kizárólag műszerek igénybevételével lehet végrehajtani. 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 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/készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó gyakorlatot jelöl, vagy pedig az egynél több feladat közül történő választás lehetőségét jelenti.

f) FFS vagy FNPT II berendezést 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 FFS vagy FNPT II minősítése az OR rész szerint;
- ii. az oktatók képesítései;
- iii. az FFS vagy FNPT II képzés mennyisége a tanfolyam során; és
- iv. a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokra nézve.

g) Ha a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés végrehajtása többpilótás üzemeltetésben történik, akkor a típusjogosítás többpilótás üzemeltetésre korlátozódik.

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA/ KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások				Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	FTD	FFS	A		FFS A	
1. SZAKASZ						
1. Indulás						
1.1. Repülés előtti felkészülés, benne: Dokumentáció Tömeg és súlypont Időjárási adatok összeállítása NOTAM						
1.2. Repülés előtti ellenőrzések						
1.2.1. Külső	P#		P			
1.2.2. Belső			P		M	
1.3. Hajtóműindítás: Szokásos Meghibásodásokkal	P→	→	→		M	
1.4. Gurulás		P→	→		M	
1.5. Indulás előtti ellenőrzés: Hajtómű-próbaellenőrzés (ha alkalmazható)	P→	→	→		M	
1.6. Felszállási eljárás: Szokásos, a légi üzemeltetési utasításnak megfelelő fékszárny- helyeztetel Oldalszélben (ha a feltételek rendelkezésre állnak)		P→	→			
1.7. Emelkedés: Vx/Vy Fordulókkal adott irányokra Repülési szint eléréséig		P→	→		M	

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA/ KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgázató aláírása a vizsga végén
					FFS A	
1.8. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						
2. SZAKASZ						
2. Repülések végrehajtása (VMC)						
2.1. Egyenes vonalú vízszintes repülés, különböző sebességekkel, benne repülés kritikusán alacsony sebes- séggel, fékszárnyal és fékszárny nélkül (beleértve a VMCA-megkö- zelítést, ha lehetséges)		P→	→			
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 konfi- gurációban és teljesítménnyel iii. Közelítés áteséshez leszállási konfigurációban és teljesítmény- nyel iv. Közelítés áteséshez emelkedő fordulóban, felszállási fék- szárnyal és emelkedési teljesít- ménnyel (csak egy hajtóműves repülőgépen)		P→	→		M	
2.4. A repülőgép vezetése robotpilóta és FD alkalmazásával (a 3. szakaszban is elvégezhető), ha van ilyen		P→	→		M	
2.5. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						
3A. SZAKASZ						
3A Útvonal-eljárások VFR körülmé- nyek között (lásd még: a B.5. pont c) és d) bekezdését)						
3A.1. Repülési terv, helymeghatározás, térképolvasás						

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA/ KÉSZSÉGELENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
					FFS A	
3A.2. Magasság, irány és sebesség folya- matos tartása						
3A.3. Tájékozódás, időszámvetés és ETA-felülvizsgálat						
3A.4. Rádiónavigációs berendezések használata (ha alkalmazható)						
3A.5. Repülés végrehajtása, (fedélzeti napló, rutinellenőrzések, beleértve az üzemanyag-ellenőrzést, rend- szerek és jegesedés)						
3A.6. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						
3B. SZAKASZ						
3B. Műszeres repülés						
3B.1.* Műszeres (IFR) indulás		P→	→		M	
3B.2.* Műszeres (IFR) útvonal		P→	→		M	
3B.3.* Várakozási eljárások		P→	→		M	
3B.4.* ILS bevezetés, DH/A 200 láb (60 m) magasságig vagy az eljárási minimumig, robotpilóta használ- ható a siklópálya elfogásáig		P→	→		M	
3B.5.* Nem precíziós megközelítés MDH/A-ig és a MAP-ig		P→	→		M	
3B.6.* Repülési gyakorlatok, beleértve a műhorizont és az iránytű meghi- básodásának gyakorlását: egykanalas fordulók, szokatlan térbeli helyzet megszüntetése	P→	→	→		M	
3B.7.* Siklópálya vagy irányásvadók meghibásodása	P→	→	→			
3B.8.* ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA/ KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások				Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	FTD	FFS	A		FFS A	
Szándékosan üresen hagyva						
4. SZAKASZ						
4. Érkezés és leszállás						
4.1. Repülőtéri érkezési eljárás		P—>	—>		M	
4.2. Szokásos leszállás		P—>	—>		M	
4.3. Fék szárny nélküli leszállás		P—>	—>		M	
4.4. Leszállás oldalszélben (alkalmas feltételek esetén)		P—>	—>			
4.5. Megközelítés és leszállás, alapjá- raton, 2 000' futópálya fölötti magasságból (csak egy hajtóműves repülőgépen)		P—>	—>			
4.6. Átstartolás minimális magasságról		P—>	—>		M	
4.7. Éjszakai átstartolás és leszállás (ha alkalmazható)	P—>	—>	—>			
4.8. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						
5. SZAKASZ						
5. Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások (Ez a szakasz az 1–4. szakasszal összekapcsolható)						
5.1. Megszakított felszállás ésszerű sebességhatáron		P—>	—>		M	
5.2. Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás után (csak egy hajtóműves repülő)			P		M	

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA/ KÉSZSÉGELENŐRZÉS	
	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
Manőverek/Eljárások						
5.3. Szimulált kényszerleszállás teljesít- mény nélkül (csak egy hajtóműves repülőgépek)			P		M	
5.4. Szimulált vészhelyzetek: i. tűz vagy füst repülés közben, ii. megfelelő rendszerek működési zavarai	P→	→	→			
5.5. Motorleállítás és -újraindítás (csak ME-jártassági vizsgán; biztonságos magasságban, ha repülőgépen hajtják végre)	P→	→	→			
5.6. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						
6. SZAKASZ						
6. Szimulált aszimmetrikus repülés						
6.1.* (Ez a szakasz az 1–5. szakasszal összekapcsolható) Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságon, ha nem FFS-en vagy FNPT II-n végzik)	P→	→	→X		M	
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 eljárás						

6. Többpilótás repülőgépek és egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek

a) Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P = a képzést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és repülést nem végző pilótaként (PNF) kell végrehajtani a típusjogosítás kiadásához (amelyik alkalmazható);

X = erre a feladatra szimulátort kell használni, ha rendelkezésre áll, vagy olyan légi járművet, 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 repülészsimulátor

FTD = repülésgyakorló berendezés

OTD = egyéb kiképzőberendezések

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.

d) A jártassági vizsga/készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó gyakorlatot jelöl.

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 FFS vagy FNPT II minősítése;

ii. az oktatók képesítései;

iii. az FFS vagy FNPT II képzés mennyisége a tanfolyam során; és

iv. 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., 3.9.3.4., 4.3., 5.5. pontokban megadott manővereket/eljárásokat, valamint a 3.4. pont manővereiből/eljárásaiból legalább egyet.

i) Az FCL.720.A pont e) bekezdése 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.

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizsgáz- tató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1. SZAKASZ								
1.	A repülés előkészítése							
1.1.	Teljesítményszámítás	P						
1.2.	Repülőgépkülső vizuális ellenőrzése, minden elem helyének és az ellenőrzés céljának meghatározása	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	
2. SZAKASZ								
2.	Felszállás							
2.1.	Szokásos felszállás különböző fékszárnyhelyzetekkel, beleértve a gyorsított felszállást			P→	→			
2.2.*	Műszeres felszállás; műszeres repülésre való áttérés az orrfutó elemelése közben vagy közvetlenül a levegőbe emelkedés után			P→	→			

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizsgáz- tató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.3. Felszállás oldalszélben			P→	→			
2.4. Felszállás maximális felszállótömeggel (valóságos vagy szimulált maximális felszállótömeg)			P→	→			
2.5. Felszállás szimulált hajtómű-meghibásodással:							
2.5.1.* röviddel a V2 elérése után (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.			P→	→			
2.5.2.* V1 és V2 között			P	X		M Csak FFS	
2.6. Megszakított felszállás egy, a V1 elérése előtti ésszerű sebességnél			P→	→X		M	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizsgáz- tató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3. SZAKASZ								
3.	Repülési manőverek és eljárások							
3.1.	Fordulók spoilerekkel és anélkül			P→	→			
3.2.	Lökéshullám (Tuck under) és belengés (Mach buffets) a kritikus machszám elérése után, valamint a repülőgép további speciális repülési jellemzői (pl.: hollandorsó)			P→	→X „A” nem hasz- nálható erre a feladatra			
3.3.	A rendszerek szokásos működtetése és a hajtómű- ellenőrző panel kezelése	P→	→	→	→			
A következő rendszerek szokásos és szokásostól eltérő működtetése:							M	Mini- mum három szoká- sostól eltérő üzeme- lést köte- lező válasz- tani a 3.4.0.– 3.4.14. közül
3.4.0.	Hajtómű (légcsavar, amennyiben szükséges)	P→	→	→	→			
3.4.1.	Nyomáskiegyenlítő és léghkondicionáló rendszer	P→	→	→	→			
3.4.2.	Pitot-/statikus rendszer	P→	→	→	→			
3.4.3.	Üzemanyagrendszer	P→	→	→	→			
3.4.4.	Elektromos rendszer	P→	→	→	→			

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizsgáz- tató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.5. Hidraulikus rendszer	P→	→	→	→			
3.4.6. Kormányok és trimmszisztem	P→	→	→	→			
3.4.7. Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer, szélvédőüveg-fűtés	P→	→	→	→			
3.4.8. Robotpilóta/FD	P→	→	→	→		M (csak egy)	
3.4.9. Átesést jelző, átesést megelőző és stabilitást növelő eszközök	P→	→	→	→			
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)	P→	→	→	→			
3.4.12. Futóművek és fékrendszer	P→	→	→	→			
3.4.13. Orrsegédszárny- és fékszárnyrendszer	P→	→	→	→			
3.4.14. Segédhajtómű (APU)	P→	→	→	→			
Szándékosan üresen hagyva							
3.6. Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások:						M	Mini- mum három gyakor- latot köte- lező válasz- tani a 3.6.1.– 3.6.9. közül

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizsgáz- tató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
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. Szélnyírás felszállásnál/leszállásnál			P	X		Csak FFS	
3.6.6. Szimulált kabinnyomás- meghibásodás/vész- süllyedés			P→	→			
3.6.7. Repülőszemélyzeti tag cselekvésképtelenné válása		P→	→	→			
3.6.8. Más vészjeljárások a repülőgép repülési kézikönyvének megfelelően		P→	→	→			
3.6.9. ACAS esemény	P→	→	→	„A” nem hasz- nálható		Csak FFS	
3.7. Nagy bedöntésű fordulók 45°-os bedöntéssel, 180°–360° jobbra és balra		P→	→	→			

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELEN- ŐRZÉS	
					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizsgáz- tató aláírása a vizsga végén
Manőverek/Eljárások	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.8. Átesés korai felismerése és megakadályozása (átesésjelző működéséig) felszállási konfigurációban (fékszárny felszállási helyzetben), utazó repülési és leszállási helyzetben (fékszárny leszállási helyzetben, kiengedett futóművel)			P→	→			
3.8.1. Teljes átesésből való kivétel az átesésfigyelmeztető rendszer aktiválása után emelkedési, utazó és megközelítési konfigurációban			P	X			
3.9. Műszeres repülési eljárások							
3.9.1.* Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása		P→	→	→		M	
3.9.2* Várakozási eljárások		P→	→	→			
3.9.3* Precíziós megközelítés a DH-ig, ami nem lehet kevesebb, mint 60 m (200 láb)							
3.9.3.1.* Kézzel, FD nélkül			P→	→		M (csak jártas- sági vizsga esetében)	
3.9.3.2.* Kézzel, FD-vel			P→	→			
3.9.3.3.* Robotpilótával			P→	→			

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELEN- ŐRZÉS	
					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizsgáz- tató aláírása a vizsga végén
Manőverek/Eljárások	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.3.4.* Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával, amelyet a végső megközelítéskor, az OM átrepülése előtt kell szimulálni, egészen a földet érésig vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig 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 3.9.4. pont szerinti nem precíziós megközelítéssel együtt kell végrehajtani. Az átstartolást akkor kell elkezdni, amikor a közzétett akadálymentes átrepülési magasságot/szintet (OCA/OCH) elérték, a minimális elhatározási magasság/szint (MDA/MDH) elérése előtt, mely 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 3.9.3.4. pont szerint.			P—>	—>		M	
3.9.4.* Nem precíziós megközelítés az MDA/MDH-ig			P*—>	—>		M	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizsgáz- tató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.9.5.	Körözéses megközelítés a következő feltételek mellett: a)* megközelítés az engedélyezett minimális körözési megközelítési magasságon az érintett repülőtér a helyi műszeres megközelítés berendezések alkalmazásával, szimulált műszeres repülési feltételek között; ezt követően: b) körözéses megközelítés egy másik futópályához, legalább 90°-os eltéréssel a futópálya középvonalától, az a) bekezdésben említett engedélyezett minimális körözési megközelítési magasságon; Megjegyzés: amennyiben az a) és b) bekezdésben foglaltak végrehajtása ATC okok miatt nem lehetséges, szimulált alacsony látás melletti megközelítési eljárást lehet végrehajtani.							
4. SZAKASZ								
4.	Megszakított megközelítési eljárások							
4.1.	Megszakított megközelítés működő hajtóművekkel* ILS megközelítés után az elhatározási magasságon							

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizsgáz- tató aláírása vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2.	Egyéb megszakított megközelítési eljárások			P*→	→			
4.3.*	Átstartolás kézi irányítással, szimulált meghibásodott hajtóművel, műszeres megközelítést követően a DH, az MDH vagy a MAP elérésekor			P*→	→		M	
4.4.	Megszakított leszállás 15 m (50 láb) magasan a pályaküszöb fölött és átstartolás			P→	→			
5. SZAKASZ								
5.	Leszállások							
5.1.	Szokásos leszállások* ILS megközelítés után a DH elérésekor vizuális repülésre való áttéréssel is			P				
5.2.	Leszállás szimulált beszorult vízszintes vezérsíkkal, nem megfelelő trimmállásban			P→	Légi jármű nem használ- ható erre a feladatra			
5.3.	Leszállás oldalszélben (ha a légi járművel végrehajtható)			P→	→			
5.4.	Forgalmi kör és leszállás végrehajtása nem kiengedett vagy részlegesen kiengedett fék- és orrsegédszárnnyal			P→	→			
5.5.	Leszállás szimulált hajtómű-meghibásodással			P→	→		M	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye FFS A	A vizsgáz- tató aláírása a vizsga végén
5.6.	Leszállás két működésképtelen hajtóművel: — három hajtóműves repülőgép esetében: a középső hajtómű és egy külső hajtómű működésképtelen – amennyire alkalmazható – az AFM adatainak megfelelően — négy hajtóműves repülőgép esetében: két hajtómű egy oldalon működésképtelen			P	X		M Csak FFS (csak jártas- sági vizsga eseté- ben)	

Általános megjegyzések:

Speciális követelmények érvényesek típusjogosítás kiterjesztéséhez olyan műszeres megközelítés végrehajtásra, amely 200 láb (60 m) alatti elhatározási magassággal jár, például CAT II/III üzemelés.

6. SZAKASZ

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 repülőgép- 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*—>	—>X „A” nem hasz- nálható erre a feladatra		M*	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL/MPL/ TÍPUSJOGOSÍTÁS- JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizsgáz- tató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.2.* ILS megközelítések: szimulált műszeres repülési feltételek között az alkalmazható DH szintjére való süllyedéssel, repülést irányító (vezető) 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, és 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 repülést irányító (vezető) 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 motoros osztályjogosítás meghosszabbítása céljából, ha a 10 útvonalszakaszra vonatkozóan előírt tapasztalatot az előző 12 hónapban nem szerezték meg.

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZIREPÜLŐGÉP	GYAKORLATI KÉPZÉS	
Manőverek/Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
1. SZAKASZ		
1. Indulás		
1.1. Repülés előtti felkészülés, benne: Dokumentáció Tömeg és súlypont Időjárási adatok összeállítása NOTAM		
1.2. Repülés előtti ellenőrzések Külső/belső		
1.3. Motorindítás és -leállítás Szokásos meghibásodások		
1.4. „Gurulás” (helyváltoztatás úszással)		
1.5. Lassú úszás („gurulás”)		
1.6. Lerögzítés: Parthoz Parthoz Mólóhoz Bójához		
1.7. Siklás leállított motorral		
1.8. Indulás előtti ellenőrzések: Hajtómű-próbaellenőrzés (ha alkalmazható)		
1.9. Felszállási eljárás: Szokásos, a repülési kézikönyvnek megfelelő fékszárnyhelyeztetéssel Oldalszélben (ha a feltételek rendelkezésre állnak)		
1.10. Emelkedés Fordulókkal adott irányokra Repülési szint eléréséig		
1.11. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás		
2. SZAKASZ		
2. Repülések végrehajtása (VFR)		
2.1. Egyenes vonalú vízszintes repülés különböző sebességekkel, benne repülés kritikusan alacsony sebességgel, fékszárnyal és fékszárny nélkül (beleértve a VMCA megközelítést, ha lehetséges)		

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZIREPÜLŐGÉP	GYAKORLATI KÉPZÉS	
Manőverek/Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
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 iv. Közelítés áteséshez emelkedő fordulóban, felszállási fékszárnyval és emelkedési teljesítménnyel (csak egy hajtóműves repülőgépen)		
2.4. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás		
3. SZAKASZ		
3. Útvonaleljárások VFR körülmények között		
3.1. Repülési terv, helymeghatározás, térképolvasás		
3.2. Magasság, irány és sebesség folyamatos tartása		
3.3. Tájékozódás, időszámvetés és ETA-felülvizsgálat		
3.4. Rádiónavigációs berendezések használata (ha alkalmazható)		
3.5. Repülés végrehajtása, (fedélzeti napló, rutinellenőrzések, beleértve az üzemanyag-ellenőrzést, rendszerek és jege-sedés)		
3.6. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás		
4. SZAKASZ		
4. Érkezés és leszállás		
4.1. Repülőtéri érkezési eljárás (csak kételtűkre)		
4.2. Szokásos leszállás		
4.3. Fékszárny nélküli leszállás		
4.4. Leszállás oldalszélben (alkalmas feltételek esetén)		
4.5. Megközelítés és leszállás, alpjáraton, 2 000' víz fölötti magasságból (csak egy hajtóműves repülőgépen)		

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZIREPÜLŐGÉP	GYAKORLATI KÉPZÉS	
Manőverek/Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
4.6. Átstartolás minimális magasságról		
4.7. Leszállás sima víztükörre Leszállás erős hullámban		
4.8. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás		
5. SZAKASZ		
5. Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások (Ez a szakasz az 1–4. szakasszal összekapcsolható.)		
5.1. Megszakított felszállás ésszerű sebeségnél		
5.2. Szimulált motormeghibásodás felszállás után (csak egy hajtóműves repülőgép esetében)		
5.3. Szimulált kényszerleszállás teljesítmény nélkül (csak egy hajtóműves repülőgép esetében)		
5.4. Szimulált vészhelyzetek: i. tűz vagy füst repülés közben ii. megfelelő rendszerek működési zavarai.		
5.5. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás		
6. SZAKASZ		
6. Szimulált aszimmetrikus repülés (Ez a szakasz az 1–5. szakasszal összekapcsolható)		
6.1. Szimulált motormeghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságon, ha nem FFS-en vagy FNPT II-n végzik)		
6.2. Motorleállítás 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 eljárás		

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 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 hat 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 jelentkezőnek 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.

TÚRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

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;
 - e) a helikoptert 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 – amennyiben szükséges – a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; és
 - g) megfelelő hatékonysággal kommunikálni a személyzet jelen lévő tagjaival.
4. A következő határértékeket kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt repülőgép kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

a) IFR repülésparaméter-korlátozások

Magasságtartás:

Általános eltérési érték	± 100 láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon/szinten	+ 50 láb/- 0 láb
Minimális süllyedési magasságon (MDH/MDA)	+ 50 láb/- 0 láb

Útvonaltartás:

Rádiónavigációs eszközök használatával	± 5°
--	------

Precíziós megközelítés

félosztásnyi eltérés az irányásban és a siklópályán

Iránytartás:

Szokásos üzemelés	$\pm 5^\circ$
Szokásostól eltérő üzemelés/vészhelyzetek	$\pm 10^\circ$

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	$\pm 5^\circ$
Szokásostól eltérő üzemelés/vészhelyzetek	$\pm 10^\circ$

Sebességtartás:

Általános eltérési érték	± 10 csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	+ 10 csomó/- 5 csomó

Földhöz viszonyított elmozdulás:

felszállás és függeszkedés a légpárna hatáskörében	± 3 láb
leszállás	± 2 láb (oldalirányú vagy hátrafelé történő elmozdulás ± 0 láb)

A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELENŐRZÉS TARTALMA

ÁLTALÁNOS

5. Az alábbi jelölések 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 repülést nem végző pilótaként (PNF) 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 [—>] 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.

9. A jártassági vizsga/készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó gyakorlatot jelöl.

10. FSTD berendezést kell használni a gyakorlati képzés és a vizsgáztatás során, ha az FSTD berendezés használata a jóváhagyott típusjogosítási tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyammal kapcsolatban:

- az FSTD minősítése az OR rész 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; és

v. 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, ha szükséges, a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.
12. A többpilótás helikopter-típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek csak az 1–4. szakaszt és, ha szükséges, a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		FTD	FFS	H		FFS H	
1. SZAKASZ – Repülés előtti felkészülés és ellenőrzések							
1.1.	A helikopterkülső 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	
2. SZAKASZ – Repülési manőverek és eljárások							
2.1.	Felszállások (különböző profi-lokkal)		P	——>		M	
2.2.	Lejtős talajról/talajra és oldal-szélben történő felszállások és leszállások		P	——>			
2.3.	Felszállás maximális felszállótö-meggel (valóságos vagy szimulált maximális felszállótömeg)	P	——>	——>			
2.4.	Felszállás röviddel a TDP vagy a DPATO elérése előtt bekövetke-zett szimulált hajtómű-meghibá-sodással		P	——>		M	
2.4.1.	Felszállás röviddel a TDP vagy a DPATO elérése után bekövetke-zett szimulált hajtómű-meghibá-sodással		P	——>		M	
2.5.	Emelkedő és süllyedő fordulók megadott irányokra	P	——>	——>		M	

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK	GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások	FTD	FFS	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
					FFS H	
2.5.1. Kizárólag műszerek igénybevételel végrehajtott 30°-os bedöntésű fordulók, elfordulás 180°–360°-ig balra és jobbra	P	—>	—>		M	
2.6. Autorotációs süllyedés	P	—>	—>		M	
2.6.1. Autorotációs leszállás (csak SEH esetben) vagy teljesítmény ráadással		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	
3. SZAKASZ – A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése						
3. A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése:					M	Minimum három gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
3.1. Hajtómű	P	—>	—>			
3.2. Légh kondicionálás (fűtés, szellőzés)	P	—>	—>			
3.3. Pitot-/statikus rendszer	P	—>	—>			
3.4. Üzemanyagrendszer	P	—>	—>			
3.5. Elektromos rendszer	P	—>	—>			
3.6. Hidraulika-rendszer	P	—>	—>			
3.7. Kormányok és trimrendszer	P	—>	—>			
3.8. Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer	P	—>	—>			
3.9. Robotpilóta/FD	P	—>	—>			
3.10. Stabilitást növelő eszközök	P	—>	—>			

EGYPILOTÁS/TÖBBPILOTÁS HELIKOPTEREK	GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások				Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	FTD	FFS	H		FFS H	
3.11. Időjárásradar, rádió-magasság- mérő, transzponder	P	—>	—>			
3.12. Területi navigációs rendszer	P	—>	—>			
3.13. Futóműrendszer	P	—>	—>			
3.14. Segédhajtómű (APU)	P	—>	—>			
3.15. Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, repüléskoordináló és -optimalizáló rendszer (FMS)	P	—>	—>			
4. SZAKASZ – Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások						
4. Szokásostól eltérő és vészhely- zeti eljárások					M	Minimum három gyakorla- tot köte- lező választani ebből a szakaszból
4.1. Tűzvédelmi gyakorlatok (bele- értve a vészkiürítést, ha alkal- mazható)	P	—>	—>			
4.2. Füst elleni védelem és füsteltá- volítás	P	—>	—>			
4.3. Hajtómű-meghibásodások, -leál- lítás és -újraindítás biztonságos magasságon	P	—>	—>			
4.4. Üzemanyag-vészleeresztés (szimulált)	P	—>	—>			
4.5. Faroklégsavar-vezérlés meghibá- sodása (ha van ilyen)	P	—>	—>			
4.5.1. Faroklégsavar elvesztése (ha van ilyen)	P	—>	Heli- kopter nem használ- ható erre a fela- datra			
4.6. Repülőszemélyzeti tag cselekvés- képtelenné válása – csak MPH esetén	P	—>	—>			
4.7. Meghajtás meghibásodása	P	—>	—>			
4.8. Más vészjeljárások a megfelelő repülési kézikönyv alapján	P	—>	—>			

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK	GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások				Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	FTD	FFS	H		FFS H	
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	P*	——>*	——>*		M*	
5.2. Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P*	——>*	——>*		M*	
5.3. Várakozási eljárások	P*	——>*	——>*			
5.4. ILS megközelítések a CAT I elhatározási magasságra	P*	——>*	——>*			
5.4.1. Kézzel, FD nélkül	P*	——>*	——>*		M*	
5.4.2. Precíziós megközelítés kézzel, pályavezérlő (FD) alkalmazásával vagy anélkül	P*	——>*	——>*		M*	
5.4.3. Robotpilóta alkalmazásával	P*	——>*	——>*			
5.4.4. Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával. (A hajtómű meghibásodását a végső megközelítés során, a külső marker (OM) átrepülése előtt kell szimulálni, egészen a földet éréig 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*	

EGYPILOTÁS/TÖBBPILOTÁS HELIKOPTEREK	GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások				Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	FTD	FFS	H		FFS H	
5.7. Autrotáció IMC viszonyok között teljesítmény ráadásával	P*	—>*	—>*		M*	
5.8. Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése	P*	—>*	—>*		M*	
6. SZAKASZ – Kiegészítő berendezések alkalmazása						
6. Kiegészítő berendezések alkalmazása	P	—>	—>			

D. A helyből felszálló repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények

1. A helybőlfelszállórepülőgép-típusjogosításokhoz szükséges jártassági vizsgák vagy készségellenőrzések során a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés 1–5. és 6. szakaszán (amelyik szükséges). 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 vizsgáztatnia. 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 hat hónapon belül kell teljesíteni.

TÚRÉSHATÁROK 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;
 - 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; és
 - 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
Minimális süllyedési magasságon (MDH/MDA)	+ 50 láb/– 0 láb

Útvonaltartás:

Rádió navigációs eszközök használatával	$\pm 5^\circ$
Precíziós megközelítés	félosztásnyi eltérés az iránysvámban és a sikló pályán

Iránytartás:

Szokásos üzemelés	$\pm 5^\circ$
Szokásostól eltérő üzemelés/vész helyzetek	$\pm 10^\circ$

Sebességtartás:

Általános eltérési érték	± 10 csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	+ 10 csomó / - 5 csomó

b) VFR repülési paraméter-korlátozások:

Magasságtartás:

Általános eltérési érték	± 100 láb
--------------------------	---------------

Iránytartás:

Szokásos üzemelés	$\pm 5^\circ$
Szokásostól eltérő üzemelés/vész helyzetek	$\pm 10^\circ$

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 jelölések jelentése a következő:

P = a képzést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és repülést nem végző pilótaként (PNF) 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).

6. A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

FFS = teljes repülésszimulátor

FTD = repülésgyakorló berendezés

OTD = egyéb kiképzőberendezés

PL = helyből felszálló repülőgép

a) A helyből felszálló repülőgép-típusjogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsgán a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és, ha szükséges, a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.

b) A helyből felszálló repülőgép-típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és, ha szükséges, 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 gyakorlatot jelöl.
8. Repülésszimulációs oktatóeszközöket (FSTD) kell használni a gyakorlati képzés és a vizsgáztatás során, ha azok használata a jóváhagyott típusjegyzéssel tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyam engedélyezésekor:
- a) a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítése az OR rész szerint;
- b) az oktató képesítései.

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizs- gáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
1. SZAKASZ – Repülés előtti felkészülés és ellenőrzések							
1.1. A helybőlfelszállórepülő-gép- 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	
2. SZAKASZ – Repülési manőverek és eljárások							
2.1. Szokásos VFR felszállási profilok; Felszállópályáról történő felszállások (STOL és VTOL), oldalszélben is Talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyek Talaj szintjén lévő helikopter- leszállóhelyek		P	——>	——>		M	
2.2. Felszállás maximális felszállótömeggel (valóságos vagy szimulált maximális felszállótömeg)		P	——>				

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizs- gáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3.1. Megszakított felszállás: felszállópályáról történő üzemeltetés közben talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyről történő üzemeltetés közben talaj szintjén lévő helikopter- leszállóhelyről 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 talaj szintjén lévő helikopter- leszállóhelyről történő üzemeltetés közben		P	—>			M	
2.4. Autorotációs süllyedés a földre, 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	
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 talaj szintjén lévő helikopter- leszállóhelyre történő leszállás közben							

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizs- gázató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
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	Mini- mum három gyakor- latot köte- lező válasz- tani ebből a szakasz- ból
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 Hidraulika-rendszer	P	→	→				
3.7. Kormányok és trimmsrendszer	P	→	→				
3.8. Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer, szélvédőüveg-fűtés (ha be vannak szerelve)	P	→	→				
3.9. Robotpilóta/FD	P	→	→				

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizs- gáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.10. Átesést jelző, átesést megelőző és stabilitást növelő eszközök	P	—>	—>				
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 és a repüléskoordináló és optimalizáló rendszer (FMS)	P	—>	—>				
3.15. Fékszárnyrendszer	P	—>	—>				
4. SZAKASZ – Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások							
4. Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások (végrehajtható FSTD berendezésen, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik)						M	Mini- mum három gyakor- latot köte- lező válasz- tani ebből a szakasz- ból
4.1. Tűzvédelmi gyakorlatok, hajtómű-, APU-, raktér-, pilótafülke- és elektromos tüzek, beleértve a vészkiürítést, ha van ilyen	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 helikopterszerű üzemmódról repülőgépszerű üzemmódra való áttérésnél és fordítva	P	—>	—>			csak FFS	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizs- gáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
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	
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 kézikönyv alapján	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*	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizs- gáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.2. Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	p*	—>*	—>*			M*	
5.3. Várakozási eljárások	p*	—>*	—>*				
5.4. Precíziós megközelítés a DH- ig, ami nem lehet kevesebb, mint 60 m (200 láb)	p*	—>*	—>*				
5.4.1. Kézzel, FD nélkül	p*	—>*	—>*			M* (csak jártas- sági vizsga)	
5.4.2. Kézzel, FD-vel	p*	—>*	—>*				
5.4.3. Robotpilóta alkalmazásával	p*	—>*	—>*				
5.4.4. Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával, amelyet a végső megközelítéskor, az OM átrepülése előtt kell szimulálni, és folytatni kell egészen a földetérésig 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*	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizs- gáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
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 alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik							
6. Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m 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 helyből felszálló repülőgép 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 szabványeljárásokat (SOPs) figyelembe kell venni		P	——>	——>		M*	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítet- ték	Ell. helye	A vizs- gáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
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 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 rendszerrel függően automata leszállást kell végrehajtani		P	—>			M*	
7. SZAKASZ – Kiegészítő berendezések							
7. Kiegészítő berendezések alkalmazása		P	—>	—>			

E. A léghajó kategóriára vonatkozó egyedi követelmények

1. A léghajó-típusjogosításokhoz szükséges jártassági vizsgák vagy készségellenőrzések során a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés 1–5. és 6. szakaszán (amelyik szükséges). 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 hat hónapon belül kell teljesíteni.

TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

2. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - i. a léghajó üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - ii. minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
 - iii. jó ítéldőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;

- iv. a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;
- v. a léghajót mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség;
- vi. megérteni és alkalmazni a repülőszemélyzeti együttműködést és a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; és
- vii. 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
Minimális süllyedési magasságon (MDH/MDA)	$+ 50$ láb/ $- 0$ láb

Útvonaltartás:

Rádiónavigációs eszközök használatával	$\pm 5^\circ$
Precíziós megközelítés	félosztásnyi eltérés az irányzában és a sikló pályán

Íránytartás:

Szokásos üzemeles	$\pm 5^\circ$
Szokásostól eltérő üzemeles/vészhelyzetek	$\pm 10^\circ$

b) VFR repülésiparaméter-korlátozások:

Magasságtartás:

Általános eltérési érték	± 100 láb
--------------------------	---------------

Íránytartás:

Szokásos üzemeles	$\pm 5^\circ$
Szokásostól eltérő üzemeles/vészhelyzetek	$\pm 10^\circ$

A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

4. Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P = A képzést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és repülést nem végző pilótaként (PNF) 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).

6. A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

FFS = teljes repülésszimulátor

FTD = repülésgyakorló berendezés

OTD = egyéb kiképzőberendezés

As = léghajó

- a) A léghajó-típusjogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsgán a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és, ha szükséges, a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.
- b) A léghajó-típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és, ha szükséges, 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 gyakorlatot jelöl.
8. Repülésszimulációs oktatóeszközöket (FSTD) kell használni a gyakorlati képzés és a vizsgáztatás során, ha azok használata a típusjogosítási tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyammal kapcsolatban:
- a) a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítése az OR rész szerint;
- b) az oktató képesítései.

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1. SZAKASZ – Repülés előtti felkészülés és ellenőrzések							
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	

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgázta- tó aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
1.5. Felszállás előtti eljárások és ellenőrzések	P	—>	—>	—>		M	
2. SZAKASZ Repülési manőverek és eljárások							
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	—>			
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							

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgázta- tó aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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 három gyakorla- tot köte- lező választani ebből a szakasz- ból
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. Hidraulika-rendszer	P	—>	—>	—>			
3.7. Kormányok és trimmszer	P	—>	—>	—>			
3.8. Légzsákrendszer	P	—>	—>	—>			
3.9. Robotpilóta/FD	P	—>	—>	—>			
3.10. Stabilitást növelő eszközök	P	—>	—>	—>			
3.11. Időjárásradar, rádió- magasságmérő, transzponder, veszélyes földközelség jelző rendszer (ha be vannak szerelve)	P	—>	—>	—>			
3.12. Futóműrendszer	P	—>	—>	—>			

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgázta- tó aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.13. Segédhajtómű (APU)	P	—>	—>	—>			
3.14. Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, és a repüléskoordináló és optimalizáló rendszer (FMS)	P	—>	—>	—>			
Szándékosan üresen hagyva							
4. SZAKASZ – Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások							
4. Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások (végrehajtható FSTD berendezésen, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik)						M	Minimum három gyakorla- tot köte- lező választani ebből a szakasz- ból
4.1. Tűzvédelmi gyakorlatok, hajtómű-, APU-, raktér-, pilótafülke- és elektromos tüzek, beleértve a vészkiürítést, ha van ilyen	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 vész eljárások a megfelelő repülési kézikönyv alapján	P	—>	—>	—>			

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgázta- tó aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.2. Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.3. Várakozási eljárások	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4. Precíziós megközelítés a DH- ig, ami nem lehet kevesebb, mint 60 m (200 láb)	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.1. Kézzel, FD nélkül	p*	——>*	——>*	——>*		M* (csak jártas- sági vizsga esetében)	
5.4.2. Kézzel, FD-vel	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.3. Robotpilóta alkalmazásával	p*	——>*	——>*	——>*			
5.4.4. Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával, amelyet a végső megközelítéskor, az OM átrepülése előtt kell szimulálni, és folytatni kell egészen a földetérésig vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig	p*	——>*	——>*	——>*		M*	
5.5. Nem precíziós megközelítés az MDA/MDH-ig	p*	——>*	——>*	——>*		M*	

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgázta- tó aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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*	
6. SZAKASZ – Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik							
6. Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m 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							

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgázta- tó aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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 szabványeljárásokat (SOPs) 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 légi jármű nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, és 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 rendszerrel függően automata leszállást kell végrehajtani		P	——>			M*	

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA	GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN- ŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgázta- tó aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
7. SZAKASZ – Kiegészítő berendezések							
7. Kiegészítő berendezések alkalmazása		P	→				

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;
- b) számot ad az OPS rész és az FCL rész vonatkozó részeinek ismeretéről;
- c) számot ad nyelvismeretéről az FCL.055 pont szerint;
- 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	c) 4. szerint	c) 5. szerint	b)
ATPL(A)	> 500 óra többpilótás repülőgépen	Az FCL.515 pont szerint megkövetelt, repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	ATPL(A) másodpilótai beosztásra korlátozott típusjogosítással	Az FCL rész 9. függelékének a követelményei szerint annak bizonyítása, hogy képes parancsnokpilótaként tevékenykedni	c)
CPL/IR(A) és a szakszolgálati engedélyt kiadó tagállamban tett ICAO ATPL elméleti vizsga		i. az FCL.310 pont és az FCL.615 pont b) bekezdése szerint megkövetelt, repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása ii. az FCL.720.A pont c) bekezdése fennmaradó követelményeinek való megfelelés	CPL/IR(A) az ATPL elméleti képzés elfogadásával	Nem alkalmazandó	d)
CPL/IR(A)	> 500 óra többpilótás repülőgépen vagy a CS-23 szerinti regionális kategóriájú vagy más egyenértékű egypilótás repülőgépen többpilótás üzemeltetésben, az OPS rész kereskedelmi légi fuvarozásra vonatkozó követelményei vel összhangban	i. az engedélyt kiadó tagállamban az ATPL(A) elméleti vizsga sikeres teljesítése (*) ii. az FCL.720.A pont c) bekezdése fennmaradó követelményeinek való megfelelés	CPL/IR(A) az ATPL elméleti képzés elfogadásával	Nem alkalmazandó	e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 óra parancsnok-pilótaként egypilótás repülőgépen	Nincs	Egypilótás repülőgépre korlátozott CPL/IR(A) típus/osztály-jogosításokkal		f)
CPL/IR(A)	< 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás repülőgépen	A CPL/IR szintnek megfelelő repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	4. pont f) bekezdése szerint	Az FCL rész szerinti többpilótás típusjogosítás megszerzése	g)
CPL(A)	> 500 óra parancsnok-pilótaként egypilótás repülőgépen	Éjszakai jogosítás, ha alkalmazható	Egypilótás repülőgépre korlátozott CPL(A) típus/osztály-jogosításokkal		h)
CPL(A)	< 500 óra parancsnok-pilótaként egypilótás repülőgépen	i. éjszakai jogosítás, ha alkalmazható; ii. az FCL.310 pont szerint megkövetelt repülési teljesítményekkel és repüléstervezéssel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	4. pont h) bekezdése szerint		i)
PPL/IR(A)	IFR-nek megfelelően ≥ 75 óra	Éjszakai jogosítás, ha a műszerjogosítás nem tartalmazza az éjszakai repülési jogosultságokat	PPL/IR(A) (PPL-re korlátozott IR)	Az FCL.615 pont b) bekezdése szerinti, repülési teljesítményekkel és repüléstervezéssel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	j)
PPL(A)	≥ 70 óra repülőgépen	A rádiónavigációs 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.

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.

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 (egypilótás 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)	háromévnnyi 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:

- készségellenőrzés formájában teljesíti az FCL rész típus- és műszerjogosításokra vonatkozó, a meglévő szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő követelményeit;
- számot ad az OPS rész és az FCL rész vonatkozó részeinek ismeretéről;
- számot ad nyelvismeretéről az FCL.055 pont szerint;

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 parancsnokpi- lótaként többpilótás helikopteren	Nincs	ATPL(H) és IR	Nem alkalmazandó	a)
ATPL(H) IR(H)- jogosultságok nélkül	> 1 000 óra parancsnokpi- lótaként többpilótás helikopteren	Nincs	ATPL(H)		b)
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 a követelményei szerint annak bizonyítása, hogy képes parancsnokpi- lótaként 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 a követelményei szerint annak bizonyítása, hogy képes parancsnokpi- lótaként tevékenykedni	d)
ATPL(H) érvényes IR(H) jogosítással	> 500 óra többpilótás helikopteren	Az FCL.515 és az FCL.615 pont b) bekezdése szerinti, repüléstervezéssel és repülési teljesítme- nyekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	4. pont c) bekezdése szerint	5. pont c) bekezdése szerint	e)
ATPL(H) IR(H)- jogosultságok nélkül	> 500 óra többpilótás helikopteren	a 3. pont e) bekezdése szerint	4. pont d) bekezdése szerint	5. pont d) bekezdése szerint	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 teljesítme- nyekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása ii. az FCL.720.H pont b) bekezdése fennmaradó 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 értékelik	Nem alkalmazandó	g)
CPL/IR(H)	> 500 óra többpilótás helikopteren	i. az engedélyt kiadó tagállamban az FCL rész 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)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(H)	> 500 óra parancsnok-pilótaként egypilótás helikopteren	Nincs	Egypilótás helikopterre korlátozott CPL/IR(H) típusjogosításokkal	az FCL rész szerinti többpilótás típusjogosítás megszerzése	i)
CPL/IR(H)	< 500 óra parancsnok-pilótaként egypilótás helikopteren	Az FCL.310 pont és az FCL.615 pont b) bekezdése szerinti, repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	4. pont i) bekezdése szerint		j)
CPL(H)	> 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás helikopteren	Éjszakai jogosítás	Egypilótás helikopterre korlátozott CPL(H) típusjogosításokkal		k)
CPL(H)	< 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás helikopteren	Éjszakai jogosítás, az FCL.310 pont szerinti, repülési teljesítményekkel és repüléstervezéssel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	4. pont k) bekezdése szerint		l)
CPL(H) Éjszakai jogosítás nélkül	> 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás helikopteren		4. pont k) bekezdése szerint és VFR szerinti üzemeltetésre korlátozva	Az FCL rész szerinti többpilótás típusjogosítás és éjszakai jogosítás megszerzése	m)
CPL(H) Éjszakai jogosítás nélkül	< 500 óra parancsnokpilótaként egypilótás helikopteren	Az FCL.310 pont szerinti, repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	4. pont k) bekezdése szerint és VFR szerinti üzemeltetésre korlátozva		n)
PPL/IR(H)	≥ IFR-nek megfelelően ≥ 75 óra	Éjszakai jogosítás, ha a műszerjogosítás nem tartalmazza az éjszakai repülési jogosultságokat	PPL/IR(H) (PPL-re korlátozott IR)	Az FCL.615 pont b) bekezdése szerinti, repülési teljesítményekkel és repüléstervezéssel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	o)
PPL(H)	≥ 75 óra helikopteren	A rádió navigációs eszközök használatával kapcsolatos ismeretek bizonyítása	PPL(H)		p)

(*) Azok a CPL-engedélyesek, akik többpilótás típusjogosítással rendelkeznek, nem kötelesek ATPL(H) elméleti ismereteiket vizsgán bizonyítani, amennyiben ugyanazon a helikoptertípuson repülnek, viszont az FCL rész szerinti szakvizsgát ATPL(H) elméleti ismeretek jóváírásáért 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.

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) 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(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)
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.

III. MELLÉKLET

HARMADIK ORSZÁG RÉSZÉRŐL VAGY NEVÉBEN KIADOTT SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ELFOGADÁSÁRA VONATKOZÓ FELTÉTELEK**A. SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉRVÉNYESÍTÉSE****Általános**

1. Egy harmadik ország által a Chicagói Egyezmény 1. mellékletének megfelelően kiadott pilóta-szakszolgálati engedélyt egy tagállam illetékes hatósága érvényesítheti.

A pilótáknak ezt kérvényezniük kell annak a tagállamnak az illetékes hatóságánál, ahol laknak vagy letelepedtek, illetve ha nem laknak a tagállam területén, akkor ott ahol az üzemben tartó, amelynek alkalmazásában repülnek vagy repülni szándékoznak, székhellyel rendelkezik.

2. A szakszolgálati engedély érvényesítésének időtartama nem haladhatja meg az egy évet, feltéve, hogy az alapengedély érvényessége megmarad.

Ezt az időtartamot az érvényesítést kiadó illetékes hatóság csak egy alkalommal hosszabbíthatja meg, ha az érvényesítés időtartama alatt a pilóta kérvényt nyújtott be, vagy képzésen vesz részt egy az FCL rész szerint kiadandó szakszolgálati engedély megszerzése érdekében. A hosszabbítás az FCL rész szerint kiadandó szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges időszakra terjed ki.

A valamely tagállam által elfogadott szakszolgálati engedély birtokosa az FCL részben meghatározott feltételekkel összhangban gyakorolja jogosultságait.

Kereskedelmi célú légi fuvarozásra, illetve egyéb kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyek

3. A kereskedelmi célú légi fuvarozásra, illetve egyéb kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyek esetében az engedélyesnek a következő követelményeknek kell megfelelnie:

- a) jártassági vizsga formájában teljesíti a típus- vagy osztályjogosítás meghosszabbításának FCL rész szerinti, a meglévő engedély jogosultságaira vonatkozó követelményeit;
- b) számot ad az OPS rész és az FCL rész vonatkozó részeinek ismeretéről;
- c) számot ad angol nyelvtudásáról az FCL.055 pont szerint;
- d) rendelkezik a MED rész szerinti érvényes 1. osztályú orvosi minősítéssel;
- e) repülőgépek esetében megfelel a következő táblázatban megjelölt tapasztalati követelményeknek:

Meglévő engedély	Teljes repülési idő	Jogosultságok	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1 500 óra parancsnokpilótaként többpilótás repülőgépen	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás repülőgépen parancsnokpilótaként	a)
ATPL(A) vagy CPL(A)/IR (*)	> 1 500 óra parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként többpilótás repülőgépen, az üzemeltetési követelményeknek megfelelően	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás repülőgépen másodpilótaként	b)
CPL(A)/IR	> 1 000 óra parancsnokpilótaként a kereskedelmi légi fuvarozásban az IR megszerzése óta	Kereskedelmi légi fuvarozás egypilótás repülőgépen parancsnokpilótaként	c)
CPL(A)/IR	> 1 000 óra parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként egypilótás repülőgépen, az üzemeltetési követelményeknek megfelelően	Kereskedelmi légi fuvarozás egypilótás repülőgépen másodpilótaként az OPS rész szerint	d)
ATPL(A), CPL(A)/IR, CPL(A)	> 700 óra nem TMG repülőgépen, benne 200 óra abban a tevékenységi körben, amelyre az érvényesítést kérelmezték, és 50 óra az említett szerepkörben az előző 12 hónap során	Jogosultságok gyakorlása nem kereskedelmi légi fuvarozási céllal üzemeltetett repülőgépeken	e)

(1)	(2)	(3)	
CPL(A)	> 1 500 óra parancsnokpilótaként a kereskedelmi légi fuvarozásban, amely magában foglal 500 óra repülési időt vízirepülőgépen	Kereskedelmi légi fuvarozás egyrepülés repülőgépen parancsnokpilótaként	f)

(*) CPL(A)/IR-birtokos többpilótás repülőgépen az elfogadás előtt köteles az ICAO ATPL(A) szintű ismereteit bizonyítani.

f) helikopterek esetében megfelel a következő táblázatban megjelölt tapasztalati követelményeknek:

Meglévő engedély	Teljes repülési idő	Jogosultságok	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(H) érvényes IR jogosítással	> 1 000 óra parancsnokpilótaként többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren parancsnokpilótaként VFR és IFR szerinti üzemeltetés során	a)
ATPL(H) IR-jogosultságok nélkül	> 1 000 óra parancsnokpilótaként többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren parancsnokpilótaként VFR szerinti üzemeltetés során	b)
ATPL(H) érvényes IR jogosítással	> 1 000 óra pilótaként, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren másodpilótaként VFR és IFR szerinti üzemeltetés során	c)
ATPL(H) IR-jogosultságok nélkül	> 1 000 óra pilótaként, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren másodpilótaként VFR szerinti üzemeltetés során	d)
CPL(H)/IR (*)	> 1 000 óra pilótaként, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi fuvarozás többpilótás helikopteren másodpilótaként	e)
CPL(H)/IR	> 1 000 óra parancsnokpilótaként a kereskedelmi légi fuvarozásban az IR megszerzése óta	Kereskedelmi légi fuvarozás egyrepülés helikopteren parancsnokpilótaként	f)
ATPL(H) IR-jogosultságokkal vagy anélkül, CPL(H)/IR, CPL(H)	> 700 óra olyan helikoptereken, amelyek eltérnek a CS-27/29 vagy vele egyenértékű szabvány szerint minősített helikopterektől, ebből 200 óra abban a tevékenységi körben, amelyre az érvényesítést kérelmezték, és 50 óra az említett szerepkörben az előző 12 hónap során	Jogosultságok gyakorlása nem kereskedelmi légi fuvarozási céllal üzemeltetett helikoptereken	g)

(*) CPL(H)/IR-birtokos többpilótás helikopteren az elfogadás előtt köteles az ICAO ATPL szintű ismereteit bizonyítani.

Nem kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyek műszerjogosítással

4. A műszerjogosítással társított magánpilóta vagy a CPL, illetve az ATPL szakszolgálati engedélyek esetében, amennyiben a pilóta csak a magánpilóta jogosultságait kívánja gyakorolni, az engedélyesnek a következő követelményeknek kell megfelelnie:
 - a) jártassági vizsgát teljesít a meglévő szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő műszer- vagy típus-, illetve osztályjogosításhoz az FCL rész 7. és 9. függelékével összhangban;
 - b) számot ad tudásáról légi jog, repülésmeteorológiai kódok, repüléstervezés és repülési teljesítmények (IR-nek megfelelően), valamint emberi teljesítőképesség tárgykörökben;
 - c) számot ad angol nyelvtudásáról az FCL.055 pont szerint;
 - d) rendelkezik a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kiadott érvényes, legalább 2. osztályú orvosi minősítéssel;
 - e) rendelkezik legalább 100 órányi műszeres repülési tapasztalattal parancsnokpilótaként az adott légijármű-kategóriában.

Nem kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta-szakszolgálati engedélyek műszerjogosítás nélkül

5. A műszerjogosítás nélküli magánpilóta- vagy a CPL, illetve az ATPL szakszolgálati engedélyek esetében, amennyiben a pilóta csak a magánpilóta jogosultságait kívánja gyakorolni, az engedélyesnek a következő követelményeknek kell megfelelnie:
- a) számot ad tudásáról légi jog és emberi teljesítőképesség tárgykörökben;
 - b) sikeresen teljesíti a PPL-jártassági vizsgát az FCL részben rögzítettek szerint;
 - c) teljesíti az FCL rész típus- vagy osztályjogosítások kiadására vonatkozó, a meglévő szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő követelményeit;
 - d) rendelkezik a Chicagói Egyezmény 1. melléklete szerint kiadott legalább 2. osztályú orvosi minősítéssel;
 - e) számot ad nyelvismeretéről az FCL.055 pont szerint;
 - f) rendelkezik legalább 100 órányi repülési tapasztalattal pilótaként az adott légijármű-kategóriában.

Korlátozott időtartamú speciális feladatokra kiadott pilóta-szakszolgálati engedélyek érvényesítése

6. A fenti bekezdésektől eltérve, a gyártói repülések esetében a tagállamok elfogadhatnak a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban egy harmadik ország által kiállított szakszolgálati engedélyt maximum 12 hónapos időtartamra, korlátozott időtartamú speciális feladatokra, mint például: üzemeltetés megkezdése előtti gyakorlórepülés, bemutató, átszállító repülések vagy repülési tesztek, feltéve, hogy a kérelmező megfelel a következő követelményeinek:
- a) rendelkezik a Chicagói Egyezmény 1. mellékletével összhangban kiadott megfelelő szakszolgálati engedéllyel és orvosi minősítéssel, valamint kapcsolódó jogosításokkal vagy képesítésekkel;
 - b) közvetlenül vagy közvetve egy repülőgépgyártó alkalmazásában áll.

Ebben az esetben az engedélyes jogosultságait korlátozni kell a típusjogosítások első kiadásához szükséges repülési képzésre és vizsgáztatásra, az üzemeltetők pilótái által végzett bevezető járatrepülés felügyeletére, repülőgép kihe-lyezésére vagy átszállítására történő repülésekre, első járatrepülésre, bemutató repülésekre vagy repülési tesztekre.

B. SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK KONVERTÁLÁSA

1. Egy harmadik ország által a Chicagói Egyezmény 1. melléklete előírásainak megfelelően kiadott PPL/BPL/SPL, CPL vagy ATPL szakszolgálati engedélyt egy tagállam illetékes hatósága az FCL rész szerinti egypilótás osztály- vagy típus-jogosítással rendelkező PPL/BPL/SPL szakszolgálati engedéllyé konvertálhat.
- A pilótának ezt kérvényeznie kell annak a tagállamnak az illetékes hatóságánál, ahol lakik vagy letelepedett.
2. A szakszolgálati engedély birtokosának meg kell felelnie az adott légijármű-kategóriára meghatározott következő minimumkövetelményeknek:
- a) sikeres írásbeli vizsgát tesz a légi jog és az emberi teljesítőképesség tárgykörökben;
 - b) sikeres PPL-, BPL- vagy SPL-jártassági vizsgát tesz az FCL rész szerint (amelyik szükséges);
 - c) teljesíti a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítás kiadására a H. alrésszel összhangban meghatározott követelményeket;
 - d) rendelkezik a MED rész szerint kiadott érvényes, legalább 2. osztályú orvosi minősítéssel;
 - e) számot ad nyelvismeretéről az FCL.055 pont szerint;
 - f) teljesít legalább 100 óra repülési időt pilótaként.

C. OSZTÁLY- ÉS TÍPUSJOGOSÍTÁSOK ELFOGADÁSA

1. Egy harmadik ország által kiadott szakszolgálati engedélyben levő érvényes osztály- vagy típusjogosítás beilleszthető egy FCL rész szerinti szakszolgálati engedélybe, feltéve, hogy a kérelmező:
- a) megfelel az FCL rész szerint a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítás kiadására meghatározott tapasztalati követelményeknek és előfeltételeknek;
 - b) sikeresen teljesíti a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsgát az FCL rész szerint;
 - c) rendelkezik friss repülési gyakorlattal;

d) rendelkezik legalább:

- i. a repülőgép-osztályjogosításokhoz 100 órányi repülési tapasztalattal pilótaként az adott osztályban;
 - ii. a repülőgép-típusjogosításokhoz 500 órányi repülési tapasztalattal pilótaként az adott típuson;
 - iii. a 3 175 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb felszállótömegű, egy hajtóműves helikopterek esetében: 100 órányi repülési tapasztalattal pilótaként az adott típuson;
 - iv. az összes többi helikopter esetében: 350 órányi repülési tapasztalattal pilótaként az adott osztályban.
-

IV. MELLÉKLET

(MED RÉSZ)

A. ALRÉS

ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

1. SZAKASZ

*Általános rendelkezések***MED.A.001 Az illetékes hatóság**

E rész alkalmazásában az illetékes hatóság:

- a) a repülés-egészségügyi központok (AeMC) esetében:
 - 1. a repülés-egészségügyi központ fő működési helyeként szolgáló tagállam által kijelölt hatóság;
 - 2. ha a repülés-egészségügyi központ székhelye harmadik országban van, az Ügynökség;
- b) a repülőorvos-szakértő (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 repülőorvos-szakértő a repülőorvos-szakértői tanúsítvány kiadására vonatkozó kérelmet benyújtja;
- c) az általános orvos (GMP) esetében annak a tagállamnak a kijelölt hatósága, amelynek az általános orvos a tevékenység végzését bejelenti;
- d) utaskísérő személyzet egészségügyi alkalmassági vizsgálatát végző foglalkozás-egészségügyi orvos (OHMP) esetében annak a tagállamnak a kijelölt hatósága, amelynek a foglalkozás-egészségügyi orvos a tevékenység végzését bejelenti.

MED.A.005 Alkalmazási kör

Ez a 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; valamint
- d) az általános orvosok és a foglalkozás-egészségügyi orvosok képzése.

MED.A.010 Fogalommeghatározások

E rész alkalmazásában:

- „jóváhagyott orvosi vélemény”: az engedélyező hatóság által elismert szakorvos(ok) által objektív és megkülönböztetés-mentes kritériumok figyelembevételével alkotott, valamely konkrét esetre vonatkozó vélemény, amelyet szükség szerint légi közlekedési, illetve más szakértőkkel egyeztettek,
- „alkalmassági vizsgálat”: egy személy egészségügyi alkalmasságának megállapítása, amely az e részben előírtak szerint az illető kórtörténetén, illetve repülés-egészségügyi vizsgálatok, valamint szükség szerint olyan további vizsgálatok és/vagy tesztek kiértékelésén alapul, mint – többek között – az EKG, a vérnyomásmérés, a vérvizsgálat, a röntgenvizsgálat,
- „színbiztos”: a kérelmező képessége a légi navigációban alkalmazott színek gyors megkülönböztetésére és a légi közlekedésben használt színes fényjelzések helyes felismerésére,
- „szemész szakember”: szemész szakorvos vagy optometriai képzettséggel rendelkező és kóros állapotok felismerésére kiképzett optikus szakember,

- „vizsgálat”: szemrevételezés, tapintás, kopogtatás, hallgatóság vagy egyéb vizsgálati módok, melyek célja elsősorban egy kór diagnosztizálása,
- „kivizsgálás”: a kérelmező gyanított kóros állapotának értékelése vizsgálatok és tesztek segítségével abból a célból, hogy megállapítást nyerjen a kóros állapot fennállta, illetve hiánya,
- „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 kérelmezte szakszolgálati engedély kiadását, az e rész szerinti illetékes hatóság,
- „korlátozás”: olyan, az orvosi minősítésen, a szakszolgálati engedélyen 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,
- „fénytörési hiba”: a normál látástól a legrendellenesebb fénytörésű meridián mentén szabványos módszerekkel mért és dioptriában kifejezett eltérés.

MED.A.015 Orvosi titoktartás

Az orvosi vizsgálatba, alkalmassági vizsgálatba vagy 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, ha:

1. tudomása van egészségügyi alkalmassága bármilyen csökkenéséről, amely gátolhatja a szóban forgó jogosultságok biztonságos gyakorlásában;
2. olyan vényköteles vagy nem vényköteles gyógyszert szed vagy alkalmaz, amely akadályozhatja a vonatkozó engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását;
3. olyan orvosi, műtéti vagy egyéb kezelésben részesül, amely veszélyeztetheti a repülésbiztonságot.

b) Továbbá a szakszolgálati engedélyesnek haladéktalanul repülés-egészségügyi szakemberhez kell fordulnia, ha:

1. rajta sebészeti operációt vagy invazív beavatkozást végeztek;
2. bármely gyógyszer rendszeres szedésébe kezdett;
3. olyan súlyos személyi sérülést szenvedett, amelynek következtében nem tudja ellátni a repülőszemélyzet tagjaként rá háruló feladatokat;
4. olyan súlyos betegségben szenved, amelynek következtében nem tudja ellátni a repülőszemélyzet tagjaként rá háruló feladatokat;
5. várandós;
6. kórházba vagy más betegellátó intézménybe utalták;
7. első ízben van szüksége korrekciós lencsére.

c) Ezekben az esetekben:

1. az 1. és 2. osztályú orvosi minősítéssel rendelkezőnek repülés-egészségügyi központhoz vagy repülőorvos-szakértőhöz kell fordulnia. A repülés-egészségügyi központ, illetve a repülőorvos-szakértő megvizsgálja a szakszolgálati engedélyes egészségügyi alkalmasságát, és eldönti, hogy alkalmas-e jogosultságainak újbóli gyakorlására;
2. az LAPL orvosi minősítéssel rendelkezőnek repülés-egészségügyi központhoz vagy repülőorvos-szakértőhöz, illetve az orvosi minősítést aláíró általános orvoshoz kell fordulnia. A repülés-egészségügyi 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 bármennemű csökkenéséről, nem végezhet feladatokat légi járművön, illetve – megfelelő esetben – tartózkodnia kell az utaskísérő-személyzeti tanúsítványából fakadó jogosultságok gyakorlásától abban a mértékben, amely mértékben állapota akadályozza biztonsági feladatai és kötelezettségei végzésben.
- e) Ezenkívül a b) bekezdés 1–5. alpontjában meghatározott egészségügyi állapot fennállása esetén az utaskísérő személyzet tagjának haladéktalanul repülőorvos-szakértőhöz, repülés-egészségügyi központhoz vagy foglalkozás-egészségügyi, orvoshoz kell fordulnia. A repülőorvos-szakértő, a repülés-egészségügyi központ, illetve a foglalkozás-egészségügyi orvos megvizsgálja az utaskísérő személyzet tagjának egészségügyi alkalmasságát, és eldönti, hogy alkalmas-e biztonsági feladatai végzésének folytatására.

MED.A.025 A repülés-egészségügyi központok, a repülőorvos-szakértők, az általános orvosok és a foglalkozás-egészségügyi orvosok kötelezettségei

- a) Az orvosi vizsgálatok és/vagy alkalmassági vizsgálatok során a repülés-egészségügyi központok, a repülőorvos-szakértők, az általános orvosok és a foglalkozás-egészségügyi orvosok kötelesek:
1. biztosítani, hogy az illető személlyel nyelvi korlátok nélkül lehessen kommunikálni;
 2. tájékoztatni az illető személyt a kórtörténetével kapcsolatban tett elégtelen, pontatlan vagy hamis kijelentések következményeiről.
- b) A repülés-egészségügyi vizsgálatok és/vagy alkalmassági vizsgálat befejezése után a repülés-egészségügyi központ, a repülőorvos-szakértő, az általános orvos és a foglalkozás-egészségügyi orvos köteles:
1. tájékoztatni az illetőt arról, hogy egészségügyileg alkalmasnak találta-e vagy sem, illetve hogy továbbírányította-e az engedélyező hatósághoz, repülés-egészségügyi központhoz vagy repülőorvos-szakértőhöz;
 2. tájékoztatni az illetőt a repülésoktatásra, a szakszolgálati engedélyből fakadó jogosultságokra, illetve az utaskísérő-személyzeti tanúsítványra vonatkozó esetleges korlátozásokról;
 3. tájékoztatni az alkalmatlanná minősített személyt arról, hogy jogosult felülvizsgálatra; valamint
 4. orvosi minősítésért folyamodók esetében haladéktalanul benyújtani az engedélyező hatósághoz egy aláírt vagy elektronikusan hitelesített orvosi vizsgálati lapot, amely tartalmazza a vizsgálati eredményeket, valamint az orvosi minősítés egy példányát.
- c) A repülés-egészségügyi központ, a repülőorvos-szakértő, az általános orvos és a foglalkozás-egészségügyi orvos köteles a nemzeti jognak megfelelően nyilvántartást vezetni az e rész szerint elvégzett orvosi vizsgálatok és alkalmassági vizsgálatok részleteiről és azok eredményeiről.
- d) Ha az orvosi minősítéshez vagy felülvizsgálati célokból szükség van a repülés-egészségügyi adatlapokra, vizsgálati lapokra és egyéb releváns információkra, a repülés-egészségügyi központ, a repülőorvos-szakértő és az általános orvos köteles azokat kérésre megküldeni az illetékes hatóság egészségügyi szakértőjének.

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) A könnyű légi járműre érvényes pilóta-szakszolgálati engedély (LAPL) kérelmezőjének és az ilyen engedélyek jogosultjának legalább LAPL orvosi minősítéssel kell rendelkeznie.
- c) A magánpilóta-szakszolgálati engedély (PPL), a vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedély (SPL) vagy a ballonpilóta-szakszolgálati engedély (BPL) kérelmezőjének és az ilyen engedélyek jogosultjának legalább 2. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie.
- d) Az SPL vagy a BPL kereskedelmi vitorlázógép- és ballonrepüléseket végző kérelmezőjének vagy az ilyen engedélyek jogosultjának legalább 2. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie.
- e) Ha a magánpilóta- vagy könnyű légi járművekre érvényes pilóta-szakszolgálati engedély éjszakai repülési jogosítással is kiegészül, az engedély jogosultjának színbiztosnak kell lennie.
- f) A kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély (CPL), a többfős személyzet pilóta-szakszolgálati engedély (MPL) vagy a légitársasági pilóta-szakszolgálati engedély (ATPL) kérelmezőjének vagy az ilyen engedélyek jogosultjának 1. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie.
- g) Ha a magánpilóta-szakszolgálati engedély műszeres jogosítással is kiegészül, az engedély jogosultját az 1. osztályú orvosi minősítéssel rendelkezők tekintetében előírt rendszerességgel és szabvány szerint tisztahang-audiometriás vizsgálat alá kell vonni.
- h) A szakszolgálati engedélyes egyszerre csak egy, e 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 kell benyújtani.
- b) Az orvosi minősítés kérelmezője a repülés-egészségügyi központ, a repülőorvos-szakértő vagy az általános orvos rendelkezésére bocsátja a következőket:
1. személyazonosságot igazoló irat;
 2. aláírt nyilatkozat:
 - i. az illető kórtörténetére vonatkozó egészségügyi tényekről;
 - ii. arról, hogy az illetőn korábban végeztek-e orvosi minősítés kiállításához 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) Már meglévő orvosi minősítés újraérvényesítésének vagy megújításának kérelmezése esetén a kérelmezőnek a vonatkozó vizsgálatok előtt be kell mutatnia orvosi minősítését a repülés-egészségügyi központnak, a repülőorvos-szakértőnek vagy az általános orvosnak.

MED.A.040 Orvosi minősítések kiállítása, újraérvényesítése és megújítása

- a) Orvosi minősítés csak akkor adható ki, érvényesíthető újra, illetve újítható meg, ha a szükséges orvosi vizsgálatok és/vagy alkalmassági vizsgálatok lezárultak, és a kérelmezőt alkalmasnak minősítették.
- b) Első kiállítás
1. 1. osztályú orvosi minősítést repülés-egészségügyi központ állíthat ki.
 2. 2. osztályú orvosi minősítést repülés-egészségügyi központ vagy repülőorvos-szakértő állíthat ki.
 3. LAPL orvosi minősítést repülés-egészségügyi központ, repülőorvos-szakértő, illetve – ha azon tagállam nemzeti joga szerint, amelyben az engedélyt kiállították, megengedett – általános orvos állíthat ki.
- c) Újraérvényesítés és megújítás
1. 1. és 2. osztályú orvosi minősítés újraérvényesítését vagy megújítását repülés-egészségügyi központ vagy repülőorvos-szakértő végezheti el.
 2. LAPL orvosi minősítést repülés-egészségügyi központ, repülőorvos-szakértő, illetve – ha azon tagállam nemzeti joga szerint, amelyben az engedélyt kiállították, megengedett – általános orvos érvényesíthet újra vagy újíthat meg.
- d) Repülés-egészségügyi központ, repülőorvos-szakértő, illetve általános orvos csak abban az esetben állíthat ki, érvényesíthet újra, illetve újíthat meg orvosi minősítést, ha:
1. a kérelmező rendelkezésre bocsátja a teljes kórtörténetet és – amennyiben a repülés-egészségügyi központ, a repülőorvos-szakértő vagy az általános orvos ezt kéri – a kérelmező orvosa vagy más szakorvos által végzett vizsgálatok és tesztek eredményeit; valamint
 2. a repülés-egészségügyi központ, a repülőorvos-szakértő vagy az általános orvos a megfelelő orvosi minősítéshez szükséges vizsgálatok és tesztek alapján elvégezte a repülés-egészségügyi vizsgálatot, és meggyőződött arról, hogy a kérelmező megfelel e rész vonatkozó követelményeinek.
- e) A repülőorvos-szakértő, a repülés-egészségügyi központ vagy továbbírányítás esetén az engedélyező hatóság – amennyiben ez klinikailag indokolt – előírhat a kérelmező számára további orvosi vizsgálatokat és kivizsgálásokat, mielőtt az orvosi minősítést kiállítja, érvényesíti vagy megújítja.
- f) Az engedélyező hatóság megfelelő esetben kiállíthat, illetve újból kiállíthat orvosi minősítést, ha:
1. az esetet hozzá irányították;
 2. azt állapította meg, hogy ki kell igazítani a minősítésen feltüntetett adatokat.

MED.A.045 Orvosi minősítések érvényessége, újraérvényesítése és megújítása**a) Érvényesség**

1. Az 1. osztályú orvosi minősítés érvényességi ideje 12 hónap.
2. Az 1. osztályú orvosi minősítés érvényességi idejét hat hónapra kell csökkenteni azon szakszolgálati engedélyes esetében, aki:
 - i. részt vesz utasokat szállító egypilótás kereskedelmi légi közlekedési műveletekben, 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 40. életév betöltése előtt kiállított orvosi minősítés érvényessége megszűnik, miután az engedélyes betöltötte a 42. életévét;
 - ii. 24 hónap az engedélyes 40. és 50. életéve között. Az 50. életév betöltése előtt kiállított orvosi minősítés érvényessége megszűnik, miután az engedélyes betöltötte a 51. életévét; valamint
 - iii. 12 hónap, miután az 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 40. életév betöltése előtt kiállított orvosi minősítés érvényessége megszűnik, miután az engedélyes betöltötte a 42. életévét;
 - ii. 24 hónap, miután az engedélyes betöltötte a 40. életévét.
5. Az orvosi minősítés, valamint az ahhoz kapcsolódó vizsgálat vagy szakorvosi kivizsgálás érvényességi ideje:
 - i. a kérelmezőnek az orvosi vizsgálat idején betöltött korától függ; és
 - ii. első kiállítás vagy megújítás esetén az orvosi vizsgálat időpontja alapján; újraérvényesítés esetén a lejáratú időt a korábbi orvosi minősítés lejáratú időpontja alapján kell kiszámítani.

b) Újraérvényesítés

Az orvosi minősítés újraérvényesítéséhez szükséges vizsgálatokat és/vagy alkalmassági vizsgálatokat legkorábban 45 nappal az orvosi minősítés lejáratú időpontja előtt lehet elvégezni.

c) Megújítás

1. Ha az orvosi minősítéssel rendelkező nem felel meg a b) pontban foglaltaknak, megújítási vizsgálat és/vagy alkalmassági vizsgálat szükséges.
2. 1. és 2. osztályú orvosi minősítés esetén:
 - i. ha az orvosi minősítés már több mint két éve lejárt, a repülés-egészségügyi központ, illetve a repülőorvos-szakértő csak a kérelmező repülés-egészségügyi adatainak értékelése után végzi el a megújítással kapcsolatos vizsgálatot;
 - ii. ha az orvosi minősítés már több mint öt éve lejárt, az első kiállításra vonatkozó vizsgálati követelményeket kell alkalmazni, az alkalmassági vizsgálatnak pedig az újraérvényesítésre vonatkozó követelményeken kell alapulnia.
3. Az LAPL orvosi minősítés esetében a repülés-egészségügyi központnak, a repülőorvos-szakértőnek, illetve az általános orvosnak meg kell vizsgálnia a kérelmező kórtörténetét, és el kell végeznie a MED.B.095 pont szerinti repülés-egészségügyi vizsgálatot és/vagy alkalmassági vizsgálatot.

MED.A.050 Továbbírányítás

- a) Amennyiben az 1. vagy 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét a MED.B.001 pont értelmében az engedélyező hatósághoz irányítják, a repülés-egészségügyi 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 repülés-egészségügyi központhoz irányítják, az általános orvosnak meg kell küldenie a repülés-egészségügyi központ vagy a repülés-egészségügyi szakorvos részére a megfelelő orvosi dokumentumokat.

B. ALRÉS

PILÓTÁK ORVOSI MINŐSÍTÉSÉRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

1. SZAKASZ

Általános rendelkezések

MED.B.001 Orvosi minősítésekben foglalt korlátozások

a) Az 1. és 2. osztályú orvosi minősítésekben foglalt korlátozások

1. Amennyiben a kérelmező nem teljesíti teljes mértékben a megfelelő osztályú orvosi minősítéssel kapcsolatos érintő követelményeket, de feltehetően nem fogja veszélyeztetni a repülésbiztonságot, a repülés-egészségügyi központ vagy a repülőorvos-szakértő:
 - i. az 1. osztályú orvosi minősítést kérelmezők esetében a kérelmező egészségügyi alkalmasságára vonatkozó döntést az engedélyező hatóság hatáskörébe utalja, az ebben az alrészben jelzett módon;
 - ii. azokban az esetekben, amelyekre vonatkozóan ez az alrész nem rendelkezik az engedélyező hatósághoz történő továbbirányításról, 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;
 - iii. a 2. osztályú orvosi minősítést kérelmezők esetében felméri, hogy a kérelmező biztonságosan el tudja-e látni a feladatait az orvosi minősítésben foglalt egy vagy több korlátozással, és – az engedélyező hatósággal történő egyeztetést követően – kiállítja az orvosi minősítést a szükséges korlátozás(ok) feltüntetésével;
 - iv. a repülés-egészségügyi központ vagy a repülőorvos-szakértő anélkül is újraérvényesítheti, vagy megújíthatja az orvosi minősítést, hogy a kérelmezőt az engedélyező hatósághoz irányítaná.

b) Az LAPL orvosi minősítésben foglalt korlátozások

1. Ha a kérelmező kórtörténetének alapos tanulmányozása után az általános orvos úgy ítéli meg, hogy a kérelmező nem felel meg teljeskörűen az egészségügyi alkalmassági követelményeknek, a repülés-egészségügyi központba vagy a repülőorvos-szakértőhöz irányíthatja a kérelmezőt, kivéve, ha a korlátozás mindössze korrekciós lencse használatára vonatkozik.
2. LAPL orvosi minősítést kérelmező továbbirányítása esetén a repülés-egészségügyi központ vagy a repülőorvos-szakértő 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 repülés-egészségügyi központnak, illetve a repülés-egészségügyi szakorvosnak mindenkor mérlegelnie kell, hogy a pilóta 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 repülés-egészségügyi 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.

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 hatósághoz irányították, a szóban forgó hatóságnak fel kell mérnie, hogy kiadható-e részére az orvosi minősítés OML korlátozással („csak képesített másodpilótaként vagy képesített másodpilótával repülhet”). Az erre vonatkozó értékelést az engedélyező hatóságnak kell elvégeznie.

- 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 teljes körű képzettséggel rendelkezik, nem vonatkozik rá az OML korlátozás, és még nem töltötte be a 60. életévét.
 - iii. Az 1. osztályú orvosi minősítés OML korlátozását kizárólag az engedélyező hatóság 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 teljes körű képesítéssel rendelkezik arra, hogy parancsnokpilótaként járjon el az adott osztályú, illetve típusú légi járművön; a légi jármű kétkormányos és a másik pilóta a kormányonál foglal helyet.
 - ii. A 2. osztályú orvosi minősítés OSL korlátozását repülés-egészségügyi központ vagy repülés-egészségügyi szakorvos rendelheti el, illetve vonhatja vissza, az engedélyező hatósággal történő egyeztetést követően.
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 repülés-egészségügyi központ vagy repülőorvos-szakértő rendelheti el, az engedélyező hatósággal történő egyeztetést követően.
 - iii. Az LAPL orvosi minősítés OPL korlátozását repülés-egészségügyi központ vagy repülőorvos-szakértő rendelheti el.
- e) Ha a repülésbiztonság biztosításához szükséges, az orvosi minősítés jogosultjára vonatkozóan bármilyen egyéb korlátozás is elrendelhető.
- f) Az orvosi minősítésben fel kell tüntetni a jogosultjára vonatkozóan elrendelt valamennyi korlátozást.

2. SZAKASZ

Az 1. és 2. osztályú orvosi minősítésekkel kapcsolatos egészségügyi követelmények

MED.B.005 Általános rendelkezések

a) Az orvosi minősítést kérelmezőnél nem állhat fenn az alábbiak egyike sem:

1. veleszületett vagy szerzett rendellenesség;
2. aktív, látens, heveny vagy krónikus betegség vagy munkaképesség-csökkenés;
3. seb, sérülés vagy műtéti következmény;
4. bármely vényköteles vagy nem vényköteles terápiás, diagnosztikai vagy preventív gyógyszer hatása vagy mellékhatása;

amely olyan mértékű funkcionális képességcsökkenést eredményezne, amely akadályozhatja az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását, vagy valószínűsítene, hogy a kérelmező hirtelen képtelenné válik az engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlására.

b) Olyan esetekben, amikor az engedélyező hatóság jogosult az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének egészségügyi alkalmasságával kapcsolatos döntés meghozatalára, a szóban forgó hatóság átruházhatja döntési jogát egy repülés-egészségügyi központra, kivéve, ha OML szükséges.

c) Olyan esetekben, amikor az engedélyező hatóság jogosult 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének egészségügyi alkalmasságával kapcsolatos döntés meghozatalára, a szóban forgó hatóság átruházhatja döntési jogát egy repülés-egészségügyi központra vagy egy repülőorvos-szakértőre, kivéve, ha OSL vagy OPL szükséges.

MED.B.010 Szív- és érrendszer

a) Vizsgálat

1. Standard, 12 elvezetési nyugalmi elektrokardiogramot (EKG) és jelentést kell készíteni klinikailag indokolt esetben; és:
 - i. 1. osztályú orvosi minősítés esetében az orvosi minősítés első kiállításának érdekében végzett vizsgálatkor, majd 30 éves korig öt évente, 40 éves korig két évente, 50 éves korig évente, ezt követően pedig minden újraérvényesítési vagy megújítási vizsgálatkor;
 - ii. 2. osztályú orvosi minősítés esetében az első vizsgálatkor 40 éves kor felett, majd 50 éves kor felett két 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 és ezt követően négyévente.
4. 1. osztályú orvosi minősítés esetében az orvosi minősítés első kiállítását szolgáló vizsgálat, 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. A kérelmezőnél nem állhat fenn olyan szív- és érrendszeri probléma, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.
2. Alkalmatlannak minősül az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője, ha esetében fennáll az alábbiak valamelyike:
 - i. a mellkasi vagy szuprarenális hasi aorta aneurizmája műtét előtt vagy után;
 - ii. bármely szívbillentyű jelentős funkcionális rendellenessége;
 - iii. szív vagy szív-tüdő átültetés.
3. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani, ha esetében az igazolt kórtörténet vagy diagnózis szerint fennáll az alábbiak valamelyike:
 - i. perifériás artéria betegsége műtét előtt vagy után;
 - ii. a hasi aorta aneurizmája műtét előtt vagy után;
 - iii. funkcionális szempontból nem jelentős szívbillentyű-rendellenesség;
 - iv. szívbillentyűműtét utáni állapot;
 - v. a szívburok, a szívizom vagy a szívbelhártya rendellenessége;
 - vi. veleszületett szívrendellenesség korrekciós műtét előtt vagy után;
 - vii. visszatérő vazovagális ájulás;
 - viii. artériás vagy vénás trombózis;
 - ix. tüdőembólia;
 - x. szisztémás véralvadásgátló kezelést igénylő szív- és érrendszeri állapot.
4. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét, ha esetében az igazolt diagnózis szerint fennáll a fenti 2. vagy 3. pontban meghatározott állapotok valamelyike, alkalmassá minősítése előtt kardiológiai értékelésnek kell alávetni egyeztetve az engedélyező hatósággal.

c) Vérnyomás

1. A vérnyomást minden vizsgálat alkalmával meg kell mérni.
2. A kérelmező vérnyomásának a normális értéktartományon belül kell lennie.
3. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője, amennyiben:
 - i. esetében tünetekkel járó alacsony vérnyomás áll fenn; vagy
 - ii. vérnyomása – kezelt vagy kezelés nélküli állapotban – vizsgálat esetén következetesen meghaladja a 160 Hgmm szisztolés és/vagy 95 Hgmm diasztolés értéket,alkalmatlannak minősül.

4. A vérnyomás beállítását célzó gyógyszerelés megkezdése az orvosi minősítés ideiglenes felfüggesztését teszi szükségessé a jelentős mellékhatások kizárása érdekében.

d) *Koszorúér-betegség*

1. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét, ha esetében

- i. iszkémiás szívbetegség gyanítható;
- ii. angina elleni kezelést nem igénylő, tünetekkel nem járó kisebb koszorúér-betegség áll fenn,

az engedélyező hatósághoz kell irányítani, és alkalmassá minősítése előtt kardiológiai értékelésnek kell alávetni az iszkémiás szívbetegség kizárása érdekében.

2. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét, ha esetében fennáll a fenti 1. pontban részletezett állapotok valamelyike, alkalmassá minősítése előtt kardiológiai értékelésnek kell alávetni.

3. Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében fennáll az alábbiak 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 diagnózis szerint fennáll az alábbiak valamelyike:

- i. iszkémiás szívbetegség;
- ii. szívizominfarktus;
- iii. koszorúér-betegség miatti revaskularizáció.

5. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét, ha szívizominfarktust vagy koszorúér-betegség miatti műtétet követően tünetmentes, alkalmassá minősítése előtt kielégítő kardiológiai értékelésnek kell alávetni, egyeztetve az engedélyező hatósággal. Az 1. osztályú orvosi minősítés újraérvényesítésének kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani.

e) *Ritmus- és ingerületvezetési zavarok*

1. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőt az engedélyező hatósághoz kell irányítani, ha esetében a szív bármilyen jelentős ingerületvezetési vagy ritmuszavara áll fenn, 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.

2. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét, ha esetében fennáll a fenti 1. pontban részletezett állapotok valamelyike, alkalmassá minősítése előtt kielégítő kardiológiai értékelésnek kell alávetni, egyeztetve az engedélyező hatósággal.

3. A kérelmező, ha esetében fennáll az alábbiak 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,

minden egyéb rendellenesség hiányában és kielégítő kardiológiai értékelés alapján alkalmassá minősíthető.

4. A kérelmezőt, ha kórtörténetében szerepel:

- i. ablációs kezelés;
- ii. ritmusszabályozó (pacemaker) beültetése,

alkalmassá minősítése előtt kielégítő szív- és érrendszeri értékelésnek kell alávetni. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének állapotát az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni.

5. Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében fennáll az alábbiak 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).

MED.B.015 Légzőrendszer

a) Alkalmatlannak minősül a jelentősen csökkent légzésfunkciójú kérelmező. A légzésfunkció helyreállása és kielégítő volta esetén mérlegelhető az alkalmassá minősítés.

b) Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője első vizsgálatkor és klinikailag indokolt esetben légzésfunkciós vizsgálatokon vesz részt.

c) A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezője klinikailag indokolt esetben légzésfunkciós vizsgálatokon vesz részt.

d) A kérelmezőt, ha esetében a kórtörténet vagy az igazolt diagnózis szerint fennáll:

- 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,

alkalmassá minősítése előtt kielégítő légzőszervi értékelésnek kell alávetni. A kérelmezőt, ha esetében az igazolt diagnózis szerint fennállnak a 3. és 5. pontban meghatározott állapotok, alkalmassá minősítése előtt kielégítő kardiológiai értékelésnek kell alávetni.

e) Repülés-egészségügyi vizsgálat:

1. az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani, ha esetében fennáll a fenti d) pontban részletezett állapotok valamelyike;

2. a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének állapotát az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni, ha esetében fennáll a fenti d) pontban részletezett állapotok valamelyike.

f) Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezője, ha esetében teljes tüdőfél-eltávolítást végeztek, alkalmatlannak minősül.

MED.B.020 Emésztőrendszer

a) A kérelmezőnél nem állhat fenn a gyomor-bél traktust vagy annak függelékeit érintő semmilyen funkcionális vagy szervi elváltozással járó betegség, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.

b) 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.

c) A kérelmezőnél nem állhat fenn sérv, amely esetleg képességeket korlátozó tünetekhez vezethet.

d) A kérelmező, ha gasztrointesztinális zavarokban szenved, beleértve a következőket:

1. gyógyszeres kezelést igénylő, visszatérő emésztési zavar;

2. hasnyálmirigy-gyulladás;

3. tünetekkel járó epekövesség;

4. az igazolt diagnózis vagy a 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;

alkalmatlannak minősül. Eredményes kezelés vagy műtétet követő teljes felépülés után, kielégítő gasztroenterológiai értékelés alapján alkalmassá minősíthető.

e) Repülés-egészségügyi vizsgálat:

1. az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani, ha esetében a diagnózis szerint fennáll a 2., 4. és 5. pontban meghatározott állapotok valamelyike;

2. a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének alkalmasságát az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni, ha a kérelmező hasnyálmirigy-gyulladásban szenved.

MED.B.025 Anyagsere- és endokrin rendszer

a) A kérelmezőnél nem állhat fenn semmilyen funkcionális vagy szervi elváltozással járó anyagsere-, táplálkozási vagy endokrin zavar, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.

b) Az anyagsere-, táplálkozási vagy endokrin működési zavarban szenvedő kérelmező az állapot igazolt stabilitása esetén és kielégítő repülés-egészségügyi értékelés alapján alkalmassá minősíthető.

c) *Cukorbetegség*

1. Az inzulint igénylő cukorbeteg kérelmező alkalmatlannak minősül.

2. Az inzulint nem igénylő cukorbetegségben szenvedő kérelmező alkalmatlannak minősül, kivéve, ha igazolható, hogy a vércukorszint kontrollját elérték.

d) Repülés-egészségügyi vizsgálat:

1. az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani, ha esetében a vércukorszint kontrollja érdekében inzulinról eltérő gyógyszer alkalmazása szükséges;
2. a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének alkalmasságát az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni, ha esetében a vércukorszint kontrollja érdekében inzulinról eltérő gyógyszer alkalmazása szükséges.

MED.B.030 Hematológia

a) A kérelmezőnél nem állhat fenn semmilyen hematológiai betegség, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.

b) 1. osztályú orvosi minősítés esetében a hemoglobinszintet az orvosi minősítés kiadását célzó valamennyi vizsgálat alkalmával ellenőrizni kell.

c) A kérelmező, ha esetében olyan kóros hematológiai állapot áll fenn, mint:

1. alvadási, vérzéses vagy trombózisos zavar;
2. krónikus leukémia,

kielégítő repülés-egészségügyi értékelés alapján alkalmassá minősíthető.

d) Repülés-egészségügyi vizsgálat:

1. az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani, ha esetében fennáll a fenti c) pontban meghatározott állapotok valamelyike;
2. a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének alkalmasságát az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni, ha esetében fennáll a fenti c) pontban meghatározott állapotok valamelyike.

e) Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani, ha az alább meghatározott hematológiai állapotok valamelyikében szenved:

1. hemoglobinnal kapcsolatos rendellenesség, ideértve egyebek közt a vérszegénységet, a policitémiát és a hemoglobinopátiát;
2. jelentős nyirokszervi megnagyobbodás;
3. lépmeagnagyobbodás.

MED.B.035 Genitourinális szervek

a) A kérelmezőnél nem állhat fenn a vesét vagy a nemi és húgyúti rendszert vagy annak függelékeit érintő semmilyen funkcionális vagy szervi elváltozással járó betegség, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.

b) Minden repülés-egészségügyi vizsgálat során vizeletelemzést is kell végezni. A vizelet nem tartalmazhat semmilyen rendellenes, patológiásnak ítélt elemet.

c) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében a vese vagy a húgyutak bármely részében betegség vagy műtéti eljárás bármilyen következménye mutatkozik, amely képességhatároló hatású lehet, különös tekintettel a szűkület vagy kompresszió okozta bármilyen akadályozottságra.

d) A kérelmező, ha esetében olyan genitourinális szervi zavar áll fenn, mint:

1. vesebetegség;
2. egy vagy több húgyúti kő, vagy a kórtörténetben szereplő veseköves görcs,

kielégítő veseműködési/urológiai értékelés alapján alkalmassá minősíthető.

e) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha a húgyúti rendszert érintő nagy műtéti beavatkozáson esett át, beleértve a fenti szervek teljes vagy részleges eltávolítását vagy megkerülését; alkalmassá minősítése előtt a kérelmező állapotát a teljes felépülés után újra kell értékelni. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét újraértékelés céljából az engedélyező hatósághoz kell irányítani.

MED.B.040 Fertőző betegségek

- a) A kérelmezőnél a kórtörténet vagy a klinikai diagnózis szerint nem állhat fenn semmilyen fertőző betegség, amely akadályozhatja a vonatkozó engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.
- b) A HIV-pozitív kérelmező kielégítő repülés-egészségügyi értékelés alapján alkalmassá minősíthető. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani.

MED.B.045 Szülészet és nőgyógyászat

- a) A kérelmezőknél nem állhat fenn semmilyen funkcionális vagy szervi elváltozással járó szülészeti vagy nőgyógyászati állapot, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.
- b) Jelentős nőgyógyászati műtéten átesett kérelmező a teljes felépülésig alkalmatlannak minősül.
- c) *Várandósság*
1. Várandósság esetén, amennyiben a repülés-egészségügyi központ vagy a repülőorvos-szakértő úgy ítéli meg, hogy az engedély birtokosa alkalmas jogosultságainak gyakorlására, az orvosi minősítés érvényességi idejét a várandósság 26. hetének végéig kell korlátozni. Ezen időpont után a minősítést fel kell függeszteni. A felfüggesztést a várandósság végét követő teljes felépülést követően kell megszüntetni.
 2. Az 1. osztályú orvosi minősítés birtokosa az engedélyében foglalt jogosultságait kizárólag a terhesség 26. hetéig gyakorolhatja, OML korlátozással. Ebben az esetben a MED.B.001 pont ellenére az OML korlátozást a repülés-egészségügyi központ vagy a repülőorvos-szakértő írhatja elő és oldhatja fel.

MED.B.050 Csont- és izomrendszer

- a) A kérelmezőknél nem állhat fenn a csontok, ízületek, izmok vagy inak semmilyen veleszületett vagy szerzett rendellenessége, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.
- b) A kérelmezőnek elegendő ülésmagassággal, kéz- és lábhosszal és izomerővel kell rendelkeznie a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlásához.
- c) A kérelmezőnek kielégítően kell tudnia funkcionálisan használni csont- és izomrendszerét annak érdekében, hogy képes legyen a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlására. A kérelmező alkalmasságát az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni.

MED.B.055 Pszichiátria

- a) A kérelmezőnél a kórtörténet vagy a klinikai diagnózis szerint nem állhat fenn semmilyen – heveny vagy krónikus, veleszületett vagy szerzett – pszichiátriai betegség vagy munkaképesség-csökkenés, állapot vagy zavar, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.
- b) A kérelmező, ha alkohol vagy pszichotróp anyagok fogyasztása vagy ezekkel való visszaélés miatt mentális vagy magatartási zavarban szenved, a felépülésig és a szerhasználattól való mentességig, valamint az eredményes kezelést követő kielégítő pszichiátriai értékelés elvégzéséig alkalmatlannak minősül. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének alkalmasságát az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni.
- c) A kérelmezőt, ha esetében olyan pszichiátriai állapot áll fenn, mint:
1. hangulatzavar;
 2. neurotikus zavar;
 3. személyiségzavar;
 4. mentális vagy magatartási zavar,

alkalmassá minősítése előtt kielégítő pszichiátriai értékelésnek kell alávetni.

- d) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha kórtörténete szerint egy vagy több alkalommal megkísérelt szándékosan kárt tenni önmagában. A kérelmezőt alkalmassá minősítése előtt kielégítő pszichiátriai értékelésnek kell alávetni.

e) Repülés-egészségügyi vizsgálat:

1. az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani, ha esetében fennáll a fenti b), c) vagy d) pontban részletezett állapotok valamelyike;
2. a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének alkalmasságát az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni, ha esetében fennáll a fenti b), c) vagy d) pontban részletezett állapotok valamelyike.

f) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében az igazolt kórtörténet vagy a klinikai diagnózis szerint skizofrénia, skizotípiás és delúzióv rendellenesség áll fenn.

MED.B.060 Pszichológia

- a) A kérelmezőnél nem állhat fenn semmilyen igazolt pszichológiai probléma, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.
- b) A pszichiátriai vagy neurológiai szakorvosi vizsgálat részeként vagy annak kiegészítéseként pszichológiai értékelésre lehet szükség.

MED.B.065 Neurológia

- a) A kérelmezőnél az igazolt kórtörténet vagy a klinikai diagnózis szerint nem állhat fenn olyan neurológiai állapot, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.
- b) A kérelmező, ha esetében az igazolt kórtörténet vagy klinikai diagnózis szerint fennállnak:

1. epilepszia;
2. bizonytalan eredetű tudatzavar visszatérő epizódjai,

alkalmatlannak minősül.

c) A kérelmezőt, ha esetében az igazolt kórtörténet vagy klinikai diagnózis szerint fennállnak:

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. bizonytalan eredetű tudatzavar egyszeri epizódja;
6. fejsérülést követő eszméletvesztés;
7. penetráló agysérülés;
8. gerincvelő vagy környéki ideg károsodása,

alkalmassá minősítése előtt további értékelésnek kell alávetni. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének alkalmasságát az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni.

MED.B.070 Látórendszer

- a) A kérelmezőknél nem állhat fenn a szem vagy annak függelékei működését érintő semmilyen rendellenesség vagy – veleszületett vagy szerzett, heveny vagy krónikus – kóros állapot, vagy szemműtét vagy -sérülés bármilyen következménye, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.

b) Vizsgálat

1. 1. osztályú orvosi minősítés esetében:

- i. az első vizsgálat részét képezi az átfogó szemvizsgálat, melyet a szem fénytörésétől és funkcionális teljesítményétől függően rendszeresen el kell végezni; és
- 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; és
- ii. klinikailag indokolt esetben átfogó szemvizsgálatot kell végezni.

c) A távoli látásélesség előírt értéke, korrekcióval vagy anélkül:

1. 1. osztályú orvosi minősítés esetében 6/9 (0,7) vagy ennél jobb mindkét szemem külön-külön, a két szem látásélessége pedig együttesen 6/6 (1,0) vagy ennél jobb;
2. 2. osztályú orvosi minősítés esetében 6/12 (0,5) vagy ennél jobb mindkét szemem külön-külön, a két szem látásélessége pedig együttesen 6/9 (0,7) vagy ennél jobb. A kérelmező, ha esetében az egyik szem látásélessége elmarad az előírttól, kielégítő szemészeti vizsgálat alapján alkalmassá minősíthető, az engedélyező hatósággal történő egyeztetést követően;
3. alkalmatlannak minősül az 1. osztályú orvosi minősítés első kiállítását kérelmező, ha esetében az egyik szem látásélessége elmarad az előírásostól. Újraérvényesítés esetén a kérelmezőt az engedélyező hatósághoz kell irányítani, ha esetében az egyik szem látásélessége az előírt érték alá csökkent; ha nem valószínű, hogy ez akadályozza a vonatkozó engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását, a kérelmező alkalmassá minősíthető.

d) 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, korrekcióval, amennyiben azt számára felírták.

e) Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének normális látótérrel és normál binokuláris funkcióval kell rendelkeznie.

f) A szemműtéten átesett kérelmező kielégítő szemészeti értékelés alapján alkalmassá minősíthető.

g) Szemész szakorvos által végzett kielégítő vizsgálat alapján alkalmassá minősíthető az a kérelmező, akinek esetében a klinikai diagnózis szerint keratoconus áll fenn. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani.

h) A kérelmező, akinek esetében az alábbiak állnak fenn:

1. asztigmia;
2. anizometrópia,

kielégítő szemészeti értékelés alapján alkalmassá minősíthető.

i) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében kettőslátás áll fenn.

j) Szemüveg és kontaktlencse. Amennyiben a kielégítő látásfunkció csak korrekcióval érhető el, akkor:

1. i. távolra látáshoz a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok gyakorlása során szemüveget vagy kontaktlencsét kell viselni;
- ii. közelre látáshoz az engedélyben szereplő jogosultságok gyakorlása során olvasószemüveget kell készenlétben tartani;
2. a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok gyakorlása során azonnali használatra alkalmas, hasonló korrekciós tartalékszemüveget kell készenlétben tartani;
3. a korrekciónak optimális látásfunkciót kell biztosítania, valamint jól tolerálhatónak és repülési célra alkalmasnak kell lennie;
4. kontaktlencse viselése esetén a lencsének a távolra látást kell szolgálnia, valamint monofokálisnak, nem színezettnak és jól tolerálhatónak kell lennie;
5. a nagy fénytörési hibával rendelkező kérelmezőnek kontaktlencsét vagy magas törésmutatójú szemüveglencsét kell alkalmaznia;

6. a látásra vonatkozó követelmények teljesítéséhez legfeljebb egy szemüveg alkalmazandó;
7. ortokeratológiai kontaktlencsék nem használhatók.

MED.B.075 Színlátás

- a) A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes azonnal felismerni a feladatai biztonságos teljesítéséhez szükséges színeket.
- b) *Vizsgálat*
 1. a kérelmezőnek az orvosi minősítés első kiállításához teljesítenie kell az Ishihara-tesztet.
 2. az Ishihara-tesztet nem teljesítő kérelmező további színfelismerési vizsgálaton vesz részt annak megállapítása érdekében, hogy színbiztos-e.
- c) Az 1. osztályú orvosi minősítés esetében a kérelmezőnek normál színfelismeréssel kell rendelkeznie vagy színbiztosnak kell lennie. A további színfelismerési vizsgálatot nem teljesítő kérelmező alkalmatlannak minősül. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani.
- d) Ha a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezője nem ismeri fel kielégítően a színeket, repülési jogosultságait kizárólag nappalra kell korlátozni.

MED.B.080 Fül-orr-gégészet

- a) A kérelmezőnél nem állhat fenn a fül, az orr, az orrmelléküregek vagy a torok – beleértve a szájüreget, a fogakat és a gégét – működését érintő semmilyen rendellenesség vagy – veleszületett vagy szerzett, heveny vagy krónikus – kóros állapot, vagy műtét vagy sérülés bármilyen következménye, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.
- b) A hallásnak a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlása tekintetében kielégítőnek kell lennie.
- c) *Vizsgálat*
 1. A hallás minden vizsgálat alkalmával vizsgálandó.
 - i. Az 1. és 2. osztályú orvosi minősítés esetében, amennyiben az engedélyt műszeres jogosítással kívánják kiegészíteni, a hallást tisztahang-audiometriával kell vizsgálni az első vizsgálat alkalmával, majd a későbbi újraérvényesítési vagy megújítási vizsgálatok alkalmával 40 éves korig ötévente, ezt követően pedig kétévente.
 - 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.
 - iii. A kérelmezőknek, ha nagyothall, 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.
- d) Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét, ha esetében fennáll:
 1. a belső vagy középfüllet érintő, heveny vagy krónikus, aktív kóros folyamat;
 2. egyik vagy mindkét dobhártya nem gyógyult perforációja vagy működési zavara;
 3. az egyensúlyszerv működésének zavara;
 4. az orrjáratok jelentős szűkülete;
 5. orrmelléküreg-működési zavar;
 6. a szájüreg vagy a felső légutak jelentős deformitása vagy jelentős, heveny vagy krónikus fertőzése;
 7. a beszéd vagy a hangképzés jelentős zavara,

további orvosi vizsgálatnak és értékelésnek kell alávetni annak megállapítása érdekében, hogy állapota nem akadályozza-e a vonatkozó engedélyben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.

e) Repülés-egészségügyi vizsgálat:

1. az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani, ha esetében az egyensúlyszerv működésének zavara áll fenn;
2. a 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének alkalmasságát, ha a kérelmező az egyensúlyszerv működési zavarában szenved, az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni.

MED.B.085 Bőrgyógyászat

A kérelmezőknél nem állhat fenn olyan igazolt bőrgyógyászati állapot, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.

MED.B.090 Onkológia

- a) A kérelmezőknél nem állhat fenn semmilyen igazolt, elsődleges vagy másodlagos rosszindulatú betegség, amely akadályozhatja a vonatkozó engedély(ek)ben szereplő jogosultságok biztonságos gyakorlását.
- b) Rosszindulatú betegség kezelését követően a kérelmezőt alkalmassá minősítése előtt kielégítő onkológiai értékelés alá kell vonni. Az 1. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjét az engedélyező hatósághoz kell irányítani. A 2. osztályú orvosi minősítés kérelmezőjének alkalmasságát az engedélyező hatósággal egyeztetve kell értékelni.
- c) Alkalmatlannak minősül a kérelmező, ha esetében az igazolt 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/vagy 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 kérelmező valamennyi újraértékelésének, valamint az olyan esetben végzett értékelésnek, amikor a kérelmező kórtörténete nem áll a szakértő rendelkezésére, legalább az alábbiakat kell magában foglalnia:
 1. klinikai szempontú vizsgálat;
 2. vérnyomásmérés;
 3. vizeletvizsgálat;
 4. látásvizsgálat;
 5. hallásvizsgálat.
- d) Az első értékelést követően az 50. életévét be nem töltött kérelmező újraértékeléseinek az alábbiakat kell magában foglalnia:
 1. az LAPL-engedélyes kórtörténetének értékelése; és
 2. a c) pontban meghatározott vizsgálatok a repülés-egészségügyi központ, a repülőorvos-szakértő vagy az általános orvos által a legjobb repülés-egészségügyi gyakorlattal összhangban szükségesnek tartott mértékben.

C. ALRÉS

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
 - 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.

D. ALRÉS

REPÜLŐORVOS-SZAKÉRTŐK (AME), ÁLTALÁNOS ORVOSOK (GMP), FOGLALKOZÁS-EGÉSZSÉGÜGYI ORVOSOK (OHMP)

1. SZAKASZ

Repülőorvos-szakértők

MED.D.001 Jogosultságok

- a) A repülőorvos-szakértő 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 pont szerinti követelményeknek.
- c) A repülőorvos-szakértő jogosultságainak alkalmazási körét és az arra vonatkozó feltételeket fel kell tüntetni a tanúsítványban.
- d) A repülőorvos-szakértői tanúsítvány birtokosa nem végezhet repülés-egészségügyi vizsgálatokat és értékeléseket a repülés-egészségügyi szakorvosi tanúsítványát kiállító tagállamtól eltérő tagállamban, kivéve, ha:
1. a fogadó tagállamtól engedélyt kapott arra, hogy szakmai tevékenységét szakorvosként gyakorolhassa;
 2. értesítette a fogadó 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 fogadó tagállam illetékes hatóságától.

MED.D.005 Kérelem

- a) A repülőorvos-szakértői tanúsítványt 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 bizonyítvány;
 3. írásos nyilatkozat arról, hogy a repülőorvos-szakértő az e részben meghatározott követelmények alapján fog orvosi minősítéseket kiállítani.
- c) Amennyiben a repülőorvos-szakértő több helyszínen is végez repülés-egészségügyi vizsgálatokat, az összes ilyen helyszínről köteles megfelelő módon tájékoztatni az illetékes hatóságot.

MED.D.010 A repülőorvos-szakértői tanúsítvány kiállítására vonatkozó követelmények

A 2. osztályú orvosi minősítés első kiadására, újraérvényesítésére és megújítására jogosító repülőorvos-szakértői tanúsítvány kérelmezője:

- a) rendelkezik teljes értékű orvosi képesítéssel és engedéllyel, valamint a szakorvosi képzés sikeres befejezését igazoló bizonyítvánnyal;
- b) alapszintű repülés-egészségügyi képzésben részesült;
- c) az illetékes hatóság felé bizonyítja, hogy:
 - 1. rendelkezik a repülés-egészségügyi vizsgálatok elvégzésére alkalmas megfelelő létesítményekkel, eljárásokkal, dokumentumokkal és működő berendezésekkel; és
 - 2. alkalmazza az orvosi titoktartás biztosításához szükséges eljárásokat és feltételeket.

MED.D.015 A jogosultságok kibővítésére vonatkozó követelmények

A repülőorvos-szakértői tanúsítvány jogosultságainak az 1. osztályú orvosi minősítés kiállítására, újraérvényesítésére és megújítására való kiterjesztését kérelmező érvényes repülőorvos-szakértői tanúsítvánnyal rendelkezik, valamint:

- a) a kérelem benyújtását megelőző legfeljebb öt év alatt legalább 30 vizsgálatot végzett a 2. osztályú orvosi minősítés kiállításával, újraérvényesítésével vagy megújításával összefüggésben;
- b) felsőszintű repülés-egészségügyi képzésben részesült; és
- c) gyakorlati képzésben részesült egy repülés-egészségügyi központban vagy az engedélyező hatóság felügyelete alatt.

MED.D.020 Repülés-egészségügyi képzések

- a) A repülés-egészségügyi képzéseket a képzést biztosító szervezet székhelyén szolgáltató tagállam illetékes hatóságának kell jóváhagynia. A képzést biztosító szervezetnek bizonyítania kell, hogy a képzés tanmenete megfelelő, és a képzésért felelős személyek megfelelő ismeretekkel és tapasztalatokkal rendelkeznek.
- b) A továbbképzés-jellegű tanfolyamok kivételével a tanfolyam végén írásbeli vizsgát kell tenni az adott tanfolyam anyagában szereplő témakörökben.
- c) Sikeres vizsga esetén a tanfolyamot biztosító szervezet bizonyítványt állít ki a kérelmezők részére a tanfolyam elvégzéséről.

MED.D.025 A repülőorvos-szakértő tanúsítvánnyal kapcsolatos változások

- a) A repülőorvos-szakértőknek értesíteniük kell az illetékes hatóságot a tanúsítványukra esetleg hatással lévő alábbi változásokról:
 - 1. egy orvosi szabályozó testület fegyelmi eljárást vagy vizsgálatot indított a repülőorvos-szakértő ellen;
 - 2. megváltoztak a tanúsítvány kiállításának alapjául szolgáló feltételek, ideértve a kérelemmel együtt benyújtott nyilatkozatok tartalmát is;
 - 3. a kiállításra vonatkozó követelmények már nem teljesülnek;
 - 4. megváltozott a repülőorvos-szakértő tevékenységének helye vagy levelezési címe.
- b) Az illetékes hatóság tájékoztatásának elmulasztása a tanúsítványból fakadó jogosultságok felfüggesztését vagy visszavonását vonja maga után; az erre vonatkozó döntést az illetékes hatóság hozza meg, amely felfüggeszti vagy visszavonja a tanúsítványt.

MED.D.030 A repülőorvos-szakértői tanúsítványok érvényessége

Repülőorvos-szakértői tanúsítványt legfeljebb hároméves időszakra lehet kiállítani. Újraérvényesítésének feltétele, hogy birtokosa:

- a) továbbra is megfelel az orvosi tevékenység végzésére vonatkozó általános feltételeknek és szerepel a nemzeti jog szerinti orvosi nyilvántartásban;
- b) az utolsó három évben repülés-egészségügyi továbbképzésen vett részt;

- c) évente legalább 10 repülés-egészségügyi vizsgálatot végzett;
- d) továbbra is megfelel a tanúsítványához kapcsolódó feltételeknek; és
- e) jogosultságait e rész szerint gyakorolja.

2. SZAKASZ

Általános orvosok (GMP)

MED.D.035 Általános orvosokra vonatkozó követelmények

- a) Az LAPL orvosi minősítés kiállítása tekintetében az általános orvos csak akkor járhat el repülőorvos-szakértőként, ha:
 - 1. olyan tagállamban gyakorolja tevékenységét, ahol az általános orvosok megfelelő hozzáféréssel rendelkeznek a kérelmezők minden egészségügyi adatához; valamint
 - 2. ezt a nemzeti törvényekben meghatározott egyéb követelményekkel összhangban teszi.
- b) Az általános orvos csak akkor állíthat ki LAPL orvosi minősítést, ha az orvosi tevékenység gyakorlása tekintetében a nemzeti jognak megfelelő teljes értékű orvosi képesítéssel és engedéllyel rendelkezik.
- c) A repülőorvos-szakértőként eljáró általános orvosnak értesítenie kell tevékenységéről az illetékes hatóságot.

3. SZAKASZ

Foglalkozás-egészségügyi orvosok (OHMP)

MED.D.040 A foglalkozás-egészségügyi orvosokra vonatkozó követelmények

A foglalkozás-egészségügyi orvos csak akkor végezheti utaskísérő személyzet repülés-egészségügyi értékelését, ha:

- a) az illetékes hatóság meggyőződött arról, hogy az adott nemzeti foglalkozás-egészségügyi rendszer képes biztosítani az e részben foglalt vonatkozó követelmények teljesülését;
 - b) az illető orvos a nemzeti jognak megfelelő orvosi engedéllyel és foglalkozás-egészségügyi szakvizsgával rendelkezik; valamint
 - c) az illető orvos megszerezte az utaskísérő személyzet működési körülményeinek ismeretéhez szükséges repülés-egészségügyi ismereteket.
-