

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1974 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2018. december 14.)

a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményekről és igazgatási eljárásokról szóló 1178/2011/EU rendeletnek az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 23. cikkére,

mivel:

- (1) Az 1178/2011/EU bizottsági rendelet ⁽²⁾ megállapítja a repülésszimulációs oktatóeszközök tanúsítására, az egyes légi járművek üzemben tartásában részt vevő pilóták tanúsítására, valamint a pilóták képzésében, vizsgáztatásában és ellenőrzésében részt vevő személyek és szervezetek tanúsítására vonatkozó műszaki követelményeket.
- (2) Az elmúlt évtized óta a repülőgépek kontrollálatlan repülési helyzetbe kerülését, illetve az azok feletti irányítás elvesztését azon jelentős kockázati tényezők közé sorolják, amelyek halálos balesetekhez vezethetnek a kereskedelmi célú légi fuvarozás során, és ezek megelőzése stratégiai prioritássá vált Európában ⁽³⁾ és világszerte. Ennek keretében új képzési követelményeket alakítottak ki a légi járművek kontrollálatlan repülési helyzetbe kerülése, illetve az azok feletti irányítás elvesztése jelentette kedvezőtlen helyzetekre való felkészítése érdekében.
- (3) Az (EU) 2015/445 bizottsági rendelettel ⁽⁴⁾ a kereskedelmi pilótákra vonatkozóan létező képzési követelmények frissültek annak érdekében, hogy kiterjedjenek a pilóták elméleti képzésének kötelező részét képező, a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzésre (UPRT) is. További részletes képzési elemekre és képzési célkitűzésekre van szükség a pilóták azon kompetenciáinak javításához, amelyek egyrészt a repülőgép feletti irányítás elvesztésének és a repülőgép esetlegesen halálos balesetbe vezető kontrollálatlan repülési helyzetekbe kerülésének a megelőzéséhez és megszüntetéséhez kapcsolódnak.
- (4) Az UPRT-képzést be kell építeni a hivatásos pilóták pályafutásának különböző szakaszaiba, és annak tükröződnie kell az egyéni pilóta-szakszolgálati engedélyben feltüntetett jogosultságokban. A kontrollálatlan repülési helyzetek

⁽¹⁾ HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

⁽²⁾ 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 (HL L 311., 2011.11.25., 1. o.).

⁽³⁾ A 2018–2022 közötti időszakra vonatkozó európai légiközlekedés-biztonsági terv, 5.3.1. pont, 33. o.

⁽⁴⁾ A Bizottság (EU) 2015/445 rendelete (2015. március 17.) az 1178/2011/EU rendeletnek a polgári légi közlekedésben részt vevő légi személyzetre vonatkozó műszaki követelmények és igazgatási eljárások tekintetében történő módosításáról (HL L 74., 2015.3.18., 1. o.).

elkerülése és megszüntetése terén biztosítani kell a hivatásos pilóták fejlett és megfelelően fenntartott kompetenciáit. Az UPRT-képzésnek a többfős személyzet pilóta-szakszolgálati engedély (MPL) megszerzését célzó tanfolyam, a légitársasági repülőgép-pilótáknak szóló integrált tanfolyam (ATP(A)), a repülőgépes kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély megszerzését célzó tanfolyam (CPL(A)), valamint a többpilótás műveletek során üzemeltetett egypilótás repülőgépek osztály- és típusjogosítására, az egypilótás, nagy teljesítményű és nem nagy teljesítményű, komplex repülőgépek típusjogosítására és a többpilótás repülőgépek jogosítására vonatkozó integrált tanfolyam kötelező részévé kell válnia. Annak érdekében, hogy a pilóták szert tehessenek haladó szintű kompetenciákra a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülése és megszüntetése terén, az adott tanfolyam részét kell képezniük kapcsolódó repülési gyakorlatoknak is egy repülőgép fedélzetén.

- (5) A haladó szintű kompetenciáknak a kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülése és megszüntetése terén történő megszerzését célzó új tanfolyam bevezetésén túlmenően felül kell vizsgálni az oktatói tanúsításokra vonatkozó követelményeket annak biztosítása érdekében, hogy az ezen a tanfolyamon oktató személyek megfelelő minősítéssel rendelkezzenek.
- (6) Ez a rendelet azokat a rendelkezéseket tükrözi, amelyeket a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) – a Chicagói Egyezménynek a személyzet szakszolgálati engedélyeiről szóló 1. melléklete módosításával – fogadott el 2014-ben a többfős személyzet pilóta-szakszolgálati engedélyekre és a többpilótás repülőgépekre szóló típusjogosításokra vonatkozó UPRT tárgyában.
- (7) A repülésbiztonság érdekét szolgálja, hogy az új UPRT-elemek mielőbb bevezetésre kerüljenek. Átmeneti rendelkezéseket kell bevezetni annak érdekében, hogy a pilótaképzésre vonatkozó követelmények UPRT-vonatkozású módosításainak hatálybalépése előtt indult tanfolyamok további kiigazítás nélkül befejeződhessenek. Ebben az összefüggésben figyelembe kell venni, hogy a 965/2012/EU bizottsági rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartók megbízásából repülő pilótáknak rendszeres üzembentartói képzésen kell részt venniük, amely már jelenleg is tartalmaz UPRT-elemeket. Ezenfelül a pilótaképzéssel foglalkozó szervezetek számára átmeneti időszakot kell biztosítani ahhoz, hogy a képzési programjaikat az új UPRT-követelményeknek való megfelelés érdekében kiigazíthassák. Az átmeneti időszak végén valamennyi releváns tanfolyamot az új UPRT-követelményeknek megfelelően kell megtartani.
- (8) Jelenleg is folynak a tárgyalások az Unió és egyes harmadik országok között, többek között a pilóta-szakszolgálati engedélyek és a kapcsolódó orvosi minősítések konvertálásáról. Annak biztosítása érdekében, hogy a tagállamok az említett tárgyalások fényében továbbra is elismerhessék a harmadik országok engedélyeit és orvosi minősítéseit egy átmeneti időszakra, meg kell hosszabbítani azt az időszakot, amely alatt a tagállamok úgy dönthetnek, hogy területükön nem alkalmazzák az 1178/2011/EU rendelet rendelkezéseit az egyes légi járművekkel végzett nem kereskedelmi célú műveletekben részt vevő, harmadik országok által kibocsátott engedéllyel és kapcsolódó orvosi minősítéssel rendelkező pilótákra.
- (9) Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége 06/2017. sz. véleményével együtt benyújtotta a Bizottságnak a végrehajtási szabályok tervezetét.
- (10) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1178/2011/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 4a. cikk után a rendelet a következő 4b. cikkel egészül ki:

„4b. cikk

A kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzés

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

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

az I. mellékletnek (FCL rész) megfelelően.

⁽¹⁾ A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzembentartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 296., 2012.10.25., I. o.).

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

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

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

2. A 12. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az (1) bekezdéstől eltérve, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy e rendelet rendelkezéseit 2020. június 20-ig nem alkalmazzák az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. vagy ii. alpontjában meghatározott légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő, harmadik ország által kibocsátott engedéllyel és kapcsolódó orvosi minősítéssel rendelkező pilótákra. A tagállamok e határozatokat nyilvánosan elérhetővé teszik.”

3. A 12. cikk (8) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

4. Az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

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

Azonban:

- a) Az 1. cikk (1) bekezdése 2019. december 20-tól alkalmazandó.
- b) Az 1. cikk (4) bekezdése 2019. december 20-tól alkalmazandó.
- c) A fenti b) pont ellenére e rendelet mellékletének 2., 4., 5. és 12. pontja 2022. január 31-től alkalmazandó.

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

Kelt Brüsszelben, 2018. december 14-én.

a Bizottság részéről

Violeta BULC

a Bizottság tagja

MELLÉKLET

Az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete (FCL rész) a következőképpen módosul:

(1) Az FCL.010 pont a következőképpen módosul:

a) a bevezető mondat helyébe a következő szöveg lép:

„E melléklet (FCL rész) alkalmazásában a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni:”;

b) a „műrepülés” fogalom meghatározása elé új fogalom meghatározásként a „hozzáférhető” fogalom meghatározása kerül az alábbiak szerint:

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

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

c) a „műrepülés” fogalom meghatározása helyébe a következő lép:

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

d) a „repülőgép, amelynek üzemeltetéséhez másodpilóta szükséges” fogalom meghatározása után új fogalom meghatározásként a „repülőgép kontrollálatlan repülési helyzeteinek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzés” fogalom meghatározása kerül az alábbiak szerint:

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

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

e) a „léghajó” fogalom meghatározása után a szöveg kiegészül a „rendelkezésre álló FSTD” új fogalom meghatározásával az alábbiak szerint:

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

(2) Az FCL.310 pont helyébe a következő szöveg lép:

„FCL.310 CPL – Elméleti vizsgák

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

- a) légi jog;
- b) légi jármű általános ismeretek – törzs/rendszerek/hajtómű;
- c) légi jármű általános ismeretek – műszertan;
- d) tömeg és tömegközéppont;
- e) teljesítmény;
- f) repüléstervezés és -ellenőrzés;
- g) emberi teljesítőképesség;
- h) meteorológia;
- i) általános navigáció;
- j) rádiónavigáció;
- k) üzemeltetési eljárások;

- l) repüléselmélet; valamint
- m) kommunikáció.”

(3) Az FCL.410.A. pont helyébe a következő szöveg lép:

„FCL.410.A MPL – Tanfolyam és elméleti vizsgák

a) Tanfolyam

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

b) Vizsga

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

(4) Az FCL.515 pont helyébe a következő szöveg lép:

„FCL.515 ATPL – Tanfolyam és elméleti vizsgák

a) Tanfolyam

Az ATPL kérelmezője valamely jóváhagyott képzési szervezetnél sikeresen teljesített egy tanfolyamot. A tanfolyamnak – e melléklet (FCL rész) 3. függelékével összhangban – valamely jóváhagyott képzési szervezetnél elvégzett, integrált vagy modulrendszerű tanfolyamnak kell lennie.

b) Vizsga

Az ATPL kérelmezője számot ad a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről, a következő tárgykörökben:

1. légi jog;
2. légi jármű általános ismeretek – törzs/rendszerek/hajtómű;
3. légi jármű általános ismeretek – műszertan;
4. tömeg és tömegközéppont;
5. teljesítmény;
6. repülésstervezés és -ellenőrzés;
7. emberi teljesítőképeség;
8. meteorológia;
9. általános navigáció;
10. rádió navigáció;
11. üzemeltetési eljárások;
12. repüléselmélet; valamint
13. kommunikáció.”

(5) Az FCL.615 pont helyébe a következő szöveg lép:

„FCL.615 IR – Elméleti képzés és repülési képzés

a) Tanfolyam

Az IR kérelmezője sikeresen teljesített egy elméleti ismeretek tanfolyamot és repülésoktatásban részesült valamely jóváhagyott képzési szervezetnél. A tanfolyam:

1. integrált tanfolyam, mely IR képzést tartalmaz e melléklet (FCL rész) 3. függelékével összhangban; vagy
2. modulrendszerű tanfolyam e melléklet (FCL rész) 6. függelékével összhangban.

b) Vizsga

A kérelmező számot ad a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekről a következő tárgykörökben:

1. légi jog;
2. légi jármű általános ismeretek – műszertan;

3. repüléstervezés és -ellenőrzés;
 4. emberi teljesítőképesség;
 5. meteorológia;
 6. rádiónavigáció; valamint
 7. kommunikáció.”
- (6) Az FCL.725 pontjának d) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „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 kérelmezőnek sikeresen teljesítenie kell a másik üzemeltetési formára vonatkozó kiegészítő repülési képzést valamely jóváhagyott képzési szervezetnél vagy az illetékes hatóság által kifejezetten erre a képzésre engedélyezett légijármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező szervezetnél. Az üzemeltetési formát fel kell tüntetni az engedélyben.”
- (7) Az FCL.720.A pont helyébe a következő szöveg lép:

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

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

a) Egypilótás repülőgépek

Annak az egypilótás repülőgépre osztály- vagy típusjogosítást először kérelmezőnek, aki a repülőgép többpilótás üzemeltetésének jogosultságát kérelmezi, teljesítenie kell a b) bekezdés 4. és 5. pontjában foglalt feltételeket.

Ezenfelül:

1. Egypilótás, több hajtóműves repülőgépek

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

2. Egypilótás, nagy teljesítményű, egyszerű konstrukciójú repülőgépek

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

- i. rendelkezik legalább 200 órányi repülési tapasztalattal, amelyből 70 órányit repülőgép-parancsnokpilótaként szerzett; valamint
- ii. eleget tesz az alábbi követelmények egyikének:
 - A. rendelkezik egy azt igazoló tanúsítással, hogy valamely jóváhagyott képzési szervezetnél kiegészítő elméleti ismeretek tanfolyamot teljesített kielégítő eredménnyel; vagy
 - B. sikeresen teljesítette az e melléklettel (FCL rész) összhangban lefolytatott ATPL(A) elméleti vizsgákat; vagy
 - C. ezenkívül rendelkezik az e melléklet (FCL 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. Egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek

A nagy teljesítményű repülőgépként besorolt komplex, egypilótás repülőgép-típusjogosítást először kérelmezőnek a 2. pontban foglaltak teljesítésén kívül rendelkeznie kell vagy korábban rendelkeznie kellett a G. alrész szerinti, egy vagy – adott esetben – több hajtóműves IR(A)-jogosítással, valamint meg kell felelnie a b) bekezdés 5. pontjában foglalt követelményeknek.

b) 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 vagy korábban rendelkezett több hajtóműves IR(A)-jogosítással;

3. sikeresen teljesítette az e melléklettel (FCL rész) összhangban lefolytatott ATPL(A) elméleti vizsgákat;
 4. amennyiben a típusjogosítási tanfolyamot nem kapcsolják össze MCC-tanfolyammal:
 - i. rendelkezik egy azt igazoló tanúsítással, hogy a repülőgépre vonatkozó MCC-tanfolyamot kielégítő eredménnyel teljesítette; vagy
 - ii. rendelkezik egy azt igazoló tanúsítással, hogy a helikopterre vonatkozó MCC-tanfolyamot kielégítő eredménnyel teljesítette, valamint több mint 100 órányi repülési tapasztalattal rendelkezik pilótaként többpilótás helikopteren; vagy
 - iii. rendelkezik legalább 500 órányi repülési tapasztalattal pilótaként, többpilótás helikopteren; vagy
 - iv. rendelkezik legalább 500 órányi – kereskedelmi célú légi fuvarozásban többpilótás üzemeltetés alkalmával szerzett – repülési tapasztalattal egypilótás, több hajtóműves repülőgép pilótájaként, összhangban a vonatkozó légi üzemeltetési követelményekkel; valamint
 5. sikeresen teljesítette az FCL.745.A pontban meghatározott tanfolyamot.
- c) A b) bekezdés ellenére a tagállamok kiadhatnak olyan, többpilótás repülőgépre szóló, korlátozott jogosultságokat biztosító típusjogosítást, amellyel a jogosult 200 lábas repülési szint fölött tehermentesítő másodpilótaként tevékenykedhet, feltéve, hogy a személyzet legalább két másik tagja rendelkezik a b) bekezdés szerinti típusjogosítással.
- d) Amennyiben az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatok így állapítják meg, a típusjogosításból fakadó jogosultságok gyakorlása kezdetben oktató felügyelete alatt végrehajtott repülésekre korlátozható. A felügyelet alatt végrehajtott repülési időt be kell vezetni a fedélzeti naplóba vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell írni az oktatóval. A korlátozás feloldható, ha a pilóta igazolja az üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokban előírt, felügyelet alatt végrehajtott repülési idő teljesítését.”
- (8) Az FCL.725.A pont helyébe a következő szöveg lép:

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

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

- a) egypilótás, több hajtóműves repülőgépek esetében:
 1. az egypilótás több hajtóműves osztályjogosítás elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 7 órányi oktatást több hajtóműves repülőgépen; valamint
 2. az egypilótás, több hajtóműves osztály- és típusjogosításra vonatkozó repülési képzési tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 2 óra 30 percnyi kétkormányos repülésoktatást több hajtóműves repülőgépen szokásos üzemelési feltételek között, valamint legalább 3 óra 30 percnyi kétkormányos repülésoktatást a hajtómű-meghibásodás során követendő eljárások és az aszimmetrikus repülési technikák gyakorlására;
 - b) egypilótás vízirepülőgépek esetében:
 1. az egypilótás vízirepülőgép-jogosításokra vonatkozó tanfolyamnak tartalmaznia kell elméleti ismeretek oktatást és gyakorlati repülési képzést; valamint
 2. az egypilótás vízirepülőgépek osztály- és típusjogosításra vonatkozó repülési képzésnek tartalmaznia kell legalább 8 órányi kétkormányos repülésoktatást, ha a kérelmező rendelkezik a vonatkozó osztály- és típusjogosítás szárazföldi változatával, vagy 10 órányi repülésoktatást, ha a kérelmező nem rendelkezik ilyen jogosítással; valamint
 - c) egypilótás, nem nagy teljesítményű, komplex repülőgépek, egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek és többpilótás repülőgépek esetében a képzésnek tartalmaznia kell a megfelelő repülőgéposztály vagy -típus sajátosságaihoz kapcsolódó, UPRT-vonatkozású elméleti ismereteket és repülésoktatást.”
- (9) A melléklet a következő új, FCL.745.A ponttal egészül ki:

„FCL.745.A Haladó szintű UPRT tanfolyam – repülőgépek

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

b) Az UPRT-tanfolyam teljesítésekor a jóváhagyott képzési szervezet a tanfolyam elvégzését igazoló tanúsítást állít ki a kérelmező számára.”

(10) Az FCL.900 pont b) bekezdésének 1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„1. Az illetékes hatóság repülésoktatásra vonatkozó jogosultságokat biztosító külön tanúsítást adhat ki, amikor az ezen alrészben megállapított követelmények teljesítése a következők bevezetése esetén nem lehetséges:

- i. új légi jármű tagállamokba vagy valamely üzemben tartó flottájába való bevezetése esetén; vagy
- ii. új tanfolyamok e mellékletbe (az FCL részbe) történő bevezetése esetén.

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

(11) Az FCL.915 pont a következőképpen módosul:

„FCL.915 Az oktatókkal szemben támasztott általános előfeltételek és követelmények

a) Általános

Az oktatói tanúsítás kérelmezője betöltötte a 18. életévét.

b) A légi járművön repülésoktatást végző oktatókkal szemben támasztott további követelmények

A légi járművön repülésoktatási tevékenység végzésére jogosultságokat biztosító oktatói tanúsítás kérelmezője vagy engedélyese:

1. szakszolgálati képzés esetében rendelkezik legalább a repülésoktatási feladatnak megfelelő engedéllyel, vagy az FCL.900 pont c) bekezdése esetben azzal egyenértékű engedéllyel;
2. típusjogosítás képzés esetében rendelkezik a repülésoktatási feladatnak megfelelő jogosítással, vagy az FCL.900 pont c) bekezdése esetben azzal egyenértékű jogosítással;
3. abban az esetben, ha nem berepülésoktató:
 - i. teljesített legalább 15 óra repülési időt pilótaként azon légijármű-osztályban vagy -típuson, amelyben a repülésoktatásra sor kerül, és ebből legfeljebb hét órát a légijármű-osztályt vagy -típust reprezentáló FSTD-n, adott esetben; vagy
 - ii. sikeresen megfelelt az adott légijármű-osztály vagy -típus vonatkozó oktatói kategória kompetenciafelmérésén; valamint
4. az ilyen repülésoktatás időtartamára rendelkezik parancsnokpilóta-jogosultsággal az adott légi járműre.

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.

d) A további típusokra való kiterjesztésnél az elismerés szempontjából figyelembe kell venni a 748/2012/EU rendelet I. melléklete (annak 21. része) rendelkezéseivel összhangban meghatározott, üzemeltetési alkalmasságra vonatkozó adatokban meghatározott releváns elemeket.

e) A tanfolyamon történő oktatásra vonatkozó, az FCL.745.A pont szerinti további követelmények:

1. A b) bekezdésen túlmenően az FCL.745.A pont szerinti tanfolyam oktatói feladatainak ellátása előtt az oktatói tanúsítás engedélyese:
 - i. legalább 500 óra, repülőgép-pilótaként teljesített repülési idővel, ezen belül 200 óra repülésoktatási idővel rendelkezik;
 - ii. az e) bekezdés 1. pontja i. alpontjában foglalt tapasztalati követelmények teljesítését követően valamely jóváhagyott képzési szervezetnél UPRT-oktatói tanfolyamot teljesített, melynek során a kérelmezők kompetenciáit folyamatosan felmérték; valamint
 - iii. a tanfolyam elvégzésekor a tanfolyam elvégzését tanúsító igazolást kapott a jóváhagyott képzési szervezettől, melynek tanfolyamvezetője az e) bekezdés 1. pontjában meghatározott jogosultságokat bevezeti a kérelmezők repülési naplójába.

2. Az e) bekezdés 1. pontjában említett jogosultságok kizárólag akkor gyakorolhatók, ha az oktató az előző évben valamely jóváhagyott képzési szervezetenél ismeretfrissítő képzésen vett részt, amelynek során a tanfolyamon történő oktatáshoz szükséges, az FCL.745.A pont szerinti kompetencia értékelése a tanfolyamvezető számára kielégítő módon történik.
 3. Az e) bekezdés 1. pontjában említett jogosultságokkal rendelkező oktató akkor oktathat az e) bekezdés 1. pontjának ii. alpontjában meghatározott tanfolyamon, ha:
 - i. az FCL.745.A pont szerint 25 óra, képzés során szerzett repülésoktatási tapasztalattal rendelkezik;
 - ii. ehhez a jogosultsághoz kompetenciafelmérést teljesített; valamint
 - iii. eleget tesz az e) bekezdés 2. pontjában foglalt, közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelményeknek.
 4. Ezeket a jogosultságokat be kell vezetni az oktató fedélzeti naplójába és alá kell írni a vizsgáztatóval.”
- (12) Az 1. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„1. függelék

Az elméleti ismeretek beszámítása

AZ ELMÉLETI ISMERETEK BESZÁMÍTÁSA UGYANABBAN VAGY EGY MÁSIK LÉGIJÁRMŰ-KATEGÓRIÁBAN – KIBŐVÍTŐ OKTATÁS ÉS VIZSGAKÖVETELMÉNYEK

1. LAPL, PPL, BPL és SPL

- 1.1. Az LAPL szakszolgálati engedély kiadása céljából, egy másik légi jármű-kategóriában LAPL szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy esetében az elméleti ismeretek teljes egészében beszámítandók az FCL.120 pont a) bekezdésben meghatározott általános tárgyak teljesítésébe.
- 1.2. Az 1.1. pont sérelme nélkül, LAPL, PPL, BPL vagy SPL szakszolgálati engedély kiadása iránt folyamodó, de egy másik légi jármű-kategóriában már szakszolgálati engedéllyel rendelkező személynek elméleti képzésen kell részt vennie és megfelelő szintű elméleti vizsgát kell tennie a következő tárgykörökben:
 - repüléselmélet;
 - üzemeltetési eljárások;
 - repülés végrehajtása és repüléstervezés;
 - légi jármű általános ismeretek; valamint
 - navigáció.
- 1.3. A PPL, BPL vagy SPL szakszolgálati engedély kiadása céljából, az ugyanabban a légi jármű-kategóriában LAPL szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy esetében ez az engedély teljes egészében beszámítandó az elméleti képzésre és vizsgákra vonatkozó követelmények teljesítésébe.
- 1.4. Az 1.2. pont sérelme nélkül az LAPL(A) engedély kiadása céljából, a TMG kiterjesztéssel rendelkező LAPL(S) engedéllyel rendelkező személy az FCL.135.A pont a) bekezdése 2. pontjának megfelelően számot ad az SEP (szárazföldi) osztályra vonatkozó megfelelő szintű elméleti ismereteiről.

2. CPL

- 2.1. A CPL azon kérelmezőjének, aki CPL engedélyes egy másik légi jármű-kategóriában, elméleti ismereteket kibővítő oktatáson kell részt vennie valamely jóváhagyott képzési szervezet jóváhagyott tanfolyamán a különböző légi jármű-kategóriák CPL tanmenetei között megállapított különbségeknek megfelelően.
- 2.2. A kérelmezőnek sikeres elméleti vizsgákat kell tennie az e mellékletben (az FCL részben) meghatározottak szerint a megfelelő légi jármű-kategóriában a következő tárgykörökben:
 - 021 – légi jármű általános ismeretek: a légi jármű törzse és rendszerei, elektromos rendszerek, hajtómű és vészmentő felszerelések;
 - 022 – légi jármű általános ismeretek: műszertan;
 - 032/034 – nagy teljesítményű repülőgép vagy helikopter (amelyik alkalmazható);
 - 070 – üzemeltetési eljárások; valamint
 - 080 – repüléselmélet.
- 2.3. A CPL azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette ugyanabban a légi jármű-kategóriában a műszerjogosításra (IR) vonatkozó elméleti vizsgákat, ezek a vizsgák beszámítandók az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe az emberi teljesítmény és a meteorológia tárgykörben, kivéve, ha az e melléklet (az FCL rész) 6. függeléke Aa. szakaszának megfelelően teljesítette az IR-tanfolyamot.

2.4. A CPL azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette ugyanabban a légi jármű-kategóriában a műszerjogosításra (IR) vagy repülés közbeni műszerjogosításra (EIR) vonatkozó elméleti vizsgákat, e vizsgák beszámítandók az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a kommunikáció tárgykörben.

3. ATPL

3.1. Az ATPL azon kérelmezőjének, aki ATPL engedélyes egy másik légi jármű-kategóriában, elméleti ismereteket kibővítő oktatáson kell részt vennie valamely jóváhagyott képzési szervezet jóváhagyott tanfolyamán a különböző légi jármű-kategóriák ATPL tanmenetei között megállapított különbségeknek megfelelően.

3.2. A kérelmezőnek sikeres elméleti vizsgákat kell tennie az e mellékletben (az FCL részben) meghatározottak szerint a megfelelő légi jármű-kategóriában a következő tárgykörökben:

021 – légi jármű általános ismeretek: a légi jármű törzse és rendszerei, elektromos rendszerek, hajtómű és vészmentő felszerelések;

022 – légi jármű általános ismeretek: műszertan;

032/034 – nagy teljesítményű repülőgép vagy helikopter (amelyik alkalmazható);

070 – üzemeltetési eljárások; valamint

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 kommunikáció tárgykörben.

3.4. Az ATPL(H) azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette a CPL(H)-ra vonatkozó elméleti vizsgát, ez a vizsga beszámítandó az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a következő tárgykörökben:

— légi jog;

— helikopterrepülés-elmélet; valamint

— kommunikáció.

3.5. Az ATPL(A) azon kérelmezője esetében, aki sikeresen teljesítette az IR(A)-ra vonatkozó elméleti vizsgát, ez a vizsga beszámítandó az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a kommunikáció tárgykörben.

3.6. Az ATPL(H) azon kérelmezője esetében, aki IR(H) szakvizsgával rendelkezik és sikeresen teljesítette a CPL(H)-ra vonatkozó elméleti vizsgákat, e vizsgák beszámítandók az elméleti ismeretekre vonatkozó követelmények teljesítésébe a következő tárgykörökben:

— helikopterrepülés-elmélet; valamint

— kommunikáció.

4. IR

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

— emberi teljesítőképesség;

— meteorológia; valamint

— kommunikáció.

4.2. Az IR(H) azon kérelmezőjének, aki sikeresen teljesítette az ATPL(H) VFR-re vonatkozó elméleti vizsgákat, a következő vizsgatárgyakat kell sikeresen teljesítenie:

— légi jog;

— repüléstervezés és -ellenőrzés; valamint

— rádiónavigáció.”

(13) A 3. függelék A. szakasza a következőképpen módosul:

a) a 4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:

a) az ATPL(A) tudásszintre felkészítő elméleti képzés;

b) látás utáni és műszeres repülésoktatás;

c) repülőszemélyzeti együttműködés (MCC) képzés többpilótás repülőgépek üzemeltetésére; valamint

d) az FCL.745.A pont szerinti UPRT, kivéve, ha a kérelmező az ATP integrált tanfolyam megkezdése előtt már teljesítette ezt a tanfolyamot.”;

b) az 5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes ATP(A) tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokat biztosító szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét, ha teljesíti a vonatkozó követelményeket.”;

c) a 7. pont „7.1.” pontra változik, és a bekezdés a következő, új „7.2.” ponttal egészül ki:

„7.2. Az UPRT-vonatkozású elméleti képzést az FCL.745.A pontnak megfelelően kell lefolytatni.”;

d) a 9. pont helyébe a következő szöveg lép:

„9. A repülési képzésnek, a típusjogosítás képzést kivéve, összesen legalább 195 órát kell tartalmaznia, beleértve az előrehaladást felmérő valamennyi vizsgát, ebből a teljes tanfolyamra vonatkozóan legfeljebb 55 óra lehet műszeres földi idő. Az összesen 195 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:

a) 95 órányi kétkormányos oktatást, melyből legfeljebb 55 óra lehet műszeres földi idő;

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

c) 50 órányi útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy legalább 540 km (300 NM) hosszúságú VFR útvonalrepülést, amely során két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren történő teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani; valamint

d) 5 órányi éjszakai repülést, amelyből 3 óra kétkormányos repülésoktatás, és azon belül legalább:

1. 1 óra útvonalrepülést navigálással

2. öt alkalommal önálló felszállást; valamint

3. öt alkalommal teljes megállással végződő önálló leszállást;

e) az FCL.745.A pont szerinti UPRT-repülésoktatást;

f) 115 óra műszeres repülési időt, amely tartalmaz legalább:

1. 20 órát növendék parancsnokpilótaként;

2. 15 óra MCC-oktatást, melynek során FFS vagy FNPT II alkalmazható;

3. 50 óra műszeres repülésoktatást, ebből legfeljebb:

i. 25 óra lehet műszeres földi idő FNPT I berendezésen; vagy

ii. 40 óra lehet műszeres földi idő az FNPT II, FTD 2 vagy FFS berendezésen, ebből legfeljebb 10 óra teljesíthető FNPT I berendezésen.

Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással, legfeljebb 10 óra beszámítandó a szükséges műszeres oktatási időbe. A BITD-n teljesített óraszámot nem kell beszámítani; valamint

g) 5 óra olyan repülőgépen, amely:

1. legalább 4 személy szállítására vonatkozó tanúsítással rendelkezik; valamint

2. változtatható állásszögű légsavarral és behúzható futóművel rendelkezik.”

(14) Az 5. függelék a következőképpen módosul:

a) a 7. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7. A jóváhagyott MPL elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 750 órányi képzést az ATPL (A)-ismeretek szintjén, valamint a következőkhöz előírt óraszámot:

a) a vonatkozó típusjogosításhoz szükséges elméleti képzés, a H. alrészszel összhangban; valamint

b) UPRT-repülésoktatás, az FCL.745.A ponttal összhangban.”;

b) a 8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„8. A repülési képzésnek összesen legalább 240 órát kell magában foglalnia, mely repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) valóságos vagy szimulátorban végzett repülés során teljesített óraszámából áll, és a következő négy képzési fázist fedi le:

a) 1. fázis – Központi repülési képességfejlesztés

Speciális alapozó egypilótás képzés repülőgépen

b) 2. fázis – Alapszint

Bevezetés a többpilótás üzemeltetésbe és a műszeres repülésbe

c) 3. fázis – Középhaladó szint

Többpilótás üzemeltetés több hajtóműves gázturbinás repülőgépen, amely engedélye szerint nagy teljesítményű repülőgépek minősül a 748/2012/EU bizottsági rendelet I. melléklete (annak 21. része) rendelkezéseivel összhangban

d) 4. fázis – Haladó szint

Típusjogosítás képzés légitársaság-orientált környezetben.

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

Az aszimmetrikus repülésoktatást repülőgépen vagy FFS-en kell végrehajtani.”

c) a bekezdés a következő, új 8a. ponttal egészül ki:

„8a. A tényleges repülésben szerzett repülési tapasztalat a következőket foglalja magában:

a) a H. alrész szerinti követelmények;

b) az FCL.745.A pont szerinti UPRT-repülésoktatás;

c) a releváns típus sajátosságaihoz kapcsolódó kontrollálatlan repülési helyzetek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzés az FCL.725.A pont c) bekezdésével összhangban;

d) éjszakai repülés;

e) kizárólag műszerek igénybevételével végzett repülés; valamint

f) a vonatkozó repülőszaktudás megszerzéséhez szükséges tapasztalat.”

(15) A 9. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„9. függelék

Az MPL, ATPL, típus- és osztályjogosításokhoz szükséges képzés, jártassági vizsga és készségellenőrzés, valamint IR-hez szükséges készségellenőrzés

A. Általános

1. A jártassági vizsgát kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön kell oktatásban részesülnie, mint amilyen a vizsgán repül.

Az MPL és PL típusjogosításokhoz szükséges képzést teljes repülőgép-szimulátoron, vagy repülésszimulációs oktatóeszközök és teljes repülőgép-szimulátor kombinációján kell végrehajtani. Az MPL és PL típusjogosításokhoz, valamint az ATLP és az MPL kiadásához szükséges jártassági vizsgát vagy készségellenőrzést kell végrehajtani, amennyiben rendelkezésre áll.

Az egypilótás repülőgépekre és a helikopterekre vonatkozó típus- vagy osztályjogosításokhoz szükséges képzés, jártassági vizsga és készségellenőrzést a következőkön kell végrehajtani:

a) rendelkezésre álló és hozzáférhető teljes repülőgép-szimulátor, vagy

b) repülésszimulációs oktatóeszközök és a repülőgép kombinációja, amennyiben teljes repülőgép-szimulátor nem áll rendelkezésre vagy nem hozzáférhető; vagy

c) a repülőgép, amennyiben repülésszimulációs oktatóeszköz nem áll rendelkezésre vagy nem hozzáférhető.

Ha a képzés, a vizsgáztatás vagy az ellenőrzés során repülésszimulációs oktatóeszköz használatára kerül sor, a felhasznált repülésszimulációs oktatóeszközöket össze kell vetni az eszközre vonatkozó elsődleges referenciadokumentumban található, alkalmazandó »Funkciók és szubjektív ellenőrzések táblázatával« és az alkalmazandó »Repülésszimulációs oktatóeszközt érvényesített ellenőrzések táblázatával«. A készülékhez szükséges képesítést igazoló tanúsításon feltüntetett megszorításokat és korlátozásokat figyelembe kell venni.

2. Amennyiben két 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 748/2012/EU rendelet I. mellékletével (annak 21. részével) összhangban megállapított üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatok másként nem rendelkeznek, a repülésoktatás tantervének, a jártassági vizsgának és a készségellenőrzésnek meg kell felelnie e függeléknek. Az üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatoknak megfelelően a repülésoktatás tanterve, a jártassági vizsga és a készségellenőrzés a hasonló típusú légi járművön szerzett tapasztalat beszámítása érdekében lerövidíthető.
5. Az ATPL kiadásához szükséges jártassági vizsga esetét kivéve, ha az üzemelési alkalmasságra vonatkozó adatok így állapítják meg az adott légi jármű tekintetében, beszámítást lehet alkalmazni a más típusok vagy változatok jártassági vizsgájában is meglévő közös elemek teljesítésébe, amennyiben a pilóta azokra vonatkozóan képesítéssel rendelkezik.

A VIZSGA/ELLENŐRZÉS LEFOLYTATÁSA

6. A vizsgáztató különböző jártassági vizsga, illetve készségellenőrzési forgatókönyvek közül választhat, amelyek szimulált műveleteket tartalmaznak. Teljes repülésszimulátorokat és más képzési eszközöket az e mellékletben (FCL rész) meghatározottak szerint kell alkalmazni.
7. A készségellenőrzés során a vizsgáztatónak meg kell győződnie arról, hogy az osztály- vagy típusjogosítás engedélyese fenntartja az elméleti ismeretek megfelelő szintjét.
8. Amennyiben a kérelmező a vizsgáztató által nem megfelelőnek ítélt indokok miatt szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor a teljes jártassági vizsgát meg kell ismételnie. Amennyiben a kérelmező a vizsgáztató által megfelelőnek ítélt indokok miatt szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor egy további repülés során csak a nem teljesített szakaszokból kell vizsgáznia.
9. A vizsgáztató megítélése alapján a kérelmező a vizsga bármely manőverét vagy eljárását egyszer megismételheti. A vizsgáztató bármely fázisban leállíthatja a vizsgát, ha úgy ítéli meg, hogy a kérelmező repülési jártassága a teljes vizsga megismétlését teszi szükségessé.
10. A kérelmezőnek olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye a parancsnokpilóta-feladatkör vagy – adott esetben – a másodpilóta-feladatkör ellátását. Egypilótás helyzetben a vizsgát úgy kell lebonyolítani, mintha a repülőszemélyzet más tagja nem lenne jelen.
11. A vizsgára történő repülés előtti felkészülés alkalmával a kérelmező köteles a teljesítmény-beállításokat, illetve a sebességeket meghatározni. A kérelmező jelenti a vizsgáztatónak az elvégzett ellenőrzéseket és feladatokat, beleértve a rádióberendezések azonosítását. Az ellenőrzéseket a vizsgán használt repülőgép ellenőrzési listája (checklist) szerint és – adott esetben – az MCC-elnék megfelelően kell elvégezni. A felszállási, megközelítési és leszállási teljesítményre vonatkozó adatokat a kérelmezőnek az alkalmazott repülőgép üzemelési kézikönyvének vagy repülési kézikönyvének megfelelően kell kiszámítania. Az elhatározási magasságot/szintet, a minimális süllyedési magasságot/szintet, és a megszakított megközelítés pontját (MAPT) a vizsgáztató hozzájárulásával kell meghatározni.
12. A vizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, csak akkor, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve az egyéb forgalom elfogadhatatlan akadályozásának elkerülése érdekében szükséges.

A TÖBBPILÓTÁS LÉGI JÁRMŰ TÍPUSJOGOSÍTÁSÁHOZ, AZ EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉP TÍPUSJOGOSÍTÁSÁHOZ (TÖBBPILÓTÁS ÜZEMELTETÉSBN), VALAMINT AZ MPL-HEZ ÉS ATPL-HEZ SZÜKSÉGES JÁRTASSÁGI VIZSGÁRA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉSRE VONATKOZÓ EGYEDI KÖVETELMÉNYEK

13. Többpilótás üzemeltetés esetén a többpilótás légi járműre vagy az egypilótás repülőgépre vonatkozó jártassági vizsgát többpilótás környezetben kell végrehajtani. Másodpilótaként egy másik kérelmező vagy egy másik típusjogosítással rendelkező pilóta tevékenykedhet. Amennyiben a vizsga repülőgépen történik, a másodpilótának vizsgáztatónak vagy oktatónak kell lennie.
14. A kérelmezőnek repülést végző pilótaként (PF) kell teljesítenie a jártassági vizsga valamennyi szakaszát, kivéve a szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárásokat, amelyeket végrehajthat PF-ként vagy megfigyelő pilótaként (PM) is MCC-üzemeltetés szerint. Azon kérelmezőnek, aki először kíván többpilótás légijármű-típusjogosítást vagy ATPL-t szerezni, bizonyítania kell készségét PM-ként is. A kérelmező a jártassági vizsgához választhatja akár a bal, akár a jobb oldali ülést, ha a vizsga összes feladata végrehajtható a kiválasztott ülésből.

15. Az ATPL vagy többpilótás repülőgépre, illetve többpilótás üzemeltetésben egypilótás repülőgépre szóló típusjogosítás vizsga során, parancsnokpilóta-tevékenységre történő kiterjesztés esetén, függetlenül attól, hogy a kérelmező PF vagy PM tevékenységet végez, a vizsgáztatónak kiemelten kell ellenőriznie az alábbiakat:
- a) a repülőszemélyzet együttműködésének irányítása;
 - b) a repülőgép üzemeltetésének általános figyelemmel kísérése megfelelő felügyelettel; valamint
 - c) a teendők sorrendjének meghatározása és a döntések meghozatala megfelelő biztonsági szempontok alapján, valamint az adott üzemelési helyzetre – beleértve a vészhelyzeteket – vonatkozó szabályok és előírások szempontjából.
16. A vizsgát vagy az ellenőrzést műszeres repülési szabályok (IFR) szerint kell végrehajtani, ha műszerjogosítást (IR) is magában foglal, és amennyiben lehetséges, azt a kereskedelmi légi fuvarozási körülmények szimulációjával kell végrehajtani. A vizsga lényeges és ellenőrizendő eleme, hogy a kérelmezőnek képesnek kell lennie arra, hogy megtervezze és végrehajtsa a repülést a szokásos tájékoztató anyag alapján.
17. Ha a típusjogosítási tanfolyam kevesebb mint 2 órányi, légi járművön történő repülésoktatást foglal magában, akkor a jártassági vizsga lefolytatható FFS-en és végrehajtható a légi járművön lefolytatott repülésoktatás előtt.
- A jóváhagyott repülésoktatást képesítéssel rendelkező oktató hajtja végre a következők felelőssége mellett:
- a) valamely jóváhagyott képzési szervezet; vagy
 - b) a 965/2012/EU rendelet III. mellékletével (ORO rész) összhangban kiadott légi jármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező és kifejezetten ilyen képzés lefolytatása céljából jóváhagyott szervezet; vagy
 - c) az oktató, olyan esetekben, ha valamely jóváhagyott képzési szervezetnél vagy légi jármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező szervezetnél nincs egypilótás légi járművön lefolytatandó, jóváhagyott repülésoktatás, és a légi járművön lefolytatott repülésoktatást a kérelmező tekintetében illetékes hatóság jóváhagyta.
- A légi járművön lefolytatott repülésoktatást is magában foglaló típusjogosítási tanfolyam elvégzését igazoló tanúsítást az új típusjogosításnak a kérelmező szakszolgálati engedélyébe történő bevezetése előtt el kell juttatni az illetékes hatósághoz.
18. A kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetésére vonatkozó képzés esetében az »átesési esemény« áteséshez közelítést vagy átesést jelent. A jóváhagyott képzési szervezet FFS-t használhat az átesés megszüntetésének oktatásához, illetve az átesés típusspecifikus jellemzőinek szemléltetéséhez, vagy mindkettőhöz, amennyiben:
- a) az FFS-t a CS-FSTD(A) típusalkalmassági előírásokban foglalt különleges értékelési követelmények szerinti minősítéssel rendelkezik; valamint
 - b) valamely jóváhagyott képzési szervezet sikeresen bebizonyította az illetékes hatóságnak, hogy a képzés bármely negatív hozadéka mérséklődik.

B. A repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények

A SIKERES VIZSGA FELTÉTELEI

1. Egypilótás repülőgépek esetében – az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek kivételével – a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés valamennyi szakaszán. Egy szakasz bármely elemének sikertelensége az adott szakasz egészének sikertelenségét jelenti. Egyetlen szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott szakaszból kell ismételt vizsgáznia. Egynél több szakasz sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely szakaszának sikertelensége esetén, beleértve azokat a szakaszokat is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán/ellenőrzésen már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Az egypilótás, több hajtóműves repülőgépek esetében teljesíteni kell a vonatkozó vizsga vagy ellenőrzés aszimmetrikus repülésre vonatkozó 6. szakaszát.
2. A többpilótás és egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek esetében a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés valamennyi szakaszán. Ötnél több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Öt vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége esetén, beleértve azokat az elemeket is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán/ellenőrzésen egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes ellenőrzést vagy vizsgát. A 6. szakasz nem szerepel az ATPL vagy az MPL jártassági vizsgán. Ha a kérelmező a 6. szakaszból sikertelenül vizsgázik vagy nem tesz vizsgát, akkor a típusjogosítás CAT II- vagy CAT III-jogosultságok nélkül kerül kiadásra. A típusjogosítás CAT II- vagy CAT III-jogosultságokra történő kiterjesztéséhez a kérelmezőnek teljesítenie kell az adott légi jármű-típusra vonatkozó 6. szakaszt.

TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a) a repülőgép üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;

- b) minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
- c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
- d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;
- e) a repülőgépet mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség;
- f) megérteni és alkalmazni a repülőszemélyzeti együttműködést és a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat, adott esetben; valamint
- g) megfelelő hatékonysággal kommunikálni a személyzet jelen lévő tagjaival, adott esetben.
4. A következő határértékeket kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt repülőgép kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében:

Magasságtartás

Általános eltérési érték	± 100 láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon/szinten	+ 50 láb/- 0 láb
Legalacsonyabb süllyedési magasság/megközelítés megszakítási pont/tengerszint feletti magasság	+ 50 láb/- 0 láb

Útvonaltartás

Rádió navigációs eszközökkel	± 5°
Szögeltérések	Félosztásnyi eltérés az iránysávban és a sikló pályán (pl. LPV, ILS, MLS, GLS)
Kétdimenziós (LNAV) és háromdimenziós (LNAV/VNAV) »lineáris« oldallirányú eltérések	az útiránytól való oldalirányú eltérésnek/hibának általában az eljáráshoz tartozó RNP-érték ± ½-ére kell korlátozódnia. Rövid ideig tartó eltérések ettől a normától az RNP-érték egyszerűségeig megengedhetők.
Háromdimenziós lineáris függőleges eltérések (pl. RNP APCH (LNAV/VNAV) Baro VNAV funkcióval kiegészítve)	mindenkor legfeljebb – 75 láb a függőleges profil alatt, és a repülőtér fölött 1 000 lábnál vagy annál alacsonyabb szinten legfeljebb + 75 láb a függőleges profil felett.

Íránytartás

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

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 megfigyelő pilótaként (PM) kell végrehajtani
- OTD = Egyéb kiképzőberendezés használható erre a feladatra
- X = Erre a feladatra FFS-t kell használni; egyéb esetben olyan repülőgépet, amely megfelelő az adott manőver vagy eljárás végrehajtásához
- P# = A képzést a repülőgép felügyelettel történő ellenőrzésével kell végrehajtani.
- b) A gyakorlati képzést legalább a »P«-vel jelölt képzési berendezésen kell végrehajtani, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen (ezt nyíl (—>) jelöli).
- A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:
- A = repülőgép
- FFS = teljes repülésszimulátor
- FSTD = repülésszimulációs oktatóeszköz

- c) A 3B. szakaszban csillaggal (*) jelölt feladatokat, valamint a több hajtómű esetében a 6. szakaszban megjelölt feladatokat kizárólag műszerek igénybevételével lehet végrehajtani, ha a jártassági vizsga és a készségellenőrzés magában foglalja a műszerjogosítás (IR) meghosszabbítását/megújítását. Amennyiben csillaggal (*) jelölt feladatokat nem kizárólag műszerek igénybevételével teljesítik a jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés során, valamint ha nincsenek beszámítható IR-jogosultságok, akkor az osztály- vagy típusjogosítást csak VFR-re korlátozzák.
- d) A 3A. szakaszt csak VFR szerint kell teljesíteni a típusjogosítás vagy a több hajtóműves osztályjogosítás meghosszabbítása céljából, ha a 10 útvonalszakaszra vonatkozóan előírt tapasztalatot az előző 12 hónapban nem szerezték meg. A 3A. szakasz teljesítése nem szükséges, ha a 3B. szakaszt teljesítették.
- e) A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés oszlopában megjelenő »M« betű kötelezően végrehajtandó feladatot jelöl, vagy pedig az egynél több feladat közül történő választás lehetőségét jelenti.
- f) FSTD-t kell használni a típusjogosításra vagy a több hajtóműves osztályjogosításra vonatkozó gyakorlati képzés során, ha a berendezés használata a jóváhagyott osztály- vagy típusjogosítási tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyam engedélyezésekor:
- i. az FSTD minősítése a VI. melléklet (ARA rész) és a VII. melléklet (ORA rész) vonatkozó követelményei szerint;
 - ii. az oktatók képesítései;
 - iii. az FSTD képzés mennyisége a tanfolyam során; valamint
 - iv. a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokra nézve.
- g) Többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok először történő kérelmezése esetén a többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokkal rendelkező pilótának:
- (1) többek között repülőszemélyzeti együttműködésre (MCC), valamint a 7. szakasz szerinti gyakorlatokra kiterjedő –a repülésre veszélyes helyzet- és hibakezelés (TEM), repülőszemélyzeti erőforrás-szervezés (CRM) és emberi tényezők igénybevételével végzett – manővereket és eljárásokat tartalmazó ismeretbővítő tanfolyamot kell teljesítenie valamely jóváhagyott képzési szervezetenél; valamint
 - (2) többpilótás üzemeltetésre vonatkozó készségellenőrzésen kell megfelelnie.
- h) Többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok először történő kérelmezése esetén a többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokkal rendelkező pilótának valamely jóváhagyott képzési szervezetenél kell képzésen részt vennie, és az alábbiakban felsorolt, egypilótás üzemeltetés során alkalmazott további manőverek és eljárások tekintetében kell ellenőrzésen átesnie:
- (1) egy hajtóműves repülőgépek esetében az 1.6., 4.5., 4.6., 5.2. és adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike; valamint
 - (2) több hajtóműves repülőgépek esetében az 1.6., a 6. szakasz és adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike.
- i) A g) és a h) bekezdésnek megfelelően egypilótás és többpilótás üzemeltetésre egyaránt jogosultságokkal rendelkező pilóta mindkét üzemeltetéstípusra vonatkozó jogosultságokat meghosszabbíthatja a h) bekezdés 1. pontjában, illetve adott esetben a h) bekezdés 2. pontjában említett egypilótás üzemeltetési gyakorlatokon felül többpilótás üzemeltetésre vonatkozó készségellenőrzés teljesítésével.
- j) Ha a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés teljesítése többpilótás üzemeltetésben történik, akkor a típusjogosítás többpilótás üzemeltetésre korlátozódik. A korlátozást fel kell oldani, ha a pilóta eleget tesz a h) bekezdésnek.
- k) A képzésnek, a vizsgáztatásnak és az ellenőrzésnek az alább említett táblázatot kell követnie.
- (1) Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – egypilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok esetében
 - (2) Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok esetében
 - (3) Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – egypilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokkal rendelkező, többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokat először kérelmező pilóta esetében (ismeretbővítő tanfolyam)
 - (4) Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokkal rendelkező, egypilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokat először kérelmező pilóta esetében (ismeretbővítő tanfolyam)
 - (5) Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél és a követelmények ellenőrzése – az egy- és többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok újraérvényesítésének és meghosszabbításának összekapcsolása esetén

Az üzemeltetés típusa	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	SP		MP		SP → MP (első kiállítás)		MP → SP (első kiállítás)		SP + MP	
	Képzés	Vizsgáztatás/ellenőrzés	Képzés	Vizsgáztatás/ellenőrzés	Képzés	Vizsgáztatás/ellenőrzés	Képzés, vizsgáztatás, ellenőrzés (egy hajtóműves repülőgépek)	Képzés, vizsgáztatás, ellenőrzés (több hajtóműves repülőgépek)	Egy hajtóműves repülőgépek	Több hajtóműves repülőgépek
Első kiállítás	1–6. szakasz	1–6. szakasz	1–7. szakasz	1–7. szakasz	MCC CRM	1–7. szakasz	1.6., 4.5., 4.6., 5.2. szakasz, valamint adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike	1.6., 6. szakasz, valamint adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike		
Egypilótás, komplex	1–7. szakasz	1–7. szakasz			Emberi tényezők TEM 7. szakasz					
Meghosszabbítás	n.a.	1–6. szakasz	n.a.	1–7. szakasz	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	MPO: 1–7. szakasz SPO: 1.6., 4.5., 4.6., 5.2. szakasz, valamint adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike	MPO: 1–7. szakasz SPO: 1.6., 6. szakasz, valamint adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike
Egypilótás, komplex	1–7. szakasz	1–7. szakasz								
Megújítás	FCL.740	1–6. szakasz	FCL.740	1–6. szakasz	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	Képzés: FCL.740	Képzés: FCL.740
Egypilótás, komplex	1–7. szakasz	1–7. szakasz							Ellenőrzés: a meghosszabbítás esetéhez hasonlóan	Ellenőrzés: a meghosszabbítás esetéhez hasonlóan

- l) A PBN-jogosultságok megszerzéséhez vagy meghosszabbításához az egyik megközelítésnek RNP APCH szerinti megközelítésnek kell lennie. Ott, ahol RNP APCH szerinti művelet nem kivitelezhető, megfelelően felszerelt repülésszimulációs oktatóeszközzel (FSTD) kell végrehajtani.

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELVÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
Manőverek/Eljárások						
1. SZAKASZ						
1.	Indulás	OTD				
1.1.	Repülés előtti felkészülés, benne: — dokumentáció; — tömeg és tömegközéppont; — időjárási adatok összeállítása; valamint — NOTAM.					
1.2.	Repülés előtti ellenőrzések					
1.2.1.	Külső	OTD P#	P		M	
1.2.2.	Belső	OTD P#	P		M	
1.3.	Hajtóműindítás: szokásos meghibásodások	P—>	—>		M	
1.4.	Gurulás	P—>	—>		M	
1.5.	Indulás előtti ellenőrzések: hajtómű-próbaellenőrzés (adott esetben)	P—>	—>		M	
1.6.	Felszállási eljárás: — szokásos, a repülési kézikönyvnek megfelelő fékszárnyhelyezéssel; valamint — oldalszélben (ha a feltételek rendelkezésre állnak).	P—>	—>		M	
1.7.	Emelkedés: — V_x/V_y ; — fordulókkal adott irányokra; valamint — repülési szint eléréséig.	P—>	—>		M	
1.8.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>			M	
2. SZAKASZ						
2.	Repülések végrehajtása (látás melletti meteorológiai körülmények (VMC))	P—>	—>			
2.1.	Egyenes vonalú vízszintes repülés különböző sebességekkel, benne repülés kritikusan alacsony sebességgel, fékszárnyal és fékszárny nélkül (beleértve a $V_{V_{mca}}$ -megközelítést, ha lehetséges)					

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
	Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés
2.2. Nagy bedöntésű fordulók (360° jobbra és balra, 45°-os bedöntéssel)	P—>	—>		M	
2.3. Átesés és abból való kivétel: i. kiengedett szárnymechanizáció nélküli átesés; ii. közelítés áteséshez süllyedő fordulóban megközelítési konfigurációban és teljesítménnyel; iii. közelítés áteséshez leszállási konfigurációban és teljesítménnyel; valamint iv. közelítés áteséshez emelkedő fordulóban, felszállási fékszárnyal és emelkedési teljesítménnyel (csak egy hajtóműves repülőgépeken).	P—>	—>		M	
2.4. A repülőgép vezetése robotpilóta és FD alkalmazásával (a 3. szakaszban is elvégezhető), adott esetben	P—>	—>		M	
2.5. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>		M	
3A. SZAKASZ					
3A. Útvonaleljárások VFR körülmények között	P—>	—>			
3A.1. (lásd még: a B.5. pont c) és d) bekezdését) Repülési terv, helymeghatározás, térképolvasás	P—>	—>			
3A.2. Magasság, irány és sebesség folyamatos tartása	P—>	—>			
3A.3. Tájékozódás, időszámvetés és ETA-felülvizsgálat	P—>	—>			
3A.4. Rádiónavigációs berendezések használata (adott esetben)	P—>	—>			
3A.5. Repülés végrehajtása, (fedélzeti napló, rutinellenőrzések, beleértve az üzemanyag, a rendszerek és a jegesedés ellenőrzését)	P—>	—>			
3A.6. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>			
3B. SZAKASZ					
3B. Műszeres repülés	P—>	—>		M	
3B.1.* Műszeres (IFR) indulás	P—>	—>			

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
	Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés
3B.2.* Műszeres (IFR) útvonal	P—>	—>		M	
3B.3.* Várakozási eljárások	P—>	—>		M	
3B.4.* Háromdimenziós műveletek, 200 láb (60 m) elhatározási magasságig/szintig (DH/DA) vagy a megközelítési eljárás által megkövetelt magasabb minimumig (robotpilóta használható a végső megközelítési szegmensben a függőleges pálya elfogásáig)	P—>	—>		M	
3B.5.* Kétdimenziós műveletek a minimális süllyedési magasságig/szintig (MDH/MDA)	P—>	—>		M	
3B.6.* Repülési gyakorlatok, beleértve a műhorizont és az iránytű meghibásodásának gyakorlását: — egykanalas fordulók; valamint — szokatlan térbeli helyzet megszüntetése.	P—>	—>		M	
3B.7.* Siklópálya vagy irányšavadók meghibásodása	P—>	—>			
3B.8.* ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>		M	
Szándékosan üresen hagyva					
4. SZAKASZ					
4. Érkezés és leszállás	P—>	—>		M	
4.1. Repülőtéri érkezési eljárás					
4.2. Szokásos leszállás	P—>	—>		M	
4.3. Fékszárny nélküli leszállás	P—>	—>		M	
4.4. Leszállás oldalszélben (alkalmas feltételek esetén)	P—>	—>			
4.5. Megközelítés és leszállás, alaplátaron, 2 000 ft futópálya fölötti magasságból (csak egy hajtóműves repülőgépeken)	P—>	—>			
4.6. Átstartolás minimális magasságról	P—>	—>		M	
4.7. Éjszakai átstartolás és leszállás (adott esetben)	P—>	—>			
4.8. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>		M	
5. SZAKASZ					
5. Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások (Ez a szakasz az 1–4. szakasszal összekapcsolható.)					

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELVÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés
5.1.	Megszakított felszállás észszerű sebességnél	P—>	—>		M	
5.2.	Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás után (csak egy hajtóműves repülőgépek)		P		M	
5.3.	Szimulált kényszerleszállás teljesítmény nélkül (csak egy hajtóműves repülőgépek)		P		M	
5.4.	Szimulált vészhelyzetek: i. tűz vagy füst repülés közben; valamint ii. adott esetben a rendszerek működési zavarai.	P—>	—>			
5.5.	Több hajtóműves repülőgépekre és motoros vitorlázó repülőgépekre vonatkozó képzés esetén: hajtómű-leállítás és -újraindítás (biztonságos magasságban, ha a légi járművön hajtják végre)	P—>	—>			
5.6.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások					
6. SZAKASZ						
6.	Szimulált aszimmetrikus repülés	P—>	—>X		M	
6.1.*	(Ez a szakasz az 1–5. szakasszal összekapcsolható) Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságban, ha nem FFS-en vagy FNPT II-n végzik)					
6.2.*	Aszimmetrikus megközelítés és átstartolás	P—>	—>		M	
6.3.*	Aszimmetrikus megközelítés és teljes megállással végződő leszállás	P—>	—>		M	
6.4.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>		M	
7. SZAKASZ						
7.	UPRT					
7.1.	Repülési manőverek és eljárások					
7.1.1.	Kézi repülés repülésvezérlővel (FD) vagy anélkül (robotpilóta, tolóerő-automata nélkül, és adott esetben különböző vezérlési jogszabályok szerint)	P—>	—>			

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELEVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
	Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés
7.1.1.1. Különböző sebességen (beleértve a lassú repülést is) és magasságban, az FSTD képzési keretösszegén belül.	P——>	——>			
7.1.1.2. Nagy bedöntésű fordulók 45°-os bedöntéssel, 180°–360° jobbra és balra	P——>	——>			
7.1.1.3. Fordulók spoilerekkel és anélkül	P——>	——>			
7.1.1.4. Eljárási célú műszeres repülés és manőverezés, beleértve a műszeres indulást és érkezést, valamint a látással történő megközelítést	P——>	——>			
7.2. Kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetésére vonatkozó képzés	P——>	——>			
7.2.1. Átesési események megszüntetése: — felszállási konfigurációban; — kiengedett szárnymechanizáció nélküli konfigurációban, alacsony magasságban; — kiengedett szárnymechanizáció nélküli konfigurációban, közel maximális üzemeltetési magasságban; valamint — leszállási konfigurációban.					
7.2.2. A kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetését célzó alábbi gyakorlatok: — magas orrmeredekség megszüntetése különböző oldalszögeknél; valamint — alacsony orrmeredekség megszüntetése különböző oldalszögeknél.	P Csak a képzési feladathoz minősítéssel rendelkező FFS	X Repülőgép nem használható erre a feladatra		Csak FFS	
7.3. Átstartolás működő hajtóművekkel* különböző szakaszokból műszeres megközelítés során	P—>	——>			
7.4. Megszakított leszállás működő hajtóművekkel: — különböző magasságokból, a pályaküszöb fölötti 15 m (50 láb) elhatározási magasság/minimális elhatározási magasság (DH/MDH) alatt; — földet érés (meggátolt leszállás) után. — A nem szállító repülőgépként (JAR/FAR 25) vagy regionális repülőgépként (SFAR 23) minősített repülőgépek esetében a működő hajtóművekkel végrehajtott megszakított leszállást a minimális elhatározási magasság/szint (MDH/MDA) alatt vagy a földet érés után kell megkezdeni.	P——>	——>			

6. Többpilotás repülőgépek, valamint egypilotás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek

a) Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P = A képzést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) kell végrehajtani a típusjogosítás kiadásához (amelyik alkalmazható).

- OTD = Egyéb kiképzőberendezés használható erre a feladatra
- X = Erre a feladatra FFS-t kell használni; egyéb esetben olyan repülőgépet, amely megfelelő az adott manőver vagy eljárás végrehajtásához
- P# = A képzést a repülőgép felügyelettel történő ellenőrzésével kell végrehajtani.
- b) A gyakorlati képzést legalább a »P«-vel jelölt képzési berendezésen kell végrehajtani, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen (ezt nyíl (————>) jelöli).
- A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:
- A = repülőgép
- FFS = teljes repülésszimulátor
- FSTD = repülésszimulációs oktatóeszköz
- c) A csillaggal (*) jelölt feladatokat kizárólag műszerek igénybevételével lehet végrehajtani.
- d) A jártassági vizsga/készségellenőrzés oszlopában megjelenő »M« betű kötelezően végrehajtható feladatot 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:
- az oktatók képesítései;
 - a tanfolyamon FSTD-n lefolytatott képzés minősítése és mennyisége; valamint
 - a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokra nézve.
- f) A manővereknek és eljárásoknak tartalmazniuk kell MCC-t többpilótás repülőgépeken, valamint többpilótás üzemeltetésben az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépeken.
- g) A manővereket és eljárásokat egyedüli pilótaként kell végrehajtani az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépeken egypilótás üzemeltetésben.
- h) Az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek esetében, amennyiben a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés végrehajtása többpilótás üzemeltetésben történik, akkor a típusjogosítás többpilótás üzemeltetésre korlátozódik. Amennyiben egypilótás jogosultságokat kérvényeztek, akkor az előzőeken túlmenően végre kell hajtani a 2.5., 3.8.3.4., 4.4. és 5.5. pontban megadott manővereket/eljárásokat, valamint a 3.4. pont manővereiből/eljárásaiból legalább egyet.
- i. 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.
- j) A PBN-jogosultságok megszerzéséhez vagy meghosszabbításához az egyik megközelítésnek RNP APCH szerinti megközelítésnek kell lennie. Ott, ahol RNP APCH szerinti művelet nem kivitelezhető, megfelelően felszerelt repülésszimulációs oktatóeszkővel (FSTD) kell végrehajtani.

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILÓTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
1. SZAKASZ						
1.	A repülés előkészítése	OTD				
1.1.	Teljesítmény-számítás	P				
1.2.	A repülőgép külső vizuális ellenőrzése; minden elem helyének és az ellenőrzés céljának meghatározása	OTD P#	P			
1.3.	A pilótafülke ellenőrzése	P————>	————>			
1.4.	Ellenőrző lista használata a hajtóműindítást megelőzően, hajtómű-indítási eljárások, rádió és navigációs berendezések ellenőrzése, navigációs és kommunikációs frekvenciák kiválasztása és beállítása	P————>	————>		M	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
1.5.	Gurulás az ATC vagy az oktató utasításainak megfelelően	P————>	————>			
1.6.	Felszállás előtti ellenőrzés	P————>	————>		M	
2. SZAKASZ						
2.	Felszállás	P————>	————>			
2.1.	Szokásos felszállás különböző fékszárnyhelyeztekkel, beleértve a gyorsított felszállást					
2.2.*	Műszeres felszállás; műszeres repülésre való áttérés az orrfutó emelése közben vagy közvetlenül a levegőbe emelkedés után	P————>	————>			
2.3.	Felszállás oldalszélben	P————>	————>			
2.4.	Felszállás maximális felszállótömeggel (valóságos vagy szimulált maximális felszállótömeg)	P————>	————>			
2.5.	Felszállás szimulált hajtómű-meghibásodással:	P————>	————>			
2.5.1.*	röviddel a V2 elérése után					
	(A nem szállító repülőgépként vagy regionális repülőgépként minősített repülőgépek esetében a hajtóműhibát csak a futópálya vége fölötti 500 láb minimális magasság elérése után szabad szimulálni. Azoknál a repülőgépeknél, amelyeknek a teljesítménye a felszállótömegre és a levegő sűrűségének megfelelő magasságra vonatkozóan megegyezik a szállító repülőgépek teljesítményével, az oktató röviddel a V2 elérése után már szimulálhatja a hajtómű meghibásodását.)					
2.5.2.*	V1 és V2 között	P	X		M csak FFS	
2.6.	Megszakított felszállás egy a V1 elérése előtti észszerű sebességnél	P————>	————>X		M	
3. SZAKASZ						
3.	Repülési manőverek és eljárások	P————>	————>			
3.1.	Kézi repülés repülésvezérlővel (FD) vagy anélkül (robotpilóta, tolóerő-automata nélkül, és adott esetben különböző vezérlési jogszabályok szerint)					
3.1.1.	Különböző sebességen (beleértve a lassú repülést is) és magasságban, az FSTD képzési keretösszegegen belül	P————>	————>			
3.1.2.	Nagy bedöntésű fordulók 45°-os bedöntéssel, 180°–360° jobbra és balra	P————>	————>			
3.1.3.	Fordulók spoilerekkel és anélkül	P————>	————>			
3.1.4.	Eljárás célú műszeres repülés és manőverezés, beleértve a műszeres indulást és érkezést, valamint a látással történő megközelítést	P————>	————>			

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
3.2.	Lökéshullám (Tuck under) és belengés (Mach buffets) (adott esetben), valamint a repülőgép további speciális repülési jellemzői (pl.: hollandorsó)	P——>	——>X Repülőgép nem használható erre a feladatra		Csak FFS	
3.3.	A rendszerek szokásos működtetése és a hajtómű-ellenőrző panel kezelése (adott esetben)	OTD P——>	——>			
3.4.	A következő rendszerek szokásos és szokásostól eltérő működtetése:				M	Minimum 3 szokásostól eltérő üzemelést kötelező választani a 3.4.0–3.4.14. elem közül
3.4.0.	Hajtómű (légcsvár, amennyiben szükséges)	OTD P——>	——>			
3.4.1.	Nyomáskiegyenlítő és légkondicionáló rendszer	OTD P——>	——>			
3.4.2.	Pitot-/statikus rendszer	OTD P——>	——>			
3.4.3.	Üzemanyagrendszer	OTD P——>	——>			
3.4.4.	Elektromos rendszer	OTD P——>	——>			
3.4.5.	Hidraulikarendszer	OTD P——>	——>			
3.4.6.	Kormányok és trimmszisztéma	OTD P——>	——>			
3.4.7.	Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer, szélvédő-üveg-fűtés	OTD P——>	——>			
3.4.8.	Robotpilóta/FD	OTD P——>	——>		M (csak egypilótás)	
3.4.9.	Átesést jelző, átesést megelőző és stabilitást növelő eszközök	OTD P——>	——>			
3.4.10.	Veszélyes földközelséget jelző rendszer (GPWS), időjárásradar, rádió-magasságmérő, transzponder	P——>	——>			
3.4.11.	Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, repüléskoordináló és -optimalizáló rendszer (FMS)	OTD P——>	——>			

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
	Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés
3.4.12. Futóművek és fékrendszer	OTD P————>	————>			
3.4.13. Orrsegédszárny- és fékszárnyrendszer	OTD	————>			
3.4.14. Segédhajtómű (APU)	OTD P————>	————>			
Szándékosan üresen hagyva					
3.6. Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások:				M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani a 3.6.1–3.6.9. közül
3.6.1. Tűzvédelmi gyakorlatok, pl.: hajtómű-, APU-, kabin-, raktér-, pilótafülke-, szárny- és elektromos tüzek, vészkiürítés	P————>	————>			
3.6.2. Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P————>	————>			
3.6.3. Hajtómű-meghibásodások, -leállítás és -újraindítás biztonságos magasságon	P————>	————>			
3.6.4. Üzemanyag-vészleeresztés (szimulált)	P————>	————>			
3.6.5. Szélnyírás felszállásnál/leszállásnál	P	X		Csak FFS	
3.6.6. Szimulált kabinnyomás-meghibásodás/vészszüllyedés	P————>	————>			
3.6.7. Repülőszemélyzeti tag cselekvésképtelenné válása	P————>	————>			
3.6.8. Más vészjelzések a repülőgép repülési kézikönyvének (AFM) megfelelően	P————>	————>			
3.6.9. Légiforgalmi ütközéskelkerülési riasztórendszer (TCAS) által jelzett esemény	OTD P————>	Repülőgép nem használható		Csak FFS	
3.7. Kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetésére vonatkozó képzés	P	X			
3.7.1. Átesési események megszüntetése: <ul style="list-style-type: none"> — felszállási konfigurációban; — kiengedett szárnymechanizáció nélküli konfigurációban, alacsony magasságban; — kiengedett szárnymechanizáció nélküli konfigurációban, közel maximális üzemeltetési magasságban; valamint — leszállási konfigurációban. 	Csak a képzési feladathoz minősítéssel rendelkező FFS	Repülőgép nem használható erre a feladatra			
3.7.2. A kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetését célzó alábbi gyakorlatok: <ul style="list-style-type: none"> — magas orrmeredekség megszüntetése különböző oldalszögeknél; valamint — alacsony orrmeredekség megszüntetése különböző oldalszögeknél. 	P Csak a képzési feladathoz minősítéssel rendelkező FFS	X Repülőgép nem használható erre a feladatra		Csak FFS	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
3.8.	Műszeres repülési eljárások					
3.8.1.*	Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P————>	————>		M	
3.8.2.*	Várakozási eljárások	P————>	————>			
3.8.3.*	Háromdimenziós műveletek, DH/DA 200 láb (60 m) magassáig vagy a megközelítési eljárás által megkövetelt magasabb minimumig					

Megjegyzés: a légi jármű repülési kézikönyve szerint az RNP APCH szerinti eljárások szükségessé tehetik a robotpilóta vagy a repülésvezérlő használatát. A kézzel végrehajtandó repülési eljárás kiválasztásánál figyelembe kell venni az ilyen korlátozásokat (például a 3.8.3.1. sornál ILS-t kell választani, ha az AFM ilyen korlátozást tartalmaz).

3.8.3.1*	Kézzel, repülésvezérlő (FD) nélkül	P————>	————>		M (csak jártassági vizsga esetében)	
3.8.3.2.	Kézzel, repülésvezérlővel (FD)	P————>	————>			
3.8.3.3.*	Robotpilótával	P————>	————>			
3.8.3.4.*	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával; a hajtómű meghibásodását a végső megközelítés során, a repülőtér fölött 1 000 lábra lévő szint átrepülése előtt kell szimulálni egészen a földet érésig vagy a megszakított megközelítési eljárás befejezéséig. A nem szállító repülőgépként (JAR/FAR 25) vagy regionális repülőgépként (SFAR 23) minősített repülőgépek esetében a hajtómű szimulált meghibásodásával történő megközelítést és az azt követő átstartolást a 3.8.4. pont szerinti nem precíziós megközelítéssel együtt kell végrehajtani. Az átstartolást akkor kell elkezdni, amikor a közzétett akadálymentes átrepülési magasságot/szintet (OCH/OCA) elérték, de még a minimális elhatározási magasság/szint (MDH/MDA) elérése előtt, amely legalább 500 lábbal van a pályaküszöb magassága fölött. Azoknál a repülőgépeknél, amelyeknek ugyanolyan a teljesítménye a felszállótömegre és a levegő sűrűségének megfelelő magasságra vonatkozóan, mint a szállító kategóriájú repülőgépeknek, az oktató szimulálhatja a hajtómű-meghibásodást a 3.8.3.4. pont szerint.	P————>	————>		M	
3.8.3.5.*	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával; a hajtómű meghibásodását a végső megközelítéskor, a külső marker (OM) átrepülése után kell szimulálni legfeljebb 4 NM távolságon belül, egészen a földet érésig vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig.	P————>	————>		M	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
	Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés
A nem szállító repülőgépként (JAR/FAR 25) vagy regionális repülőgépként (SFAR 23) minősített repülőgépek esetében a hajtómű szimulált meghibásodásával történő megközelítést és az azt követő átstartolást a 3.8.4. pont szerinti nem precíziós megközelítéssel együtt kell végrehajtani. Az átstartolást akkor kell elkezdni, amikor a közzétett akadálymentes átrepülési magasságot/szintet (OCH/OCA) elérték, de még a minimális elhatározási magasság/szint (MDH/MDA) elérése előtt, amely legalább 500 lábbal van a pályaküszöb magassága fölött. Azoknál a repülőgépeknél, amelyeknek ugyanolyan a teljesítménye a felszállótömegre és a levegő sűrűségének megfelelő magasságra vonatkozóan, mint a szállító kategóriájú repülőgépeknek, az oktató szimulálhatja a hajtómű-meghibásodást a 3.8.3.4. pont szerint.					
3.8.4.* Kétdimenziós műveletek az MDH/MDA-ig	P*—>	——>		M	
3.8.5. Körözéses megközelítés a következő feltételek mellett: a)* megközelítés az engedélyezett minimális körözési megközelítési magasságon az érintett repülőtéren a helyi műszeres megközelítési 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.	P*—>	——>			
3.8.6. Látással történő megközelítés.	P——>	——>			
4. SZAKASZ					
4. Megszakított megközelítési eljárások					
4.1. Megszakított megközelítés működő hajtóművekkel* háromdimenziós művelet során ILS megközelítés után, az elhatározási magasság elérésekor	P*—>	——>			
4.2. Átstartolás működő hajtóművekkel* különböző szakaszokból műszeres megközelítés során	P*—>	——>			
4.3. Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*—>	——>			
4.4.* Átstartolás kézi irányítással, szimulált meghibásodott hajtóművel, műszeres megközelítést követően a DH, az MDH vagy az MAPT elérésekor	P*——>	——>		M	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS		
	Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
4.5. Megszakított leszállás működő hajtóművekkel: — a DH/MDH alatti különböző magasságokból; — földet érés (meggátolt leszállás) után. A nem szállító repülőgépként (JAR/FAR 25) vagy regionális repülőgépként (SFAR 23) minősített repülőgépek esetében a működő hajtóművekkel végrehajtott megszakított leszállást a minimális elhatározási magasság/szint (MDH/MDA) alatt vagy a földet érés után kell megkezdeni.	P——>	——>				
5. SZAKASZ						
5. Leszállások	P					
5.1. Szokásos leszállások* műszeres megközelítési műveletet követően, a DA/DH elérésekor megállapítva a vizuális feltételeket						
5.2. Leszállás szimulált beszorult vízszintes vezérsíkkal, nem megfelelő trimmállásban	P——>	Repülőgép nem használható erre a feladatra		Csak FFS		
5.3. Leszállás oldalszélben (ha a légi járművel végrehajtható)	P——>	——>				
5.4. Forgalmi kör és leszállás végrehajtása nem kiengedett vagy részlegesen kiengedett fék- és orrszélszárnyal	P——>	——>				
5.5. Leszállás szimulált hajtómű-meghibásodással	P——>	——>		M		
5.6. Leszállás két működésképtelen hajtóművel: — három hajtóműves repülőgép esetében: a középső hajtómű és egy külső hajtómű működésképtelen – amennyire alkalmazható – az AFM adatainak megfelelően; valamint — négy hajtóműves repülőgép esetében: két hajtómű egy oldalon működésképtelen.	P	X		M Csak FFS (csak jártassági vizsga esetében)		

Általános megjegyzések:

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

6. SZAKASZ

Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m (200 láb) alatti elhatározási magasságra (DH) vonatkozik (CAT II/III).

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZÉGELLENŐRZÉS	
	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
Manőverek/Eljárások					
A következő manőverek és eljárások a minimális képzési követelményeket jelentik, amelyek lehetővé teszik a 60 m (200 láb) elhatározási magasság (DH) alatti műszeres megközelítési eljárást. A következő műszeres megközelítések és megszakított megközelítési eljárások esetében használni kell minden, a repülőgép típusalkalmassági tanúsításában előírt műszeres megközelítési berendezést, amelyet a 60 m (200 láb) elhatározási magasság (DH) alatt történő műszeres megközelítésekre alkalmazni kell.					
6.1.* Megszakított felszállás minimálisan engedélyezett, futópálya menti látástávolság (RVR) esetén	P*—>	—>X Repülőgép nem használható erre a feladatra		M*	
6.2.* CAT II/III megközelítések: szimulált műszeres repülési feltételek között az alkalmazható DH szintjére való süllyedéssel, repülésirányító rendszer használatával. A személyzet együttműködésére vonatkozó szabványeljárásokat (feladatmegosztás, vezényszavak, keresztellenőrzés, kölcsönös informálás és támogatás) figyelembe kell venni.	P—>	—>		M	
6.3.* Átstartolás: a 6.2. pont szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor. A képzésnek tartalmaznia kell a következőket: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a repülőgép nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, a földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréseig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodásakor.	P—>	—>		M*	
6.4.* Leszállás(ok): a DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres megközelítést követően. A különleges repülésirányító rendszertől függően automata leszállást kell végrehajtani.	P—>	—>		M	

MEGJEGYZÉS: a CAT II/III műveleteket a vonatkozó repülési követelményekben foglaltaknak megfelelően kell végrehajtani.

7. Osztályjogosítás – vízirepülőgépek

A 6. szakaszt csak VFR szerint kell teljesíteni a vízirepülőgépre vonatkozó több hajtóműves osztályjogosítás meghosszabbítása céljából, ha a 10 útvonalszakaszra vonatkozóan előírt tapasztalatot az előző 12 hónapban nem szerezték meg.

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZIREPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS	OSZTÁLYJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZÉSGELLENŐRZÉS
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: <ul style="list-style-type: none"> — dokumentáció; — tömeg és tömegközéppont; — időjárási adatok összeállítása; valamint — NOTAM. 		
1.2. Repülés előtti ellenőrzések Külső/belső		
1.3. Hajtóműindítás és -leállítás Szokásos meghibásodások		
1.4. Vízen siklás		
1.5. Lassú siklás vízen		
1.6. Lerögzítés: <ul style="list-style-type: none"> Parthoz Mólóhoz Bójához 		
1.7. Siklás leállított motorral		
1.8. Indulás előtti ellenőrzések: Hajtómű-próbaellenőrzés (adott esetben)		
1.9. Felszállási eljárás: <ul style="list-style-type: none"> — szokásos, a repülési kézikönyvnek megfelelő fékszárnyhelyezettel; valamint — oldalszélben (ha a feltételek rendelkezésre állnak). 		
1.10. Emelkedés: <ul style="list-style-type: none"> — fordulókkal adott irányokra; — repülési szint eléréséig. 		
1.11. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
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)		
2.2. Nagy bedöntésű fordulók (360° jobbra és balra, 45°-os bedöntéssel)		

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZIREPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS	OSZTÁLYJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZÉSGELLENŐRZÉS
Manőverek/Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
2.3. Átesés és abból való kivétel: <ul style="list-style-type: none"> i. kiengedett szárnymechanizáció nélküli átesés; ii. közelítés áteséshez süllyedő fordulóban megközelítési konfigurációban és teljesítménnyel; iii. közelítés áteséshez leszállási konfigurációban és teljesítménnyel; valamint iv. közelítés áteséshez emelkedő fordulóban, felszállási fékszárnyal és emelkedési teljesítménnyel (csak egy hajtóműves repülőgépeken). 		
2.4. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
3. SZAKASZ		
3. 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 (adott esetben)		
3.5. Repülés végrehajtása, (fedélzeti napló, rutinellenőrzések, beleértve az üzemanyag, a rendszerek és a jegesedés ellenőrzését)		
3.6. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
4. SZAKASZ		
4. Érkezés és leszállás		
4.1. Repülőtéri érkezési eljárás (csak kételtűekre)		
4.2. Szokásos leszállás		
4.3. Fékszárny nélküli leszállás		
4.4. Leszállás oldalszélben (alkalmas feltételek esetén)		
4.5. Megközelítés és leszállás, alaplátra, 2 000' víz fölötti magasságból (csak egy hajtóműves repülőgépen)		
4.6. Átstartolás minimális magasságról		

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZIREPÜLŐGÉPEK	GYAKORLATI KÉPZÉS	OSZTÁLYJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZÉSGELLENŐRZÉS
Manőverek/Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
4.7. Leszállás sima víztükörré Leszállás erős hullámban		
4.8. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
5. SZAKASZ		
5. Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások (Ez a szakasz az 1–4. szakasszal összekapcsolható.)		
5.1. Megszakított felszállás észszerű sebességnél		
5.2. Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás után (csak egy hajtóműves repülőgépek)		
5.3. Szimulált kényszerleszállás teljesítmény nélkül (csak egy hajtóműves repülőgépek)		
5.4. Szimulált vészhelyzetek: i. tűz vagy füst repülés közben; valamint ii. adott esetben a rendszerek működési zavarai.		
5.5. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
6. SZAKASZ		
6. Szimulált aszimmetrikus repülés (Ez a szakasz az 1–5. szakasszal összekapcsolható)		
6.1. Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságban, ha nem FFS-en és FNPT II-n végzik)		
6.2. Hajtómű-leállítás és -újraindítás (csak ME-jártassági vizsgán)		
6.3. Aszimmetrikus megközelítés és átstartolás		
6.4. Aszimmetrikus megközelítés és teljes megállással végződő leszállás		
6.5. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		

C. A helikopter kategóriára vonatkozó egyedi követelmények

1. A típusjogosításokhoz, valamint az ATPL-hez szükséges jártassági vizsga vagy készségellenőrzés során a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés 1–4. és (adott esetben) 6. szakaszán. Ötnél több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Öt vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége vagy bármely más olyan elem sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző vizsgán egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés minden szakaszát 6 hónapon belül kell teljesíteni.
2. A műszerjogosításhoz (IR) szükséges készségellenőrzés során a kérelmezőnek meg kell felelnie a készségellenőrzés 5. szakaszán. Háromnál több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes 5. szakaszt. Három vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt vizsgáznia. A megismételt ellenőrzés bármely elemének sikertelensége vagy az 5. szakasz bármely olyan más elemének sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző ellenőrzésen egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes ellenőrzést.

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 a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat, adott esetben; valamint
 - g) megfelelő hatékonysággal kommunikálni a személyzet jelen lévő tagjaival, adott esetben.
4. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt helikopter kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

a) IFR repülési paraméter-korlátozások

Magasságtartás

Általános eltérési érték	± 100 láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon/szinten	+ 50 láb/– 0 láb
Legalacsonyabb süllyedési magasság/megközelítésmegszakítási pont/tengerszint feletti magasság	+ 50 láb/– 0 láb

Útvonal tartás

Rádió navigációs eszközökkel	± 5°
Szögeltérések	Félosztásnyi eltérés az iránysvábn és a siklopályán (pl. LPV, ILS, MLS, GLS)
Kétdimenziós (LNAV) és háromdimenziós (LNAV/VNAV) »lineáris« oldallirányú eltérések	az útiránytól való oldallirányú eltérésnek/hibának általában az eljáráshoz tartozó RNP-érték ± ½-ére kell korlátozódnia. Rövid ideig tartó eltérések ettől a normától az RNP-érték egyszereséig megengedhetők.
Háromdimenziós lineáris függőleges eltérések (pl. RNP APCH (LNAV/VNAV) Baro VNAV funkcióval kiegészítve)	mindenkor legfeljebb – 75 láb a függőleges profil alatt, és a repülőtér fölött 1 000 lábnál vagy annál alacsonyabb szinten legfeljebb + 75 láb a függőleges profil felett.

Íránytartás

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

Sebességtartás	
Minden hajtómű működik	± 5 csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	+ 10 csomó/- 5 csomó
b) VFR repülésiparaméter-korlátozások	
Magasságtartás	
Általános eltérési érték	± 100 láb
Íránytartás	
Szokásos üzemelés	± 5°
Szokásostól eltérő üzemelés/vészhelyzetek	± 10 °
Sebességtartás	
Általános eltérési érték	± 10 csomó
Szimulált hajtómű-meghibásodással	+ 10 csomó/- 5 csomó
Földhöz viszonyított elmozdulás	
felszállás és függeszkedés a légpárna hatásvonaljában	± 3 láb
Leszállás	± 2 láb (oldalirányú vagy hátrafelé történő elmozdulás ± 0 láb)

A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

ÁLTALÁNOS

5. Az alábbi jelölés jelentése a következő:

P = A képzést parancsnokpilótaként kell végrehajtani az egypilótás helikopterre kiadandó (SPH) típusjogosításhoz, vagy parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként (co-pilot), illetve repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) kell végrehajtani a többpilótás helikopter (MPH) típusjogosítás kiadásához.

6. A gyakorlati képzést legalább a »P«-vel jelölt képzési berendezésen kell végrehajtani, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen (ezt nyíl (—>) 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 feladatot jelöl.

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

- az FSTD minősítése a VI. melléklet (ARA rész) és a VII. melléklet (ORA rész) vonatkozó követelményei szerint;
- az oktató és a vizsgáztató képesítése;
- az FSTD képzés mennyisége a tanfolyam során;
- a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokra nézve; valamint
- egy új típusjogosítás kiadása után felügyelet mellett szerzett repülési tapasztalata.

TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK

11. A többpilótás helikopter-típusjogosítás és az ATPL(H)-engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgán a kérelmezőknek csak az 1–4. szakaszt és – adott esetben – a 6. szakaszt kell sikeresen teljesíteni.

12. A többpilótás helikopter-típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges képességellenőrzésen a kérelmezőnek csak az 1–4. szakaszt és – adott esetben – a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS			JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		FSTD	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye FSTD vagy H	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
1. SZAKASZ – Repülés előtti felkészülés és ellenőrzések						
1.1.	A helikopter külső vizuális ellenőrzése; minden elem helyének és az ellenőrzés céljának meghatározása		P		M (ha helikopteren hajtják végre)	
1.2.	A pilótafülke ellenőrzése	P	—>		M	
1.3.	Hajtómű-indítási eljárások, rádió- és navigációs berendezések ellenőrzése, navigációs és kommunikációs frekvenciák kiválasztása és beállítása	P	—>		M	
1.4.	Gurulás/légi gurulás az ATC vagy az oktató utasításainak megfelelően	P	—>		M	
1.5.	Felszállás előtti eljárások és ellenőrzések	P	—>		M	
2. SZAKASZ – Repülési manőverek és eljárások						
2.1.	Felszállások (különböző profilokkal)	P	—>		M	
2.2.	Lejtős talajra és oldalszélben történő felszállások és leszállások	P	—>			
2.3.	Felszállás maximális felszállótömeggel (valóságos vagy szimulált maximális felszállótömeg)	P	—>			
2.4.	Felszállás röviddel a TDP vagy a DPATO elérése előtt bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodással	P	—>		M	
2.4.1.	Felszállás röviddel a TDP vagy a DPATO elérése után bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodással	P	—>		M	
2.5.	Emelkedő és süllyedő fordulók megadott irányokra	P	—>		M	
2.5.1.	Kizárólag műszerek igénybevételével végrehajtott 30°-os bedöntésű fordulók, elfordulás 180°–360°-ig, balra és jobbra	P	—>		M	
2.6.	Autorotációs süllyedés	P	—>		M	
2.6.1.	Egy hajtóműves helikopterek (SEH) esetében autorotációs leszállás, illetve több hajtóműves helikopterek (MEH) esetében teljesítmény ráadásával végzett leszállás	P	—>		M	
2.7.	Leszállások, különböző profilokkal	P	—>		M	
2.7.1.	Átstartolás vagy leszállás az LDP vagy a DPBL előtt bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodás esetén	P	—>		M	
2.7.2.	Leszállás az LDP vagy a DPBL után bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodás esetén	P	—>		M	

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK	GYAKORLATI KÉPZÉS			JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS		
	Manőverek/Eljárások	FSTD	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye FSTD vagy H	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
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 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
3.1.	Hajtómű	P	—>			
3.2.	Légkondicionálás (fűtés, szellőzés)	P	—>			
3.3.	Pitot-/statikus rendszer	P	—>			
3.4.	Üzemanyagrendszer	P	—>			
3.5.	Elektromos rendszer	P	—>			
3.6.	Hidraulikarendszer	P	—>			
3.7.	Kormányok és trimmsziszter	P	—>			
3.8.	Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer	P	—>			
3.9.	Robotpilóta/FD	P	—>			
3.10.	Stabilitást növelő eszközök	P	—>			
3.11.	Időjárásradar, rádió-magasságmérő, transzponder	P	—>			
3.12.	Területi navigációs rendszer	P	—>			
3.13.	Futóműrendszer	P	—>			
3.14.	Segédhajtómű (APU)	P	—>			
3.15.	Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, valamint repüléskoordináló és -optimalizáló rendszer (FMS)	P	—>			
4. SZAKASZ – Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások						
4.	Szokásostól eltérő és vészhelyzeti eljárások				M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
4.1.	Tűzvédelmi gyakorlatok (beleértve adott esetben a vészkiürítést)	P	—>			
4.2.	Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P	—>			
4.3.	Hajtómű-meghibásodások, -leállítás és -újraindítás biztonságos magasságon	P	—>			
4.4.	Üzemanyag-vészleeresztés (szimulált)	P	—>			

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS			JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		FSTD	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye FSTD vagy H	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
4.5.	Faroklégszavar-vezérlés meghibásodása (adott esetben)	P	—>			
4.5.1.	Faroklégszavar elvesztése (adott esetben)	P	Helikopter nem használható erre a feladatra			
4.6.	Repülőszemélyzeti tag cselekvésképtelenné válása – csak MPH esetén	P	—>			
4.7.	Meghajtás meghibásodása	P	—>			
4.8.	Más vész eljárások 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	P*	—>*		M*	
5.2.	Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P*	—>*		M*	
5.3.	Várakozási eljárások	P*	—>*			
5.4.	Háromdimenziós műveletek, DH/DA 200 láb (60 m) magasságig vagy a megközelítési eljárás által megkövetelt magasabb minimumig	P*	—>*			
5.4.1.	Kézzel, repülésvezérlő (FD) nélkül. Megjegyzés: a légi jármű repülési kézikönyve szerint az RNP APCH szerinti eljárások szükségessé tehetik a robotpilóta vagy a repülésvezérlő használatát. A kézzel végrehajtandó eljárás kiválasztásánál figyelembe kell venni az ilyen korlátozásokat (például az 5.4.1. pont esetén ILS-t kell választani, ha az AFM ilyen korlátozást tartalmaz).	P*	—>*		M*	
5.4.2.	Kézzel, repülésvezérlővel (FD)	P*	—>*		M*	
5.4.3.	Robotpilóta alkalmazásával	P*	—>*			
5.4.4.	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával; a hajtómű meghibásodását a végső megközelítés során, a repülőtér fölött 1 000 lábra lévő szint átrepülése előtt kell szimulálni egészen a földet érésig vagy a megszakított megközelítési eljárás befejezéséig.	P*	—>*		M*	
5.5.	Kétdimenziós műveletek az MDA/MDH-ig	P*	—>*		M*	

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK	GYAKORLATI KÉPZÉS			JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS		
	Manőverek/Eljárások	FSTD	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye FSTD vagy H	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
5.6. Átstartolás működő hajtóművekkel, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*	—>*				
5.6.1. Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*	—>*				
5.6.2. Átstartolás egy hajtómű szimulált meghibásodásával, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*	—>*		M*		
5.7. Autorotáció IMC viszonyok között teljesítmény ráadásával	P*	—>*		M*		
5.8. Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése	P*	—>*		M*		
6. SZAKASZ – Kiegészítő berendezések alkalmazása						
6. Kiegészítő berendezések alkalmazása	P	—>				

D. A helyből felszálló repülőgép kategóriára vonatkozó egyedi követelmények

- A helyből felszálló repülőgépre kiadandó típusjogosításokhoz szükséges jártassági vizsgák vagy készségellenőrzések során a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés 1–5. szakaszán és (adott esetben) 6. szakaszán. Ötnél több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Öt vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége vagy bármely más olyan elem sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző vizsgán egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés minden szakaszát 6 hónapon belül kell teljesíteni.

TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

- A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a helyből felszálló repülőgép üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtására;
 - jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
 - a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;
 - a helyből felszálló repülőgépet mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség;
 - megérteni és alkalmazni a repülőszemélyzeti együttműködést és a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; valamint
 - megfelelő hatékonysággal kommunikálni a személyzet többi tagjával.
- A következő határértékeket kell alkalmazni, melyekre nézve azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt helyből felszálló repülőgép kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

a) IFR repülésiparaméter-korlátozások

Magasságtartás

Általános eltérési érték	± 100 láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon/szinten	+ 50 láb/- 0 láb
Legalacsonyabb süllyedési magasságon/szinten	+ 50 láb/- 0 láb
Útvonaltartás	
Rádió navigációs eszközökkel	± 5°

Precíziós megközelítés	félosztásnyi eltérés az irányzában és a sikló pályán
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 repülésparaméter-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 hatászónájában	± 3 láb
Leszállás	± 2 láb (oldalirányú vagy hátrafelé történő elmozdulás ± 0 láb)

A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

4. Az alábbi jelölés jelentése a következő:

P = A képzést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) kell végrehajtani a típusjogosítás kiadásához (amelyik alkalmazható).

5. A gyakorlati képzést legalább a »P«-vel jelölt képzési berendezésen kell végrehajtani, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen (ezt nyíl (—>) jelöli).

6. A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

FFS = teljes repülésszimulátor
 FTD = repülésgyakorló berendezés
 OTD = egyéb kiképző berendezés
 PL = helyből felszálló repülőgép

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

b) A helyből felszálló repülőgép típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és – adott esetben – a 6. és/vagy a 7. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.

c) A csillaggal (*) jelölt feladatokat kizárólag műszerek igénybevételével lehet végrehajtani. Amennyiben ennek a feltételnek nem tesznek eleget a jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés során, akkor a típusjogosítást VFR-re korlátozzák.

7. A jártassági vizsga/készségellenőrzés oszlopában megjelenő »M« betű kötelezően végrehajtható feladatot jelöl.

8. FSTD-ket kell használni a gyakorlati képzés és a vizsgáztatás során, ha azok használata jóváhagyott típusjogosítási tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyam engedélyezésekor:

a) az FSTD-k minősítése a VI. melléklet (ARA rész) és a VII. melléklet (ORA rész) vonatkozó követelményei szerint; valamint

b) az oktató képesítései.

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
1. SZAKASZ – Repülés előtti felkészülés és ellenőrzések								
1.1.	A helyből felszálló repülőgép külső vizuális ellenőrzése; minden elem helyének és az ellenőrzés céljának meghatározása				P			
1.2.	A pilótafülke ellenőrzése	P	—>	—>	—>			
1.3.	Hajtómű-indítási eljárások, rádió- és navigációs berendezések ellenőrzése, navigációs és kommunikációs frekvenciák kiválasztása és beállítása	P	—>	—>	—>		M	
1.4.	Gurulás az ATC vagy az oktató utasításainak megfelelően		P	—>	—>			
1.5.	Felszállás előtti eljárások és ellenőrzések, beleértve a teljesítmény ellenőrzést	P	—>	—>	—>		M	
2. SZAKASZ – Repülési manőverek és eljárások								
2.1.	Szokásos VFR felszállási profilok: Felszállópályáról történő felszállások (rövid fel- és leszállás (STOL) és függőleges fel- és leszállás (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	—>				
2.3.1.	Megszakított felszállás: — felszállópályáról történő üzemeltetés közben; — talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyről történő üzemeltetés közben; valamint — talaj szintjéről történő üzemeltetés közben.		P	—>			M	
2.3.2.	Felszállás a felszálláskor érvényes elhatározási pont (TDP) után bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodással: felszállópályáról történő üzemeltetés közben; talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyről történő üzemeltetés közben; valamint talaj szintjéről történő üzemeltetés közben.		P	—>			M	
2.4.	Autorotációs süllyedés a földig, helikopter-szerűen (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	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
2.5.	Szokásos VFR leszállási profilok: futópályára történő leszállások (STOL és VTOL) talajsíntből 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; — talajsíntből kiemelt helikopter-leszállóhelyre történő leszállás közben; valamint — talaj szintjéről történő üzemeltetés közben.							
2.6.	Átstartolás vagy leszállás az elhatározási pont előtt bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodás esetén		P	—>			M	
3. SZAKASZ – A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése:								
3.	A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése (végre-hajtható FSTD berendezésen, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik):						M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
3.1.	Hajtómű	P	—>	—>				
3.2.	Nyomáskiegyenlítés és légkondicionálás (fűtés, szellőzés)	P	—>	—>				
3.3.	Pitot-/statikus rendszer	P	—>	—>				
3.4.	Üzemanyagrendszer	P	—>	—>				
3.5.	Elektromos rendszer	P	—>	—>				
3.6.	Hidraulikarendszer	P	—>	—>				
3.7.	Kormányok és trimmsziszter	P	—>	—>				
3.8.	Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer, szélvédőüveg-fűtés (ha be vannak szerelve)	P	—>	—>				
3.9.	Robotpilóta/FD	P	—>	—>				
3.10.	Átesést jelző, átesést megelőző és stabilitást növelő eszközök	P	—>	—>				
3.11.	Időjárásradar, rádió-magasságmérő, transzponder, veszélyes földközelséget jelző rendszer (ha be vannak szerelve)	P	—>	—>				

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.12.	Futóműrendszer	P	————>	————>				
3.13.	Segédhajtómű (APU)	P	————>	————>				
3.14.	Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, valamint 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	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
4.1.	Tűzvédelmi gyakorlatok, hajtómű-, APU-, raktér-, pilótafülke- és elektromos tüzek, beleértve adott esetben a vészkiürítést	P	————>	————>				
4.2.	Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P	————>	————>				
4.3.	Hajtómű-meghibásodások, -leállítás és -újraindítás (légi jármű nem használható erre a feladatra) többek között az egyik hajtómű üzemképtelensége mellett a helikopterszerű üzemmódról repülőgépszerű üzemmódra való áttérésnél és fordítva	P	————>	————>			csak FFS	
4.4.	Üzemanyag-vészleeresztés (szimulált, ha be van szerelve)	P	————>	————>				
4.5.	Szélnyírás felszállásnál és leszállásnál (légi jármű nem használható erre a feladatra)			P			csak FFS	
4.6.	Szimulált kabinnyomás- meghibásodás/vészszüllyedés (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	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
4.10.	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 vész-eljárások a megfelelő repülési kézikönyvben foglalt részletek szerint	P	—>	—>				
5. SZAKASZ – Műszeres repülési eljárások (IMC vagy szimulált IMC körülmények között kell végrehajtani)								
5.1.	Műszeres felszállás: műszeres repülésre való áttérés szükséges a lehető leghamarabb a levegőbe emelkedést követően	P*	—>*	—>*				
5.1.1.	Szimulált hajtómű-meghibásodás indulás közben, az elhatározási pont után	P*	—>*	—>*			M*	
5.2.	Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P*	—>*	—>*			M*	
5.3.	Várakozási eljárások	P*	—>*	—>*				
5.4.	Precíziós megközelítés az elhatározási magasságig, ami nem lehet kevesebb, mint 60 m (200 láb)	P*	—>*	—>*				
5.4.1.	Kézzel, repülésvezérlő (FD) nélkül	P*	—>*	—>*			M* (csak jártassági vizsga esetében)	
5.4.2.	Kézzel, repülésvezérlővel (FD)	P*	—>*	—>*				
5.4.3.	Robotpilóta alkalmazásával	P*	—>*	—>*				
5.4.4.	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával; ezt a végső megközelítés során, a külső marker (OM) átrepülése előtt kell szimulálni, és folytatni kell egészen a földet 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*	—>*	—>*				

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
5.6.1.	Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*	—>*	—>*				
5.6.2.	Átstartolás egy hajtómű szimulált meghibásodásával, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*					M*	
5.7.	Autorotáció IMC viszonyok között teljesítmény ráadásával, a futópályán történő leszállással helikopterszerűen (légi jármű nem használható erre a feladatra)	P*	—>*	—>*			M* Csak FFS	
5.8.	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése (ez függ az FFS minőségétől)	P*	—>*	—>*			M*	

6. SZAKASZ – Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m (200 láb) alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik

6.	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 eljárási standardokat figyelembe kell venni.		P	—>	—>		M*	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
6.3.	<p>Átstartolás:</p> <p>a 6.2. pont szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor. A képzésnek a következőket is tartalmaznia kell: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a légi jármű nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, a földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréséig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodáskor.</p>		P	—>	—>		M*	
6.4.	<p>Leszállás(ok):</p> <p>a DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres megközelítést követően. A különleges repülésirányító rendszertől függetlenül automata leszállást kell végrehajtani.</p>		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. szakaszán és (adott esetben) 6. szakaszán. Ötnél több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Öt vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt 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 6 hónapon belül kell teljesíteni.

TŰRÉSHATÁROK A REPÜLŐVIZSGA TEKINTETÉBEN

2. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a) a léghajó 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 léghajót mindvégig úgy az uralma alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához ne férjen semmilyen kétség;
 - f) megérteni és alkalmazni a repülőszemélyzeti együttműködést és a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; valamint
 - g) megfelelő hatékonysággal kommunikálni a személyzet többi tagjával.

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

a) **IFR repülésiparaméter-korlátozások:**

Magasságtartás

Általános eltérési érték ± 100 láb

Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon/szinten $+ 50$ láb/ $- 0$ láb

Legalacsonyabb süllyedési magasságon/szinten $+ 50$ láb/ $- 0$ láb

Útvonaltartás

Rádiónavigációs eszközökkel $\pm 5^\circ$

Precíziós megközelítés félosztásnyi eltérés az irányában és a sikló pályán

Íránytartás

Szokásos üzemelés $\pm 5^\circ$

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

b) **VFR repülésiparaméter-korlátozások:**

Magasságtartás

Általános eltérési érték ± 100 láb

Íránytartás

Szokásos üzemelés $\pm 5^\circ$

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

A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

4. Az alábbi jelölés jelentése a következő:

P = A képzést parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és megfigyelő pilótaként (PM) kell végrehajtani a típusjogosítás kiadásához (amelyik alkalmazható).

5. A gyakorlati képzést legalább a »P«-vel jelölt képzési berendezésen kell végrehajtani, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen (ezt nyíl (—>) jelöli).

6. A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

FFS = teljes repülésszimulátor

FTD = repülésgyakorló berendezés

OTD = egyéb kiképző berendezés

As = léghajó

- a) A léghajó típusjogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsgán a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és – adott esetben – a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.
- b) A léghajó típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek az 1–5. szakaszt és – adott esetben – a 6. szakaszt kell sikeresen teljesítenie.
- c) A csillaggal (*) jelölt feladatokat kizárólag műszerek igénybevételel 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 végrehajtható feladatot jelöl.
8. FSTD-ket kell használni a gyakorlati képzés és a vizsgáztatás során, ha azok használata típusjogosítási tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyammal kapcsolatban:
- a) az FSTD-k minősítése a VI. melléklet (ARA rész) és a VII. melléklet (ORA rész) vonatkozó követelményei szerint; valamint

b) az oktató képesítései.

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLE- NŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesít- tették	Ellenőr- zés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
							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	
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							
3. SZAKASZ – A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése								
3.	A következő rendszerek és eljárások szokásos és szokásostól eltérő működtetése (végrehajtható FSTD berendezésen, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik):						M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		OTD	FTD	FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
FFS As								
Manőverek/Eljárások								
3.1.	Hajtómű	P	—>	—>	—>			
3.2.	Burkolat nyomás alá helyezése	P	—>	—>	—>			
3.3.	Pitot-/statikus rendszer	P	—>	—>	—>			
3.4.	Üzemanyagrendszer	P	—>	—>	—>			
3.5.	Elektromos rendszer	P	—>	—>	—>			
3.6.	Hidraulikarendszer	P	—>	—>	—>			
3.7.	Kormányok és trimmsziszter	P	—>	—>	—>			
3.8.	Légzsákrendszer	P	—>	—>	—>			
3.9.	Robotpilóta/FD	P	—>	—>	—>			
3.10.	Stabilitást növelő eszközök	P	—>	—>	—>			
3.11.	Időjárásradar, rádió-magasságmérő, transzponder, veszélyes földközelséget jelző rendszer (ha be vannak szerelve)	P	—>	—>	—>			
3.12.	Futóműrendszer	P	—>	—>	—>			
3.13.	Segédhajtómű (APU)	P	—>	—>	—>			
3.14.	Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, valamint repüléskoordináló és -optimalizáló rendszer (FMS)	P	—>	—>	—>			
	Szándékosan üresen hagyva							
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 gyakorlatot kötelező választani ebből a szakaszból
4.1.	Tűzvédelmi gyakorlatok, hajtómű-, APU-, raktér-, pilótafülke- és elektromos tüzek, beleértve adott esetben a vészkiürítést	P	—>	—>	—>			
4.2.	Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P	—>	—>	—>			
4.3.	Hajtómű-meghibásodások, -leállítás és -újraindítás: a repülés bizonyos fázisaiban, többek között több hajtómű meghibásodásakor	P	—>	—>	—>			

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		OTD	FTD	FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
FFS As								
Manőverek/Eljárások								
4.4.	Repülőszemélyzeti tag cselekvésképtelenné válása	P	—>	—>	—>			
4.5.	Meghajtás-/reduktor-meghibásodások	P	—>	—>	—>		Csak FFS	
4.6.	Más vészjeljárások a megfelelő repülési kézikönyv alapján	P	—>	—>	—>			
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 az elhatározási magasságig, ami nem lehet kevesebb, mint 60 m (200 láb)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1.	Kézzel, repülésvezérlő (FD) nélkül	P*	—>*	—>*	—>*		M* (csak jártassági vizsga esetében)	
5.4.2.	Kézzel, repülésvezérlővel (FD)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3.	Robotpilóta alkalmazásával	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4.	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával; ezt a végső megközelítés során, a külső marker (OM) átrepülése előtt kell szimulálni, és folytatni kell egészen a földet érésig vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5.	Nem precíziós megközelítés az MDA/MDH-ig	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6.	Átstartolás működő hajtóművekkel, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1.	Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*	—>*	—>*	—>*			

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLE- NŐRZÉS	
		OTD	FTD	FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesít- tették	Ellenőr- zés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
FFS As								
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 (200 láb) alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik

6.	<p>Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m (200 láb) alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik.</p> <p>A következő manőverek és eljárások a minimális képzési követelményeket jelentik, amelyek lehetővé teszik a 60 m (200 láb) elhatározási magasság (DH) alatti műszeres megközelítési eljárást. A következő műszeres megközelítések és megszakított megközelítési eljárások esetében használni kell minden, a léghajó típusalkalmassági tanúsításában előírt műszeres megközelítési berendezést, melyet a 60 m (200 láb) elhatározási magasság alatt történő műszeres megközelítésekre alkalmazni kell.</p>							
6.1.	Megszakított felszállás minimálisan engedélyezett RVR esetén		P	—>			M*	
6.2.	<p>ILS megközelítések:</p> <p>szimulált műszeres repülési feltételek között az alkalmazható DH szintjére való süllyedéssel, repülésirányító rendszer használatával. A személyzet együttműködésére vonatkozó eljárási standardokat figyelembe kell venni.</p>		P	—>			M*	
6.3.	<p>Átstartolás</p> <p>A 6.2. pont szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor.</p> <p>A képzésnek a következőket is tartalmaznia kell: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a légi jármű nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, a földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréséig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodáskor.</p>		P	—>			M*	

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.4.	Leszállás(ok): a DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres megközelítést követően. A különleges repülésirányító rendszertől függően automata leszállást kell végrehajtani.		P	—>			M*	
7. SZAKASZ – Kiegészítő berendezések								
7.	Kiegészítő berendezések alkalmazása		P	—>”				