

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 326



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

61. évfolyam

2018. december 20.

Tartalom

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 ⁽¹⁾ 1
- ★ A Bizottság (EU) 2018/1975 végrehajtási rendelete (2018. december 14.) a 965/2012/EU rendeletnek a vitorlázó repülőgépekre és az elektronikus pilótatáskákra vonatkozó légi üzemeltetési követelmények tekintetében történő módosításáról 53
- ★ A Bizottság (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelete (2018. december 14.) a vitorlázó repülőgépek üzemben tartására vonatkozó részletes szabályoknak az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról 64

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

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 balesethez 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 befejeződhesenek. 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 üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

(2) Az (1) bekezdésben említett, 2019. december 20. előtt valamely jóváhagyott képzési szervezetnél 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 fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:”;

b) a „műrepülés” fogalommeghatározása elé új fogalommeghatározásként a „hozzáférhető” fogalommeghatározása 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” fogalommeghatározása 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” fogalommeghatározása után új fogalommeghatározásként a „repülőgép kontrollálatlan repülési helyzeteinek elkerülésére és megszüntetésére vonatkozó képzés” fogalommeghatározása 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” fogalommeghatározása után a szöveg kiegészül a „rendelkezésre álló FSTD” új fogalommeghatározásával 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. rádiónavigáció;
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 helikopterrel 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 pilótaként, 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 írtni 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 légijármű-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 légijármű-kategóriában, elméleti ismereteket kibővítő oktatáson kell részt vennie valamely jóváhagyott képzési szervezet jóváhagyott tanfolyamán a különböző légijármű-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 légijármű-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) szakszolgálati engedéllyel 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 légijármű-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 repülőgépnek minősül a 748/2012/EU bizottsági rendelet I. melléklete (annak 21. része) rendelkezéseivel összhangban

d) 4. fázis – Haladó szint

Típusjogosítás képzés légitársaság-orientált környezetben.

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

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

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 ATPL és az MPL kiadásához szükséges jártassági vizsgát vagy készségellenőrzést kell végrehajtani, amennyiben rendelkezésre áll.

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

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

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

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

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

2. Amennyiben két 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-elvnek megfelelően kell elvégezni. A felszállási, megközelítési és leszállási teljesítményre vonatkozó adatokat a kérelmezőnek az alkalmazott repülőgép üzemelési kézikönyvének vagy repülési kézikönyvének megfelelően kell kiszámítania. Az elhatározási magasságot/szintet, a minimális süllyedési magasságot/szintet, és a megszakított megközelítés pontját (MAPT) a vizsgáztató hozzájárulásával kell meghatározni.
12. A vizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, csak akkor, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve az egyéb forgalom elfogadhatatlan akadályozásának elkerülése érdekében szükséges.

A TÖBBPILOTÁS LÉGI JÁRMŰ TÍPUSJOGOSÍTÁSÁHOZ, AZ EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉP TÍPUSJOGOSÍTÁSÁHOZ (TÖBBPILOTÁS ÜZEMELTETÉSBEN), VALAMINT AZ MPL-HEZ ÉS ATPL-HEZ SZÜKSÉGES JÁRTASSÁGI VIZSGA-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 légijármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező és kifejezetten ilyen képzés lefolytatása céljából jóváhagyott szervezet; vagy
 - c) az oktató, olyan esetekben, ha valamely jóváhagyott képzési szervezetnél vagy légijármű-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 egyszer már sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Az egypilótás, több hajtóműves repülőgépek esetében teljesíteni kell a vonatkozó vizsga vagy ellenőrzés aszimmetrikus repülésre vonatkozó 6. szakaszát.
2. A többpilótás és egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek esetében a kérelmezőnek meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés valamennyi szakaszán. Ötnél több elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. Öt vagy annál kevesebb elem sikertelensége esetén a kérelmezőnek csak az adott elemekből kell ismételt vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége esetén, beleértve azokat 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 légijármű-típusra vonatkozó 6. szakaszt.

TÜRÉSHATÁROK 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/megközelítésmegszakítási pont/tengerszint feletti magasság	+ 50 láb/- 0 láb

Útvonaltartás

Rádiónavigációs eszközökkel	± 5°
Szögeltérések	Félosztásnyi eltérés az irányzában és a sikló pályán (pl. LPV, ILS, MLS, GLS)
Kétdimenziós (LNAV) és háromdimenziós (LNAV/VNAV) »lineáris« oldalirányú eltérések	az útiránytól való oldalirányú eltérésnek/hibának általában az eljáráshoz tartozó RNP-érték ± 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

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:
- az FSTD minősítése a VI. melléklet (ARA rész) és a VII. melléklet (ORA rész) vonatkozó követelményei szerint;
 - az oktatók képesítései;
 - az FSTD képzés mennyisége a tanfolyam során; valamint
 - 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:
- 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
 - 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:
- egy hajtóműves repülőgépek esetében az 1.6., 4.5., 4.6., 5.2. és adott esetben a 3B. szakasz szerinti megközelítések egyike; valamint
 - 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.
- Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – egypilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok esetében
 - Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok esetében
 - Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – egypilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokkal rendelkező, többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokat először kérelmező pilóta esetében (ismeretbővítő tanfolyam)
 - Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél, vizsgáztatás, követelmények ellenőrzése – többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokkal rendelkező, egypilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságokat először kérelmező pilóta esetében (ismeretbővítő tanfolyam)
 - Képzés valamely jóváhagyott képzési szervezetenél és a követelmények ellenőrzése – az egy- és többpilótás üzemeltetésre vonatkozó jogosultságok újraérvényesítésének és meghosszabbításának összekapcsolása esetén

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Az üzemeltetés típusa	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 KIVÉTELEVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELENŐRZÉS	
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.	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 fékszárnyhelyeztetel; 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_{mca} -megközelítést, ha lehetséges)					

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
2.2.	Nagy bedöntésű fordulók (360° jobbra és balra, 45°-os bedöntéssel)	P—>	—>		M	
2.3.	Átesés és abból való kivétel: i. kiengedett szárnymechanizáció nélküli átesés; ii. közelítés áteséshez süllyedő fordulóban megközelítési konfigurációban és teljesítménnyel; iii. közelítés áteséshez leszállási konfigurációban és teljesítménnyel; valamint iv. közelítés áteséshez emelkedő fordulóban, felszállási fékszárnyal és emelkedési teljesítménnyel (csak egy hajtóműves repülőgépeken).	P—>	—>		M	
2.4.	A repülőgép vezetése robotpilóta és FD alkalmazásával (a 3. szakaszban is elvégezhető), adott esetben	P—>	—>		M	
2.5.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások	P—>	—>		M	
3A. SZAKASZ						
3A.	Útvonaleljárások VFR körülmények között	P—>	—>			
3A.1.	(lásd még: a B.5. pont c) és d) bekezdését) Repülési terv, helymeghatározás, térképolvasás					
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					

MOTOROS VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK, A NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
3B.2.*	Műszeres (IFR) útvonal	P—>	—>		M	
3B.3.*	Várakozási eljárások	P—>	—>		M	
3B.4.*	Háromdimenziós műveletek, 200 láb (60 m) elhatározási magasságig/szintig (DH/DA) vagy a megközelítési eljárás által megkövetelt magasabb minimumig (robotpilóta használható a végső megközelítési 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 irányásvadók 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 oldalszállásban (alkalmas feltételek esetén)	P—>	—>			
4.5.	Megközelítés és leszállás, alaplátáron, 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 KIVÉTELÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
5.1.	Megszakított felszállás észszerű sebességnél	P—>	—>		M	
5.2.	Szimulált hajtómű-meghibásodás felszállás után (csak egy hajtóműves repülőgépek)		P		M	
5.3.	Szimulált kényszerleszállás teljesítmény nélkül (csak egy hajtóműves repülőgépek)		P		M	
5.4.	Szimulált vészhelyzetek: i. tűz vagy füst repülés közben; valamint ii. adott esetben a rendszerek működési zavarai.	P—>	—>			
5.5.	Több hajtóműves repülőgépekre és motoros vitorlázó repülőgépekre vonatkozó képzés esetén: hajtómű-leállítás és -újraindítás (biztonságos magasságban, ha a légi járművön hajtják végre)	P—>	—>			
5.6.	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások					
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 KIVÉTELÉVEL		GYAKORLATI KÉPZÉS			OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
7.1.1.1.	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 spoilerrel és anélkül	P——>	——>			
7.1.1.4.	Eljárási célú műszeres repülés és manőverezés, beleértve a műszeres indulást és érkezést, valamint a látással történő megközelítést	P——>	——>			
7.2.	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:

i. az oktatók képesítései;

ii. a tanfolyamon FSTD-n lefolytatott képzés minősítése és mennyisége; valamint

iii. a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokra nézve.

- f) A manővereknek és eljárásoknak tartalmazniuk kell MCC-t többpilótás repülőgépeken, valamint többpilótás üzemeltetésben az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépeken.

- g) A manővereket és eljárásokat egyedüli pilótaként kell végrehajtani az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépeken egypilótás üzemeltetésben.

- h) Az egypilótás, nagy teljesítményű, komplex repülőgépek esetében, amennyiben a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés végrehajtása többpilótás üzemeltetésben történik, akkor a típusjogosítás többpilótás üzemeltetésre korlátozódik. Amennyiben egypilótás jogosultságokat kérvényeztek, akkor az előzőeken túlmenően végre kell hajtani a 2.5., 3.8.3.4., 4.4. és 5.5. pontban megadott manővereket/eljárásokat, valamint a 3.4. pont manővereiből/eljárásaiból legalább egyet.

- i. 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 oktatóeszközzel (FSTD) kell végrehajtani.

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK ÉS EGYPILOTÁS, NAGY TELJESÍTMÉNYŰ, KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK		GYAKORLATI KÉPZÉS			ATPL/MPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
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 beállítás	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 fékszárnyhelyzetekkel, beleértve a gyorsított felszállást					
2.2.*	Műszeres felszállás; műszeres repülésre való áttérés az orrfutó elemelése közben vagy közvetlenül a levegőbe emelkedés után	P————>	————>			
2.3.	Felszállás oldalszélben	P————>	————>			
2.4.	Felszállás maximális felszállótömeggel (valóságos vagy szimulált maximális felszállótömeg)	P————>	————>			
2.5.	Felszállás szimulált hajtómű-meghibásodással:	P————>	————>			
2.5.1.*	röviddel a V2 elérése után					
	(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 keretösszege- gén 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.	Eljárási 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 (légcsavar, amennyiben szükséges)	OTD P————>	————>			
3.4.1.	Nyomáskiegyenlítő és légkondicionáló rendszer	OTD P————>	————>			
3.4.2.	Pitot-/statikus rendszer	OTD P————>	————>			
3.4.3.	Üzemanyagrendszer	OTD P————>	————>			
3.4.4.	Elektromos rendszer	OTD P————>	————>			
3.4.5.	Hidraulikarendszer	OTD P————>	————>			
3.4.6.	Kormányok és trimmsrendszer	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	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
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/vézsüllyedés	P————>	————>			
3.6.7.	Repülőszemélyzeti tag cselekvésképtelenné válása	P————>	————>			
3.6.8.	Más vész eljárások a repülőgép repülési kézikönyvének (AFM) megfelelően	P————>	————>			
3.6.9.	Légiforgalmi ütközéselkerülési 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: — felszállási konfigurációban; — kiengedett szárnymechanizáció nélküli konfigurációban, alacsony magasságban; — kiengedett szárnymechanizáció nélküli konfigurációban, közel maximális üzemeltetési magasságban; valamint — leszállási konfigurációban.	P Csak a képzési feladathoz minősítéssel rendelkező FFS	X Repülőgép nem használható erre a feladatra			
3.7.2.	A kontrollálatlan repülési helyzetek megszüntetését célzó alábbi gyakorlatok: — magas orrmeredekség megszüntetése különböző 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) magasságig 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 áttartolást a 3.8.4. pont szerinti nem precíziós megközelítéssel együtt kell végrehajtani. Az áttartolást 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 vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
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 áttartolást a 3.8.4. pont szerinti nem precíziós megközelítéssel együtt kell végrehajtani. Az áttartolást 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. Áttartolás működő hajtóművekkel* különböző szakaszokból műszeres megközelítés során	P*—>	——>			
4.3. Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*—>	——>			
4.4.* Áttartolás 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 kiengetett vagy részlegesen kiengetett fék- és orrszégszárnnyal	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 KÉSZSÉGELLENŐRZÉS
Manőverek/Eljárások	FSTD	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	FSTD-n vagy repülőgépen zajlott a vizsga vagy az ellenőrzés	A vizsgáztató aláírása a vizsga vagy az ellenőrzés végén
A 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 eléréséig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodáskor.	P————>	————>		M*	
6.4.* Leszállás(ok): a DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres megközelítést követően. A különleges repülésirányító rendszertől függően automata leszállást kell végrehajtani.	P————>	————>		M	

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/KÉSZÉGGELLENŐRZÉS
Manőverek/Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
1. SZAKASZ		
1. Indulás		
1.1. Repülés előtti felkészülés, benne: — dokumentáció; — tömeg és tömegközéppont; — időjárási adatok összeállítása; valamint — NOTAM.		
1.2. Repülés előtti ellenőrzések Külső/belső		
1.3. Hajtóműindítás és -leállítás Szokásos meghibásodások		
1.4. Vízen siklás		
1.5. Lassú siklás vízen		
1.6. Lerögzítés: Parthoz Mólóhoz Bójához		
1.7. Siklás leállított motorral		
1.8. Indulás előtti ellenőrzések: Hajtómű-próbaellenőrzés (adott esetben)		
1.9. Felszállási eljárás: — szokásos, a repülési kézikönyvnek megfelelő fékszárnyhelyeztetel; valamint — oldalszélben (ha a feltételek rendelkezésre állnak).		
1.10. Emelkedés: — fordulókkal adott irányokra; — repülési szint eléréséig.		
1.11. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások		
2. SZAKASZ		
2. 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: 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 kétéltűekre)		
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 fölé 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 víztükörre 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 repülésparaméter-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

Útvonaltartás

Rádiónavigációs eszközökkel	± 5°
Szögeltérések	Félosztásnyi eltérés az irányzában és a sikló pályán (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 repülőter 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 hatászónájában	± 3 láb
---	---------

Leszállás	± 2 láb (oldalirányú vagy hátrafelé történő elmozdulás ± 0 láb)
-----------	---

A KÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA/KÉSZSÉGELENŐRZÉS 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 teljesítenie.

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

EGYPILÓTÁS/TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS			JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		FSTD	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye FSTD vagy H	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
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 trimmsrendszer	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	
Manőverek/Eljárások		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 éréig 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

Rádiónavigációs eszközökkel $\pm 5^\circ$

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
hatáskörében ± 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 végrehajtandó feladatot jelöl.

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

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

b) az oktató képesítései.

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	PL	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye: FFS PL	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
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 földre, 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 KÉSZSÉGELLE- NŐRZÉS	
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) talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyekre talaj szintjén lévő helikopter-leszállóhelyekre		P	—>	—>		M	
2.5.1.	Leszállás a leszálláskor érvényes elhatározási pont (LDP) után bekövetkezett szimulált hajtómű-meghibásodással: — futópályára történő leszállás közben; — talajszintből kiemelt helikopter-leszállóhelyre történő leszállás közben; 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 trimmszisztéma	P	—>	—>				
3.8.	Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer, szélvédőüveg-fűtés (ha be vannak szerelve)	P	—>	—>				
3.9.	Robotpilóta/FD	P	—>	—>				
3.10.	Átesést jelző, átesést megelőző és stabilitást növelő eszközök	P	—>	—>				
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 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*	—>*	—>*				

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.	Átstartolás: a 6.2. pont szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor. A képzésnek a következőket is tartalmaznia kell: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a légi jármű nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, a földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréséig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodáskor.		P	——>	——>		M*	
6.4.	Leszállás(ok): a DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres megközelítést követően. A különleges repülésirányító rendszertől függően automata leszállást kell végrehajtani.		P	——>			M*	
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.

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

b) **VFR repülésiparaméter-korlátozások:**

Magasságtartás	
Általános eltérési érték	± 100 láb
Iránytartás	
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 igénybevitelével 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 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	
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 KÉSZSÉGELLE- NŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások		OTD	FTD	FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ellenőrzés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
							FFS As	
3.1.	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 trimmsrendszer	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 KÉSZSÉGELLE- NŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesít- tették	Ellenőr- zés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.4.	Repülőszemélyzeti tag cselekvésképtelenné válása	P	—>	—>	—>			
4.5.	Meghajtás-/reduktor-meghibásodások	P	—>	—>	—>		Csak FFS	
4.6.	Más vész-eljárások a megfelelő repülési kézikönyv alapján	P	—>	—>	—>			
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	
Manőverek/Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesít- ették	Ellenőr- zés helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	As		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.	Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m (200 láb) alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik. A következő manőverek és eljárások a minimális képzési követelményeket jelentik, amelyek lehetővé teszik a 60 m (200 láb) elhatározási magasság (DH) alatti műszeres megközelítési eljárást. A következő műszeres megközelítések és megszakított megközelítési eljárások esetében használni kell minden, a léghajó típusalkalmassági tanúsításában előírt műszeres megközelítési berendezést, melyet a 60 m (200 láb) elhatározási magasság alatt történő műszeres megközelítésekre alkalmazni kell.							
6.1.	Megszakított felszállás minimálisan engedélyezett RVR esetén		P	——>			M*	
6.2.	ILS megközelítések: szimulált műszeres repülési feltételek között az alkalmazható DH szintjére való süllyedéssel, repülésirányító rendszer használatával. A személyzet együttműködésére vonatkozó eljárási standardokat figyelembe kell venni.		P	——>			M*	
6.3.	Átstartolás A 6.2. pont szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor. A képzésnek a következőket is tartalmaznia kell: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a légi jármű nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, a földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréséig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodáskor.		P	——>			M*	

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLE- NŐRZÉS	
Manőverek/Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesít- tették	Ellenőr- zés 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 köve- tően. A különleges repülésirányító rend- szertől függően automata leszállást kell végrehajtani.		P	——>			M*	
7. SZAKASZ – Kiegészítő berendezések								
7.	Kiegészítő berendezések alkalmazása		P	——>"				

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1975 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2018. december 14.)****a 965/2012/EU rendeletnek a vitorlázó repülőgépekre és az elektronikus pilótatáskákra vonatkozó légi üzemeltetési követelmények tekintetében történő módosításáról**

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 hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 31. cikkére,

mivel:

- (1) A 965/2012/EU ⁽²⁾ bizottsági rendelet meghatározza a különböző kategóriájú légi járművek – többek között a vitorlázó repülőgépek – üzemben tartásának különböző típusaira vonatkozó biztonsági szabályokat.
- (2) A légi járműveknek az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. és ii. alpontjában említett üzemben tartásában részt vevő légijármű-üzemeltetőknak meg kell felelniük az említett rendelet V. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek.
- (3) Az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽³⁾ a vitorlázó repülőgépek üzemben tartására vonatkozóan különös szabályokat állapít meg. Indokolt, hogy az említett rendelet alkalmazásának időpontjától kezdve a vitorlázó repülőgépek légi üzemben tartására ne vonatkozzanak a 965/2012/EU rendeletben meghatározott általános szabályok. A 965/2012/EU rendelet 3. cikkében és II. mellékletében a légi üzemben tartásnak az illetékes tagállami hatóságok általi felügyeletére vonatkozóan meghatározott szabályokat azonban továbbra is alkalmazni kell a vitorlázó repülőgépek légi üzemben tartása tekintetében, mivel az említett követelmények nem kifejezetten valamely meghatározott üzemeltetési tevékenységre vonatkoznak, hanem átfogóan minden ilyen tevékenységre.
- (4) Ezért a 965/2012/EU rendeletet ennek megfelelően módosítani kell, hogy az figyelembe vegye a vitorlázó repülőgépek üzemben tartására alkalmazandó új szabályokat, valamint hogy pontosításra kerüljön, hogy az említett rendelet mely rendelkezései alkalmazandók továbbra is a vitorlázó repülőgépek üzemben tartására.
- (5) Figyelembe véve az (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelet rendelkezései és e rendelet rendelkezései közötti szoros kapcsolatot, azok alkalmazásának kezdőnapját össze kell hangolni.
- (6) 2014-ben a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) a 6. melléklet I. részében és a III. rész II. szakaszában rendelkezéseket vezetett be az elektronikus pilótatáskáknak a kereskedelmi célú üzemben tartás során történő használatára vonatkozóan. E rendelkezések általános követelményeket tartalmaznak az elektronikus pilótatáskák használatára vonatkozóan, valamint tartalmazzák a légi járművek biztonságos üzemben tartásához használt elektronikuspilótatáska-alkalmazások használatára vonatkozó üzemeltetési engedély követelményét is. Ezért a 965/2012/EU rendeletet össze kell hangolni az ICAO rendelkezéseivel egy olyan új szabály bevezetése révén, amely általános követelményeket állapít meg a kereskedelmi célú üzemben tartás során az elektronikus repülőgépek használatára vonatkozóan, valamint olyan új rendelkezések bevezetése révén, amelyek támogatják azon elektronikuspilótatáska-alkalmazások üzemben tartásának engedélyezését, amelyek meghibásodása legfeljebb kisebb súlyosságúnak minősül.
- (7) 2014-ben az ICAO a 6. melléklet II. részében és a III. rész III. szakaszában rendelkezéseket vezetett be az elektronikus pilótatáskáknak az általános célú légi közlekedésben való használatára vonatkozóan is. E rendelkezések általános követelményeket tartalmaznak az elektronikus pilótatáskák használatára vonatkozóan, valamint kötelezik a szerződő államokat, hogy kritériumokat állapítsanak meg a légi járművek biztonságos üzemben tartásához használt elektronikuspilótatáska-alkalmazások használatára vonatkozóan. Ezért a 965/2012/EU rendeletet össze kell hangolni az ICAO rendelkezéseivel olyan új, a hajtóművel rendelkező komplex légi járművek

⁽¹⁾ HLL 212., 2018.8.22., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

⁽³⁾ A Bizottság (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelete (2018. december 14.) a vitorlázó repülőgépek üzemben tartására vonatkozó részletes szabályokról az (EU) 2018/1139 rendelet értelmében történő meghatározásáról (lásd e Hivatalos Lap 64. oldalát).

nem kereskedelmi célú üzemen tartására, valamint a hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett egyedi műveletekre vonatkozó szabályok bevezetésével, amelyek általános követelményeket tartalmaznak az elektronikus pilótatáskákra vonatkozóan, valamint azon elektronikuspilótatáska-alkalmazások használatára vonatkozóan, amelyek meghibásodása legfeljebb kisebb súlyosságúnak minősül. Ezen túlmenően ez a rendelet módosítja a 965/2012/EU rendeletet azáltal, hogy összhangba hozza a hordozható elektronikus eszközökre vonatkozó követelményeket a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművekkel végzett nem kereskedelmi célú üzemen tartás esetében az ICAO elektronikus pilótatáskákra vonatkozó általános rendelkezéseivel.

- (8) Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége az (EU) 2018/1139 rendelet 75. cikke (2) bekezdése b) és c) pontjának, valamint 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a Bizottsághoz véleményként ⁽¹⁾ benyújtotta a vitorlázó repülőgépek üzemen tartásának különös szabályaira vonatkozó végrehajtási szabályok tervezetét.
- (9) Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége az (EU) 2018/1139 rendelet 75. cikke (2) bekezdése b) és c) pontjának, valamint 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a Bizottsághoz véleményként ⁽²⁾ benyújtotta az elektronikus pilótatáskák használatára vonatkozó 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

A 965/2012/EU rendelet módosítása

A 965/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1), (2) és (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg a repülőgépek és helikopterek légi üzemen tartására vonatkozóan, ideértve a valamely másik állam biztonsági felügyelete alá tartozó üzemen tartók légi járműveinek földi ellenőrzését is abban az esetben, ha azok a Szerződések rendelkezéseinek hatálya alá tartozó területen található repülőtereken szállnak le.

(2) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg továbbá az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. és ii. alpontjában említett, kereskedelmi célú üzemen tartásban érintett – a ballonoktól és vitorlázó repülőgépektől eltérő – légi járműveket üzemen tartók engedélyeinek kiállítására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételekre, az engedélyek birtokosainak jogaira és kötelezettségeire, valamint azon feltételekre vonatkozóan, amelyek fennállása esetén az üzemen tartást meg kell tiltani, korlátozni kell, valamint a biztonság érdekében egyedi feltételekhez kell kötni;

(3) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg továbbá a repülőgépek és helikopterek kereskedelmi célú egyedi üzemen tartását, illetve a hajtóművel rendelkező komplex légi járművek nem kereskedelmi célú légi üzemen tartását, így többek között hajtóművel rendelkező komplex légi járművek nem kereskedelmi célú egyedi légi üzemen tartását végző üzemen tartók által tett nyilatkozatokra vonatkozó feltételekre és eljárásokra, valamint az ilyen üzemen tartók felügyeletére.”;

b) a (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) Ez a rendelet nem vonatkozik a ballonok és a vitorlázó repülőgépek légi üzemen tartására. A vitorlázó repülőgépek és a kötött gázballontól különböző ballonok légi üzemen tartására azonban a felügyelet tekintetében a 3. cikkben meghatározott követelményeket alkalmazni kell.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az 1., az 1a. és az 1b. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. »repülőgép«: hajtóművel rendelkező, merevszárnyú, a levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek repülését a szárnyaira ható aerodinamikai erő biztosítja;

1a. »helikopter«: levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek levegőben maradását főként az az aerodinamikai erő biztosítja, amely az egy vagy több szilárd beépítésű függőleges tengelyre szerelt, hajtóművel üzemeltetett forgószárnyakra hat;

1b. »ballon«: ember által vezetett, levegőnél könnyebb, hajtómű nélküli légi jármű, amelynek repülését levegőnél könnyebb gáz vagy fedélzeti fűtőberendezéssel melegített levegő biztosítja, beleértve a gázballonokat, a hőléggallonokat, a vegyes ballonokat és – noha hajtóművel rendelkeznek – a hőléghajókat;”

⁽¹⁾ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 07/2017. sz. véleménye (2017. augusztus 23.) a vitorlázó repülőgépek üzemen tartására vonatkozó szabályokat felülvizsgáló bizottsági rendelettervezethez.

⁽²⁾ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 10/2017. sz. véleménye (2017. december 18.) a 965/2012/EU bizottsági rendelet módosítására vonatkozó bizottsági rendelettervezethez.

b) a szöveg a következő 1c., 1d. és 1e. ponttal egészül ki:

- „1c. »vitorlázó repülőgép«: levegőnél nehezebb légi jármű, melynek repülését a rögzített emelő felületeire ható aerodinamikai erő biztosítja, és melynek szabad repülése nem függ hajtóműtől;
- 1d. »kereskedelmi célú üzemben tartás«: légi járműnek díjazás vagy bármilyen egyéb ellenszolgáltatás ellenében történő üzemben tartása, amely a lakosság által igénybe vehető vagy amennyiben az a lakosság által nem vehető igénybe, az üzemben tartó és az ügyfél közötti szerződés alapján végzett üzemben tartás, ahol az ügyfél nem gyakorol ellenőrzést az üzemben tartó felett;
- 1e. »kötött gázballon«: olyan gázballon, amelyet üzemben tartásának ideje alatt egy lehorgonyzó rendszer folyamatosan egy rögzített pont fölött tart;”

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

- „9. »bevezető repülés«: díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás ellenében végrehajtott, rövid időtartamú művelet, amelyet egy, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet (*) 10a. cikkében említett képzési szervezet vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezet mutat be új tanulók vagy új tagok toborzása érdekében;

(*) 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. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az üzemben tartók a repülőgépeket és helikoptereket kizárólag a III. és IV. mellékletben meghatározott kereskedelmi légi szállítási művelet (CAT) céljából tarthatják üzemben.”;

b) a (2) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) veszélyes áruk (DG) szállítására használt repülőgépek és helikopterek;”

c) a (4), (5) és (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépek és helikopterek nem kereskedelmi célú üzemben tartását, így többek között azok nem kereskedelmi célú egyedi üzemben tartását, a légi jármű üzemben tartójának a VII. mellékletben előírt rendelkezésekkel összhangban kell végeznie.

(5) A tagállamok valamelyikének területén található székhellyel rendelkező, az 1178/2011/EU rendelet 10a. cikkében említett pilótaképző szervezeteknek az Unióba irányuló, az Unión belüli és az onnan kiinduló repüléseket az alábbiak szerint kell végezniük:

a) a hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek és helikopterek esetében a VI. melléklet rendelkezéseivel összhangban;

b) egyéb repülőgépek és helikopterek esetében a VII. melléklet rendelkezéseivel összhangban.

(6) Az üzemben tartók a repülőgépek és helikopterek kereskedelmi célú egyedi üzemben tartását kizárólag a III. és a VIII. mellékletben meghatározott követelményeknek megfelelően végezhetik.”

4. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) E rendelet 5. cikkétől eltérve, és az (EU) 2018/1139 rendelet 18. cikke (2) bekezdése b) pontjának, illetve a 748/2012/EU bizottsági rendelet (*) I. melléklete repülési engedélyekről szóló P. alrészének sérelme nélkül a következő repülési műveletek továbbra is az azon tagállam nemzeti jogában meghatározott követelmények mellett végezhetők, amelyben az üzemben tartó székhelye található, vagy ha az üzemben tartónak nincs székhelye, akkor ahol letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található:

a) a tervező vagy gyártó szervezetek által a jogosultságaik hatályaán belül végzett, a repülőgép- és helikopter-típusok bevezetésével vagy átalakításával kapcsolatos repülési műveletek;

b) utasok és áru szállításával nem járó olyan repülések, amelyek során felújítás, javítás, karbantartási ellenőrzések, átvizsgálás, átadás, kivitel vagy hasonló célból szállítanak át repülőgépet vagy helikoptert.

(*) A Bizottság 748/2012/EU rendelete (2012. augusztus 3.) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 224., 2012.8.21., 1. o.).”;

b) a (4a) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a bevezető szövegrész helyébe a következő szöveg lép:

„4a. Az 5. cikk (1) és (6) bekezdésétől eltérve, a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépekkel és helikopterekkel az alábbi műveletek végezhetők a VII. melléklettel összhangban:”;

ii. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) a tagállamok valamelyikének területén található székhellyel rendelkező, az 1178/2011/EU rendelet 10a. cikkében említett pilótaképző szervezetek, vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezetek által végzett bemutató repülések, ejtőernyős ugrások, vitorlázórepülőgép-vontatás vagy műrepülés, feltéve, hogy a légi jármű az adott szervezet tulajdonában van vagy azt sima légijármű-bérbevételi szerződés alapján tartja üzemben, a repülés nem termel a szervezetén kívüli felek számára kiosztható nyereséget, és a szervezet tevékenységének csupán elhanyagolható részét adják a szervezet tagjai közé nem tartozó személyek részvételével zajló repülések.”

5. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés számozását el kell hagyni, a második albekezdés helyébe pedig a következő szöveg lép:

„Ez a rendelet 2012. október 28-tól alkalmazandó.”;

b) a (2)–(6) bekezdést el kell hagyni.

6. Az I., a II., a III., a IV., az V., a VI., a VII. és a VIII. melléklet e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

Ezt a rendeletet 2019. július 9-től kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2018. december 14-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

A 965/2012/EU rendelet I., II., III., IV., V., VI., VII. és VIII. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

- a) a 6. pontot el kell hagyni;
- b) a 11a. pontot el kell hagyni;
- c) a szöveg a következő 42a., 42b. és 42c. ponttal egészül ki:
 - „42a. »EFB-alkalmazás«: olyan EFB-gazdaplatformra telepített szoftveralkalmazás, amely egy vagy több, repülési műveleteket támogató, speciális operatív funkciót biztosít.
 - 42b. »EFB-gazdaplatform«: olyan hardvereszköz, amelyben az informatikai képességek és az alapszoftverek találhatóak, beleértve az operációs rendszert és a bemeneti/kimeneti szoftvereket is.
 - 42c. »EFB-rendszer«: a használni tervezett EFB-alkalmazás(ok) támogatásához szükséges hardver (beleértve az akkumulátort, az összekapcsolhatóságot biztosító csatlakozókat és a bemeneti/kimeneti komponenseket) és szoftver (beleértve az adatbázisokat és az operációs rendszert).”;
- d) a szöveg a következő 44a. ponttal egészül ki:
 - „44a. »elektronikus pilótátáska (EFB)«: a repülőgép személyzete által használható berendezésekből és alkalmazásokból álló elektronikus információs rendszer, amely az elektronikus pilótátáskának a repülőgép üzemeltetését és az azzal kapcsolatos feladatokat támogató funkciói számára tárol, frissít és dolgoz fel adatokat.”;
- e) az 57. pontot el kell hagyni;
- f) a szöveg a következő 69a. ponttal egészül ki:
 - „69a. »ember-gép interfész (HMI)«: bizonyos eszközök olyan alkatrésze, amely képes az ember és gép közötti interakciók kezelésére. Az interfész olyan hardverekből és szoftverekből áll, amelyek lehetővé teszik, hogy a felhasználó által bevitt adatokat a gépek vagy rendszerek értelmezzék és feldolgozzák, és így a szükséges eredményeket adják vissza a felhasználónak.”;
- g) a 78a. pont helyébe a következő szöveg lép:
 - „78a. »kisebb meghibásodás«: olyan meghibásodás, amely nem csökkenti jelentősen a légi jármű biztonságát, és amely során a hajózó személyzetnek kizárólag a képességeit meg nem haladó műveleteket kell végeznie.”;
- h) a szöveg a következő 78b. ponttal egészül ki:
 - „78b. »anyagok helytelen használata«: egy vagy több pszichoaktív anyagnak a hajózó személyzet, a légiutas-kísérő személyzet és a repülésbiztonságot közvetlenül befolyásoló egyéb személyzet tagjai általi használata oly módon, hogy az:
 - a) közvetlen veszélyt jelent az anyag használója számára vagy veszélyezteteti mások életét, egészségét vagy jólétét; és/vagy
 - b) foglalkozási, társadalmi, mentális vagy fizikai problémát vagy rendellenességet okoz vagy súlyosbítja azt.”;
- i) a szöveg a következő 96a. és 96b. ponttal egészül ki:
 - „96a. »hordozható EFB«: a pilótafülkében használt, a tanúsítvánnyal rendelkező légi jármű konfigurációjának részét nem képező, hordozható EFB-gazdaplatform.
 - 96b. »hordozható elektronikus eszköz«: a személyzet tagjai vagy az utasok által, illetve a rakomány részeként a légi jármű fedélzetére hozott bármilyen – jellemzően, de nem kizárólag – fogyasztói elektronikai cikk, amely nem képezi a tanúsítvánnyal rendelkező légi jármű konfigurációjának részét. Idetartozik minden olyan berendezés, amely képes villamos energiát fogyasztani. A villamos energia származhat belső forrásokból, például (feltölthető vagy nem újratölthető) akkumulátorokból, vagy az eszköz bizonyos, a légi járművön található áramforrásokhoz is kapcsolódhat.”;
- j) a szöveg a következő 120a. és 120b. ponttal egészül ki:
 - „120a. »A típusú EFB-alkalmazás«: olyan EFB-alkalmazás, amelynek hibás működése vagy helytelen használata nincs hatással a légi jármű biztonságára.
 - 120b. »B típusú EFB-alkalmazás«: olyan EFB-alkalmazás:
 - a) amelynek hibás működése vagy helytelen használata legfeljebb kisebb meghibásodásnak tekintendő; és
 - b) amely nem helyettesíti a légialkalmassági szabályok, a légtérre vonatkozó követelmények vagy az üzemeltetésre vonatkozó szabályok által előírt rendszereket és funkciókat, és szerepét tekintve nem azonos azokkal.”

2. A II. melléklet a következőképpen módosul:

a) az ARO.GEN.120 d) pont helyébe a következő szöveg lép:

„d) Az illetékes hatóságnak értékelnie kell a szervezetek által az alábbiakkal összhangban javasolt alternatív megfelelési módozatokat:

1. az e rendelet III. melléklete (ORO rész) ORO.GEN.120 b) pontja;
2. ballonok esetén az (EU) 2018/395 rendelet (*) II. mellékletének (BOP rész) BOP.ADD.010 pontja; vagy
3. vitorlázó repülőgépek esetén az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendelet (**) II. mellékletének (SAO rész) SAO.DEC.100 c) pontja;

ehhez elemeznie kell a benyújtott dokumentumokat, és szükség esetén meg kell vizsgálnia az adott szervezetet.

Ha az illetékes hatóság úgy találja, hogy az alternatív megfelelési módozatok összhangban vannak a végrehajtási szabályokkal, akkor haladéktalanul:

1. értesíti a kérelmezőt, hogy az alternatív megfelelési módozatok bevezethetők, és adott esetben ennek megfelelően módosítja a kérelmező jóváhagyását, egyedi légi szállítási műveleti engedélyét vagy jogosítását; és
2. értesíti az Ügynökséget ezek tartalmáról, mellékelve az összes vonatkozó dokumentum egy példányát is;
3. tájékoztatja a többi tagállamot az elfogadott alternatív megfelelési módozatokról.

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

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

b) az ARO.GEN.345 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) Ha egy szervezet nyilatkozatot nyújt be az illetékes hatóságnak arról, hogy nyilatkozattételi kötelezettség alá eső tevékenységeket végez vagy kíván végezni, az illetékes hatóság ellenőrzi, hogy a nyilatkozat tartalmazza-e az alábbi pontokban előírt összes információt:

1. az e rendelet III. melléklete (ORO rész) ORO.DEC.100 b) pontja;
2. ballonüzemeltetők esetén az (EU) 2018/395 rendelet II. mellékletének (BOP rész) BOP.ADD.100 pontja; vagy
3. vitorlázó repülőgépek üzemeltetői esetén az (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelet II. mellékletének (SAO rész) SAO.DEC.100 pontja.

A szükséges információk ellenőrzése után az illetékes hatóság visszaigazolja a szervezet felé a nyilatkozat kézhezvételét.”;

c) A II. függelék (139. számú EASA-úrlap) táblázata helyébe a következő szöveg lép:

„ÜZEMBENTARTÁSI ELŐÍRÁSOK (az üzembentartási kézikönyvben jóváhagyott feltételek szerint)				
A kiállító hatóság elérhetőségi adatai Telefonszám ⁽¹⁾ : _____; Fax _____; E-mail: _____				
Légijármű-üzembentartási engedély ⁽²⁾ : Kereskedelmi név: Üzembentartási előírások száma:		Az üzemben tartó neve ⁽³⁾ :		Dátum ⁽⁴⁾ : Aláírás:
A légi jármű típusa ⁽⁵⁾ : Lajstromjel ⁽⁶⁾ :				
Az üzemben tartás típusai: Kereskedelmi célú légi szállítás ☐ Utasok ☐ Áru ☐ Egyéb ⁽⁷⁾ : _____				
Műveleti terület ⁽⁸⁾ :				
Különleges korlátozások ⁽⁹⁾ :				
Egyedi jóváhagyások:	Vanna k	Nincs enek	Részletek ⁽¹⁰⁾	Megjegyzések
Veszélyes áruk	☐	☐		
Kis látótávolságú műveletek Felszállás Megközelítés és leszállás	☐	☐	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: láb RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ : ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ N/A	☐	☐	Legnagyobb kitérés idő ⁽¹⁵⁾ : perc	
Összetett navigációs előírások teljesítményalapú navigációval (PBN) végzett műveletekhez ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Előírt minimális navigációs pontosság	☐	☐		
Egyhajtóműves gázturbinás repülőgép éjszaka vagy műszeres időjárási körülmények közötti üzemben tartása (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Helikopteres repülés éjjellátó képalkotó rendszerek segítségével	☐	☐		
Helikopteres függesztményes szállítási műveletek	☐	☐		
Helikopteres légimentési műveletek	☐	☐		
Helikopterrel végzett, tenger feletti műveletek	☐	☐		
Légiutas-kísérők képzése ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Légiutas-kísérő tanúsítvány kiadása ⁽²⁰⁾	☐	☐		
B típusú EFB-alkalmazások használata	☐	☐	⁽²¹⁾	
Folyamatos légialkalmasság	☐	☐	⁽²²⁾	
Egyéb ⁽²³⁾				

- (¹) Az illetékes hatóság telefonszáma és faxszáma (országkód számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail-címet is.
- (²) A kapcsolódó légi jármű-üzembentartási engedély (AOC) számát írja be.
- (³) Az üzemben tartó bejegyzett nevét és – ha attól eltérő – kereskedelmi nevét írja be. A kereskedelmi név elé illessze be a „Dba” (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.
- (⁴) Az üzemben tartási előírások kiállításának dátuma (nn-hh-éééé) és az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.
- (⁵) A légi jármű gyártójának, típus- és altípuszámának, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatszámának ICAO-kódját (pl. Boeing 737-3K2 vagy Boeing 777-232) írja be.
- (⁶) A lajstromjel az üzemben tartási előírásokban vagy az üzemben tartási kézikönyvben van feltüntetve. Utóbbi esetben a vonatkozó üzemben tartási előírásokban hivatkozni kell az üzemben tartási kézikönyv megfelelő oldalára. Amennyiben nem mindegyik egyedi jóváhagyás vonatkozik a légi jármű-típusra, a légi jármű lajstromjelle feltüntetendő a vonatkozó egyedi jóváhagyáshoz tartozó „Megjegyzés” rovatban.
- (⁷) Határozza meg az egyéb típusú szállítást (pl. vészhelyzeti egészségügyi szolgáltatás).
- (⁸) Adja meg azon földrajzi területe(ke)t, ahol a légi jármű üzemben tartása engedélyezett (földrajzi koordináták vagy egyedi útvonalak, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).
- (⁹) Sorolja fel a vonatkozó különleges korlátozásokat (pl. csak VFR, csak nappal stb.).
- (¹⁰) Ebben az oszlopban az egyes jóváhagyások vagy jóváhagyástípusok leginkább megengedett feltételeit tüntesse fel (a megfelelő kritériumokkal).
- (¹¹) Tüntesse fel a vonatkozó precíziós megközelítési kategóriát: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB vagy CAT IIIC. Tüntesse fel a legkisebb futópálya menti látótávolságot (RVR) méterben, valamint az elhatárolási magasságot (DH) lábban. Minden felsorolt megközelítési kategóriát külön sorba kell írni.
- (¹²) Írja be a felszállásra jóváhagyott legkisebb futópálya menti látótávolságot méterben. Amennyiben különböző jóváhagyások lettek kiadva, minden jóváhagyást külön sorban kell feltüntetni.
- (¹³) A Nem alkalmazható (N/A) négyzetet csak akkor lehet bejelölni, ha a légi jármű jóváhagyott legnagyobb szolgálati magassága FL290 (FL: Flight Level – Repülési szint) alatt van.
- (¹⁴) A megnövelt hatótávolságú repülés (ETOPS) jelenleg csak a két hajtóműves légi járművekre vonatkozik. Ennek megfelelően a „nem alkalmazható” (N/A) négyzetet akkor lehet bejelölni, ha a légi jármű-típusnak kettőnél több, vagy annál kevesebb hajtóműve van.
- (¹⁵) A légi jármű hatótávolsága (NM [tengeri mérföld] értékben), valamint a hajtóműtípus is megadható.
- (¹⁶) Teljesítményalapú navigáció (PBN): minden komplex egyedi PBN-jóváhagyást (pl. RNP AR APCH) külön sorban, a hozzájuk tartozó korlátozásokat pedig a Részletek és/vagy a Megjegyzések rovatban kell feltüntetni. Az egyedi RNP AR APCH eljárások eljárás-specifikus jóváhagyását az üzemben tartási előírásokban vagy az üzemben tartási kézikönyvben lehet feltüntetni. Utóbbi esetben a vonatkozó üzemben tartási előírásokban hivatkozni kell az üzemben tartási kézikönyv megfelelő oldalára.
- (¹⁷) Adja meg, ha az egyedi jóváhagyás bizonyos futópályavégekre és/vagy repülőterekre korlátozódik.
- (¹⁸) Írja be a sárkányszerkezet-hajtómű kombinációt.
- (¹⁹) A légiutas-kísérő tanúsítványt kérelmezők által elvégzendő tanfolyam lefolytatásának és a teljesítendő vizsga lebonyolításának jóváhagyása az 1178/2011/EU rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.
- (²⁰) A légiutas-kísérő tanúsítvány kiadásának jóváhagyása az 1178/2011/EU rendelet V. mellékletében (CC rész) foglaltak szerint.
- (²¹) A B típusú EFB-alkalmazások listája az EFB-hardver hivatkozásával együtt (hordozható elektronikus pilótatáskák esetében). A listát az üzemben tartási előírásokban vagy az üzemben tartási kézikönyvben kell feltüntetni. Utóbbi esetben a vonatkozó üzemben tartási előírásokban hivatkozni kell az üzemben tartási kézikönyv megfelelő oldalára.
- (²²) A légi jármű folyamatos légi alkalmasságának fenntartásáért felelős személy/szervezet neve, valamint hivatkozás a munka elvégzését előíró rendeletre, vagyis az 1321/2014/EU rendelet I. mellékletének (M alrész) G. alrészére.
- (²³) Az egyéb jóváhagyásokat és adatokat itt lehet egyenként külön sorban (vagy külön többsoros részben) feltüntetni engedélyenként (pl. rövidpályás leszállások, meredek sikló pályán történő megközelítés, helikopteres repülés közérdekű helyszínre/helyszínről, beépített területen kívüli kedvezőtlen környezet fölötti helikopteres repülés, biztonságos kényszerleszállás lehetősége nélküli helikopteres repülés, megnövelt bedöntési szöggel végzett repülés, megfelelő repülőterétől való legnagyobb távolság megnövelt hatótávolságú üzemelésre (ETOPS) vonatkozó jóváhagyással nem rendelkező, két hajtóműves légi járművek esetében, nem kereskedelmi célú üzemben tartásra használt légi járművek).

139. számú EASA-ürlap, 4. kiadás”

3. A III. melléklet a következőképpen módosul:

a) az ORO.GEN.110 k) pont helyébe a következő szöveg lép:

„k) A j) bekezdés sérelme nélkül azoknak az üzemben tartóknak, amelyek a következő légi járművek valamelyikének kereskedelmi célú üzemben tartását végzik, gondoskodniuk kell arról, hogy a hajózó személyzet megfelelő, a veszélyes árukkal kapcsolatos képzést vagy eligazítást kapjon, amely alapján képes felfedezni az utasok által vagy rakományként a fedélzetre felvitt, be nem jelentett veszélyes árukat:

1. olyan, egyhajtóműves, légcavaros, 5 700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű (MCTOM) és legfeljebb 5 maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC) repülőgép, amellyel ugyanazon a repülőtéren vagy művelési területen fel- és leszállva VFR szerint nappal hajtanak végre repülést;
2. olyan, egy hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő, legfeljebb 5 maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC) helikopter, amellyel ugyanazon a repülőtéren vagy művelési területen fel- és leszállva VFR szerint nappal hajtanak végre repülést.”;

b) az ORO.MLR.101 pont bevezető szövegének helyébe az alábbi szöveg lép:

„Az 5-öt meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú (MOPSC), egy hajtóműves, légcavaros repülőgépekkel végrehajtott műveletek, valamint az 5-öt meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, egy hajtóműves, nem komplex helikopterrel VFR szerint nappal, ugyanazon induló és érkező repülőtéren vagy üzemeltetési helyszínen végrehajtott műveletek kivételével az üzemben tartási kézikönyv fő szerkezeti elemei a következők:”;

c) a ORO.FC.005 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) 2. SZAKASZ: kiegészítő követelményeket határoz meg a kereskedelmi célú légi szállítási műveletekre vonatkozóan az alábbi légi járművekkel, látvarepülési szabályok (VFR) szerint nappal, ugyanazon induló és érkező repülőtéren vagy üzemeltetési helyszínen, és az illetékes hatóság által meghatározott helyi területen végrehajtott kereskedelmi célú légi utasszállító műveletek kivételével:

1. egy hajtóműves, légcsavaros, 5 700 kg-t meg nem haladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és 5-öt meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgép; vagy
2. hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő, egy hajtóműves, 5-öt meg nem haladó maximális utasülésszám-konfigurációjú helikopter.”;

d) az ORO.FTL.105 13. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„13. »repülési idő«: repülőgépek esetében az az időtartam, amely a légi járműnek a parkolóhelyről felszállási céllal történő elmozdulásától a repülés befejezése után a kijelölt parkolóhelyen történő megállásáig és az összes hajtómű és propeller leállásáig tart.”.

4. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) a CAT.GEN.105 pontot el kell hagyni;

b) a szöveg a következő CAT.GEN.MPA.141 ponttal egészül ki:

„CAT.GEN.MPA.141 Az elektronikus pilótatáskák (EFB-k) használata

a) Ha egy légi jármű fedélzetén elektronikus pilótatáskát használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az ne befolyásolja hátrányosan a légi jármű rendszereinek vagy berendezéseinek működését, valamint a hajózó személyzet tagjainak azon képességét, hogy üzemeltessék a légi járművet.

b) Az üzemeltető csak akkor használhat B típusú EFB-alkalmazást, ha azt az V. melléklet (SPA rész) M. alrésze szerint hagyták jóvá.”;

c) az A. alrész 2. szakaszát el kell hagyni;

d) a B. alrész 2. szakaszát el kell hagyni;

e) a CAT.POL.MAB.105 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Ha a tömeg- és tömegközéppont-adatokat és ezek dokumentációját valamilyen számítógépes tömeg- és tömegközéppont-számító rendszer állítja elő, az üzemben tartónak:

1. ellenőriznie kell a kapott adatok teljességét annak biztosítása érdekében, hogy az adatok a légi jármű repülési kézikönyvében található korlátozásokon belül maradjanak; és
2. az üzemeltetési kézikönyvében meg kell határozni a rendszer használatára vonatkozó utasításokat és eljárásokat.”;

f) a CAT.POL.MAB.105 e) pontot el kell hagyni;

g) a C. alrész 4. szakaszát el kell hagyni;

h) a D. alrész 3. szakaszát el kell hagyni.

5. Az V. melléklet a következő M. alrésszel egészül ki:

„M. ALRÉSZ

ELEKTRONIKUS PILÓTATÁSKÁK (EFB-k)

SPA.EFB.100 Az elektronikus pilótatáskák (EFB-k) használata – üzemeltetési engedély

a) A kereskedelmi célú légi szállításra használt légi járművek üzemben tartói csak akkor használhatnak B típusú EFB-alkalmazást, ha az illetékes hatóságtól ilyen felhasználásra engedélyt kaptak.

b) Ahhoz, hogy az üzemben tartó az illetékes hatóságtól a B típusú EFB-alkalmazás használatára üzemeltetési engedélyt kaphasson, igazolnia kell, hogy:

1. az alkalmazás gazdagépeként használt EFB-eszköz, maga az EFB-alkalmazás, valamint az alkalmazáshoz kapcsolódó funkció használatára vonatkozó kockázatértékelést elvégezték, a kapcsolódó kockázatokat azonosították és biztosították azok megfelelő kezelését és csökkentését;
2. az EFB-eszközök és az EFB-alkalmazás ember-gép interfészeit az emberi tényezők alapelveivel összhangban értékelték;
3. létrehozott egy EFB adminisztrációs rendszert, és eljárásokat és képzési feltételeket dolgozott ki és vezetett be az EFB-eszközök és EFB-alkalmazások adminisztrációjára és használatára vonatkozóan. Ezek az alábbiakra vonatkozó eljárásokat foglalják magukban:

i) az EFB használata;

- ii. az EFB változásainak kezelése;
- iii. az EFB adatainak kezelése;
- iv. az EFB karbantartása; és
- v. az EFB biztonsága;

4. az EFB gazdaplatformja alkalmas az EFB-alkalmazás tervezett felhasználására.

Az igazoló eljárást az adott EFB-alkalmazásnak, valamint az alkalmazás telepítési helyeként használt, adott EFB-gazdaplatformnak megfelelően kell elvégezni.”

6. A VI. melléklet a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő NCC.GEN.131 ponttal egészül ki:

„NCC.GEN.131 Az elektronikus pilótatáskák (EFB-k) használata

- a) Ha egy légi jármű fedélzetén elektronikus pilótatáskát használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az ne befolyásolja hátrányosan a légi jármű rendszereinek vagy berendezéseinek működését, valamint a hajózó személyzet tagjainak azon képességét, hogy üzemeltessék a légi járművet.
- b) A B típusú EFB-alkalmazás használata előtt az üzemeltető köteles:
 - 1. az alkalmazás gazdagépeként használt EFB-eszköz, maga az EFB-alkalmazás, valamint az alkalmazáshoz kapcsolódó funkció használatára vonatkozó kockázatértékelést végezni, a kapcsolódó kockázatokat azonosítani és biztosítani azok megfelelő kezelését és csökkentését; a kockázatértékelésnek ki kell terjednie az EFB-eszköz ember-gép interfészével és az érintett alkalmazással kapcsolatos kockázatokra; és
 - 2. létrehozni egy EFB adminisztrációs rendszert az eszköz és az EFB-alkalmazás adminisztrációjára és használatára vonatkozó eljárásokkal és képzési feltételekkel együtt.”;

b) a NCC.OP.200 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Az a) pont ellenére, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet 10a. cikkében említett pilótaképző szervezet által végzett gyakorlórepülések során, az ilyen helyzeteket szimulálni lehet a fedélzetén lévő pilótanövendékekkel.”

7. A VII. melléklet a következőképpen módosul:

a) a NCO.GEN.102 pontot el kell hagyni;

b) az NCO.GEN.103 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a repüléseknek ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti területen kell kezdődniük és végződniük;”

c) az NCO.GEN.105 a) 4. iii. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„iii. a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és berendezések be vannak építve a légi járműbe és működőképesek, hacsak a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy azzal egyenértékű dokumentum – ha van ilyen – meg nem engedi a repülést valamely berendezés üzemképtelen állapota mellett az NCO.IDE.A.105 vagy az NCO.IDE.H.105 pontban foglaltaknak megfelelően;”

d) az NCO.GEN.125 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.GEN.125 Hordozható elektronikus eszközök

A légijármű-parancsnok senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszköz – az elektronikus pilótatáskát is beleértve – használatát a légi jármű fedélzetén, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését vagy a hajózó személyzet tagjainak a légi jármű üzemben tartására való képességét.”;

e) a NCO.GEN.135 c) pontot el kell hagyni;

f) az NCO.OP.120 pont címe helyébe az alábbi szöveg lép:

„NCO.OP.120 Zajcsökkentő eljárások – repülőgépek és helikopterek”;

g) a NCO.OP.156 pontot el kell hagyni;

h) a NCO.OP.180 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) Az a) pont ellenére, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet 10a. cikkében említett pilótaképző szervezet által végzett gyakorlórepülések során, az ilyen helyzeteket szimulálni lehet a fedélzetén lévő pilótanövendékekkel.”;

i) a NCO.POL.105 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) A tömegmérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.”;

j) az NCO.IDE.A.160 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A repülőgépeket – az ELA1 repülőgépek kivételével – el kell látni legalább egy kézi tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:

1. a pilótafülkében; és

2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.”;

k) a D. alrész 3. szakaszát el kell hagyni.

8. A VIII. melléklet a következőképpen módosul:

a) az SPO.GEN.005 c) 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. A tagállamok valamelyikének területén található székhellyel rendelkező, az 1178/2011/EU rendelet 10a. cikkében említett képzési szervezetek vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezetek által kínált ejtőernyős ugrások, repülőgéppel végzett vitorlázórepülő-vontatás vagy műrepülés, feltéve, hogy a légi jármű az adott szervezet tulajdonában van vagy azt sima légijármű-bérbevételi szerződés alapján tartja üzemben, a repülés nem termel a szervezetnek kívüli felek számára kiosztható nyereséget, és a szervezet tevékenységének csupán elhanyagolható részét adják a szervezet tagjai közé nem tartozó személyek részvételével zajló repülések.”;

b) a SPO.GEN.102 pontot el kell hagyni;

c) az SPO.GEN.107 a) 4. iii. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„iii. a légi járműben megtalálhatók és üzemképesek a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és felszerelések, kivéve, ha a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) vagy adott esetben azzal egyenértékű dokumentumban engedélyezték az üzemképtelen felszereléssel történő repülést, az SPO.IDE.A.105 vagy az SPO.IDE.H.105 pont szerint.”;

d) a szöveg a következő SPO.GEN.131 ponttal egészül ki:

„SPO.GEN.131 Az elektronikus pilótatáskák (EFB-k) használata

a) Ha egy légi jármű fedélzetén elektronikus pilótatáskát használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az ne befolyásolja hátrányosan a légi jármű rendszereinek vagy berendezéseinek működését, valamint a hajózó személyzet tagjainak azon képességét, hogy üzemeltessék a légi járművet.

b) A B típusú EFB-alkalmazás használata előtt az üzemeltető köteles:

1. az alkalmazás gazdagépeként használt EFB-eszköz, maga az EFB-alkalmazás, valamint az alkalmazáshoz kapcsolódó funkció használatára vonatkozó kockázatértékelést végezni, a kapcsolódó kockázatokat azonosítani és biztosítani azok megfelelő csökkentését. a kockázatértékelésnek ki kell terjednie az EFB-eszköz ember-gép interfészével és az érintett alkalmazással kapcsolatos kockázatokra; és

2. létrehozni egy EFB adminisztrációs rendszert az EFB-eszköz és az EFB-alkalmazás adminisztrációjára és használatára vonatkozó eljárásokkal és képzési feltételekkel együtt.”;

e) a SPO.GEN.140 c) pontot el kell hagyni;

f) a SPO.POL.105 b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) A tömegmérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.”;

g) az SPO.IDE.A.180 a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) A repülőgépeket – az ELA1 repülőgépek kivételével – el kell látni legalább egy kézi tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:

1. a pilótafülkében; és

2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.”;

h) a D. alrész 3. szakaszát el kell hagyni.

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1976 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2018. december 14.)****a vitorlázó repülőgépek üzemben tartására vonatkozó részletes szabályoknak az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról**

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 31. cikkére,

mivel:

- (1) A Bizottságnak el kell fogadnia a vitorlázó repülőgépeknek az (EU) 2018/1139 rendelettel összhangban történő biztonságos üzemben tartásához szükséges feltételekre vonatkozó végrehajtási szabályokat azon esetekre, amikor a szóban forgó légi járművek megfelelnek az említett rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja i. és ii. alpontjában meghatározott feltételeknek.
- (2) Tekintettel a vitorlázó repülőgépekkel végzett műveletek sajátos jellegére, kifejezetten a vitorlázó repülőgépek üzemben tartására vonatkozó szabályokra van szükség, és ezeket egy önálló rendeletben kell meghatározni. E szabályoknak a 965/2012/EU bizottsági rendeletben ⁽²⁾ meghatározott általános szabályokra kell épülniük, de azok szerkezetét át kell alakítani és egyszerűsíteni kell őket annak érdekében, hogy arányosak legyenek és kockázatalapú megközelítésen alapuljanak, ugyanakkor gondoskodni kell a vitorlázó repülőgépekkel végzett műveletek biztonságosságáról.
- (3) A 965/2012/EU rendelet 3. cikkében és a rendelet II. mellékletében a személyek és szervezetek ellenőrzésére vonatkozóan meghatározott szabályokat ezért továbbra is alkalmazni kell a vitorlázó repülőgépekkel végzett légi műveletekre.
- (4) A biztonság érdekében, valamint az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek való megfelelés céljából a vitorlázó repülőgépek e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi üzemben tartójára – a csak bizonyos műveleteket végző tervező vagy gyártó szervezetek kivételével – bizonyos alapvető követelményeknek kell vonatkozniuk.
- (5) Figyelembe véve, hogy a vitorlázó repülőgépek kereskedelmi célú üzemben tartása kevésbé összetett és kevésbé elterjedt a kereskedelmi célú közlekedés más formáihoz képest, valamint kockázatalapú megközelítést alkalmazva, indokolt, hogy a vitorlázó repülőgépek kereskedelmi célú üzemeltetéséhez csak egy, az (EU) 2018/1139 rendelet 30. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott feltételeknek megfelelő, illetékes hatóságnál tett, előzetes nyilatkozat legyen szükséges. E rendelet meghatározza az ilyen nyilatkozat megtételének részletes szabályait.
- (6) Figyelembe véve bizonyos műveletek sajátos jellegét, valamint kockázatalapú megközelítést alkalmazva, indokolt a vitorlázó repülőgépekkel végzett bizonyos műveleteket mentesíteni az előzetes nyilatkozattétel követelménye alól.
- (7) A zökkenőmentes átállás biztosítása céljából, és azért, hogy minden érintettnek elegendő ideje legyen felkészülni az új rendszer alkalmazására, e rendeletet csak a hatálybalépése után hat hónappal kell alkalmazni.
- (8) Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége az (EU) 2018/1139 rendelet 75. cikke (2) bekezdése b) és c) pontjának, valamint 76. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a Bizottsághoz véleményként ⁽³⁾ benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.
- (9) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

⁽¹⁾ (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.)

⁽²⁾ A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

⁽³⁾ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 07/2017. sz. véleménye (2017. augusztus 23.) a vitorlázó repülőgépek üzemeltetésére vonatkozó szabályokat felülvizsgáló bizottsági rendelettervezethez.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és hatály

Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg a vitorlázó repülőgéppel végzett légi műveletek tekintetében azon esetekre, amikor a szóban forgó légi járművek megfelelnek az (EU) 2018/1139 rendelet 2. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. és ii. alpontjában meghatározott feltételeknek.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az I. mellékletben szereplő fogalommeghatározásokat és a következő fogalommeghatározásokat kell használni:

1. „vitorlázó repülőgép”: levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek repülését a rögzített emelő felületeire ható aerodinamikai erő biztosítja, és amelynek szabad repülése nem függ hajtóműtől;
2. „hajtómű”: segédmotoros vitorlázógép meghajtására használt vagy szánt berendezés;
3. „segédmotoros vitorlázógép”: egy vagy több hajtóműves vitorlázó repülőgép, amely a hajtómű(vek) kikapcsolása esetén egy vitorlázó repülőgép jellemzőivel rendelkezik;
4. „kereskedelmi célú üzemben tartás”: vitorlázó repülőgép díjazás vagy bármilyen egyéb ellenszolgáltatás ellenében történő üzemben tartása, amely a lakosság által igénybe vehető, vagy amennyiben az a lakosság által nem vehető igénybe, az üzemben tartó és az ügyfél közötti szerződés alapján végzett üzemben tartás, ahol az ügyfél nem gyakorol ellenőrzést az üzemben tartó felett;
5. „versenyrepülés”: minden olyan, vitorlázó repülőgéppel végzett légi művelet, amelyet repülőversenyen való részvétel céljából végeznek, ideértve az ilyen műveletre való felkészülést, valamint a repülőverseny helyszínének elérése, illetve az onnan való távozás céljából végzett repülést;
6. „légi bemutató”: minden olyan, vitorlázó repülőgéppel végzett légi művelet, amelyet a nagyközönség számára meghirdetett esemény keretében, bemutatás vagy szórakoztatás céljából végeznek, ideértve a műveletre való felkészülést, valamint a meghirdetett esemény helyszínének elérése, illetve az onnan való távozás céljából végzett repüléseket is;
7. „bevezető repülés”: vitorlázó repülőgéppel végzett, díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás ellenében végrehajtott, rövid időtartamú légi művelet, amelyet egy, az 1178/2011/EU bizottsági rendelet ⁽¹⁾ 10a. cikke szerinti képző szervezet vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezet mutat be új tanulók vagy új tagok toborzása érdekében;
8. „műrepülés”: olyan szándékos manőver, amely a vitorlázó repülőgép hirtelen helyzetváltoztatásával, a szokásostól eltérő helyzetével vagy sebességváltoztatásával jár, és nem képezi a szokásos repülés vagy – a műrepülő jogosítás kivételével – a szakszolgálati engedélyekkel, tanúsítványokkal és jogosításokkal kapcsolatos képzés részét;
9. „a központi ügyvezetés helye”: a vitorlázórepülőgép-üzembentartó központi ügyvezetésének helye vagy cégjegyzék szerinti székhelye, ahol a fő pénzügyi feladatokat végzi és az e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységek feletti operatív ellenőrzést gyakorolja;
10. „sima bérleti megállapodás”: vállalkozások közötti olyan megállapodás, amelynek értelmében a vitorlázó repülőgép üzemben tartása a bérbevevő felelősségére történik.

3. cikk

Légi üzemben tartás

(1) A vitorlázó repülőgépek üzemben tartóinak a vitorlázó repülőgépeket a II. mellékletben meghatározott követelményekkel összhangban kell üzemben tartaniuk.

Az első albekezdés nem alkalmazandó azokra a tervező vagy gyártó szervezetekre, amelyek megfelelnek a 748/2012/EU bizottsági rendelet ⁽²⁾ 8. és 9. cikkének, és a vitorlázó repülőgépet – jogosultságai alkalmazási körén belül – a vitorlázó-repülőgép-típusok bevezetésével vagy átalakításával kapcsolatos repülési műveletek céljából tartják üzemben.

⁽¹⁾ 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.).

⁽²⁾ A Bizottság 748/2012/EU rendelete (2012. augusztus 3.) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 224., 2012.8.21., 1. o.).

(2) Az (EU) 2018/1139 rendelet 30. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összhangban a vitorlázó repülőgépek üzemben tartói csak akkor folytathatnak kereskedelmi célú üzemben tartást, ha az illetékes hatóság részére nyilatkozatot tettek arról, hogy rendelkeznek a vitorlázó repülőgép üzemben tartásához kapcsolódó feladatok ellátásához szükséges képességgel és eszközökkel.

Az első albekezdés nem alkalmazandó a vitorlázó repülőgépekkel végzett alábbi műveletekre:

- a) megosztott költségű műveletek, feltéve, hogy a vitorlázó repülőgép repülésének közvetlen költségeit és a vitorlázó repülőgép tárolásával, biztosításával és karbantartásával kapcsolatban felmerült éves költségek arányos részét a fedélzeten lévő személyek egymás között megosztják;
- b) versenyrepülések vagy légi bemutatók, feltéve, hogy az ilyen repülésekért kapott díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás a vitorlázó repülőgéppel végzett repülés közvetlen költségeinek, valamint a vitorlázó repülőgép tárolásával, biztosításával és karbantartásával kapcsolatban felmerült éves költségek arányos részének a fedezésére korlátozódik, és az esetlegesen nyert díjak nem haladják meg az illetékes hatóság által meghatározott értéket;
- c) a tagállamok valamelyikének területén található székhellyel rendelkező, az 1178/2011/EU rendelet 10a. cikke szerinti képző szervezetek vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezetek által kínált bemutató repülések, ejtőernyős ugrások céljából végzett repülések, vitorlázórepülőgép-vontatás vagy műrepülés, feltéve, hogy a vitorlázó repülőgépet az adott szervezet tulajdonosként vagy sima légijármű-bérbevételi szerződés alapján tartja üzemben, a repülés nem termel a szervezetén kívüli felek számára kiosztott nyereséget, és az ilyen repülések a szervezet tevékenységének csupán elhanyagolható részét alkotják;
- d) a tagállamok valamelyikének területén található székhellyel rendelkező, az 1178/2011/EU rendelet 10a. cikke szerinti képző szervezetek által végrehajtott gyakorlórepülések.

4. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

Ezt a rendeletet 2019. július 9-től kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2018. december 14-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

I. MELLÉKLET

FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

[DEF RÉSZ]

A II. melléklet alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

1. „megfelelés elfogadható módozatai (AMC)”: az Ügynökség által elfogadott, nem kötelező érvényű előírások, amelyekkel bizonyítható az (EU) 2018/1139 rendeletnek és a rendelet felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusainak való megfelelés;
2. „alternatív megfelelési módozatok (AltMoC)”: egy meglévő elfogadható megfelelési módozatra alternatívát kínáló módozatok vagy az (EU) 2018/1139 rendeletnek és annak felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusainak való megfelelésre új módozatokat javasoló olyan megfelelési módozatok, amelyekhez az Ügynökség nem fogadott el kapcsolódó elfogadható megfelelési módozatot;
3. „légi jármű parancsnoka (PIC)”: a parancsnoki feladatra kijelölt, a repülés biztonságos végrehajtásáért felelős pilóta;
4. „légi jármű repülési kézikönyve (AFM)”: a vitorlázó repülőgéppel kapcsolatosan alkalmazandó és jóváhagyott repülési korlátozásokat és információkat tartalmazó dokumentum;
5. „pszichoaktív anyagok”: alkohol, opioidok, kannabinoidok, nyugtatók és altatók, kokain, valamint egyéb pszichostimulánsok, hallucinogének és illékony oldószerek, kivéve a koffeint és a dohányt;
6. „a repülés kritikus szakaszai”: a felszállási nekifutás, a felszállási repülési útvonal, a végső megközelítési eljárás, a megszakított megközelítés, a leszállás – a landolás utáni gurulást is beleértve –, valamint a repülés bármely egyéb olyan szakasza, amelyet a légijármű-parancsnok a vitorlázó repülőgép biztonságos üzemben tartása szempontjából kritikusnak ítél;
7. „műveleti terület”: olyan, a légijármű-parancsnok vagy az üzemben tartó által fel- és leszállásra kijelölt terület, amely nem repülőtér;
8. „személyzet tagja”: az üzemben tartó által a vitorlázó repülőgép fedélzetén ellátandó feladatoknak a légijármű-parancsnok felügyelete alatti elvégzésére kijelölt személy, ha ezeket a feladatokat nem maga a légi jármű parancsnoka látja el;
9. „elektronikus pilótatáska (EFB)”: a repülőgép személyzete által használható berendezésekből és alkalmazásokból álló elektronikus információs rendszer, amely az elektronikus pilótatáskának a repülőgép üzemeltetését és az azzal kapcsolatos feladatokat támogató funkciói számára tárol, frissít és dolgoz fel adatokat;
10. „veszélyes áruk”: olyan áruk vagy anyagok, amelyek kockázatot jelenthetnek az egészségre, a biztonságra, a vagyontárgyakra vagy a környezetre nézve, és amelyek fel vannak tüntetve a műszaki utasítások veszélyes árukat tartalmazó listáján, vagy amelyeket ezen utasítások szerint osztályoztak;
11. „műszaki utasítás”: az ICAO által a 9284-AN/905. számú dokumentumban kiadott, „Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához” című kiadvány legfrissebb alkalmazandó kiadása, valamint annak kiegészítései és függelékei;
12. „vitorlázó repülőgéppel végzett egyedi művelet”: vitorlázó repülőgéppel végzett bármilyen olyan kereskedelmi vagy nem kereskedelmi célú művelet, amelynek során a vitorlázó repülőgépet nem tipikus sport- vagy szabadidős műveletekre használják, hanem ejtőernyős műveletekre, hírmédia vagy televízió számára végzett repülésre, filmforgatás céljából vagy légi bemutatókon végzett repülésre, vagy más hasonló egyedi műveletekre;
13. „éjszaka”: a szokványos értelemben vett esti szürkület vége és a reggeli pirkadat kezdete közötti időszak. A szokványos értelemben vett esti szürkület akkor ér véget, amikor este a napkorong középpontja 6 fokkal a látóhatár alatt van, a reggeli pirkadat pedig akkor kezdődik, amikor reggel a napkorong középpontja 6 fokkal a látóhatár alatt van.

II. MELLÉKLET

VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉPEK LÉGI ÜZEMBEN TARTÁSA

[SAO RÉSZ]

GEN ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

SAO.GEN.100 Hatály

A 3. cikkel összhangban ez az alrész meghatározza azokat a követelményeket, amelyeket – a 3. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett tervező vagy gyártó szervezetek kivételével – a vitorlázó repülőgépek üzemben tartónak be kell tartaniuk.

SAO.GEN.105 Illetékes hatóság

Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, amelyben az üzemben tartó székhelye található, vagy ha az üzemben tartónak nincs székhelye, akkor ahol letelepedett vagy ahol tartózkodási helye található. A hatóságra a 965/2012/EU rendelet 3. cikkében szereplő követelmények vonatkoznak, ugyanezen rendelet 1. cikkének (7) bekezdésével összhangban.

SAO.GEN.110 A megfelelés módzatai

- a) A 965/2012/EU rendelet II. mellékletének ARO.GEN.300 a) 2. pontja szerint a folyamatos megfelelés ellenőrzéséért felelős illetékes hatóság kérésére az üzemben tartó bizonyítja az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és az e rendeletben szereplő követelményeknek való megfelelést.
- b) Az üzemben tartó a megfelelést az alábbi módzatok révén bizonyíthatja:
 - 1. elfogadható megfelelési módzatok (AMC);
 - 2. alternatív megfelelési módzatok (AltMoC).

SAO.GEN.115 Bemutató repülések

A bemutató repüléseket:

- a) látvarepülési szabályok (VFR) szerint nappal kell végezni; és
- b) biztonsági szempontból a bemutató repülésekért felelős szervezet által kijelölt személynek kell felügyelnie.

SAO.GEN.120 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra

Az üzemben tartónak végre kell hajtania:

- a) az illetékes hatóság által a 965/2012/EU rendelet II. mellékletének ARO.GEN.135 c) pontjával összhangban elrendelt biztonsági intézkedéseket; és
- b) a légialkalmassági irányelveket és az Ügynökség által az (EU) 2018/1139 rendelet 77. cikke (1) bekezdésének h) pontjával összhangban kiadott egyéb kötelező információkat.

SAO.GEN.125 A légijármű-parancsnok kijelölése

Az üzemben tartó légijármű-parancsnoknak jelöl ki egy, az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete szerint parancsnok-pilóta minősítéssel rendelkező személyt.

SAO.GEN.130 A légijármű-parancsnok feladatai

A légijármű-parancsnok:

- a) a vitorlázó repülőgéppel végzett műveletek során felelős a vitorlázó repülőgép és a fedélzeten szállított személyek biztonságáért;
- b) felelős a repülés megkezdéséért, folytatásáért, és biztonsági okból történő megszakításáért;
- c) gondoskodik valamennyi műveleti eljárás és ellenőrzőlista betartásáról;

- d) csak akkor kezdi meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy az összes repülési feltétel teljesül, azaz:
1. a vitorlázó repülőgép repülésre alkalmas;
 2. a vitorlázó repülőgép az előírásoknak megfelelően lajstromozva van;
 3. a vitorlázó repülőgép fedélzetén megtalálhatók és üzemképesek a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és felszerelések;
 4. a vitorlázó repülőgép tömege és tömegközéppontja lehetővé teszi a repülésnek a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott korlátokon belüli végrehajtását;
 5. az összes berendezés és poggyász megfelelően van elhelyezve, megfelelően rögzítve van, és nem akadályozza a légi jármű elhagyását vészhelyzet esetén; és
 6. a vitorlázó repülőgép a repülés során nem fogja túllépni a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott repülési korlátozások egyikét sem;
- e) gondoskodik arról, hogy a repülés előtti ellenőrzés a légi jármű repülési kézikönyvében előírt módon történjék;
- f) nem látja el feladatait a vitorlázó repülőgép fedélzetén az alábbi helyzetekben:
1. ha bármilyen okból, például sérülés, betegség, gyógyszeresedés, fáradtság vagy valamilyen pszichoaktív anyag hatása miatt nem képes feladatait ellátására, vagy arra más okból alkalmatlannak érzi magát;
 2. amennyiben nem felel meg a vonatkozó orvosi előírásoknak;
- g) megtagadja bármely olyan személynek vagy poggyásznak a szállítását, illetve a repülőgépről leszállít minden olyan poggyászt és személyt, aki/amely potenciális veszélyt jelenthet a vitorlázó repülőgépre vagy az abban szállított utasokra;
- h) megtiltja az olyan személyek vitorlázó repülőgéppel való szállítását, akik olyan mértékben pszichoaktív anyagok befolyása alatt állónak tűnnek, hogy az vélhetően veszélyeztetné a vitorlázó repülőgép vagy a fedélzetén lévő személyek biztonságát;
- i) gondoskodik arról, hogy a repülés kritikus szakaszai során, illetve bármikor, amikor az a biztonság érdekében szükséges, a fedélzetén lévő személyek az üléseikben üljenek és biztonsági övük be legyen kötve;
- j) repülés közben:
1. bekapcsolva tartja biztonsági övét; és
 2. a repülés teljes ideje alatt a vitorlázó repülőgép kormánysszerveinél tartózkodik, kivéve, ha az irányítást másik pilóta vette át;
- k) olyan vészhelyzet esetén, amely azonnali döntést és cselekvést igényel, megtesz minden intézkedést, amelyet az adott körülmények között szükségesnek tart. Ilyen esetekben a repülésbiztonság érdekében a szükséges mértékben eltérhet az érvényben lévő előírásoktól, üzemtartási eljárásoktól és módszerektől;
- l) befejezi a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy műveleti területen, ha betegség, fáradtság, oxigénhiány vagy bármely más ok következtében jelentősen lecsökkent a feladatok ellátására való képessége;
- m) bejegyzí a vitorlázó repülőgép repülési idejét, valamint az összes ismert vagy feltételezett hibát a légi jármű műszaki naplójába vagy fedélzeti naplójába a repülés vagy repüléssorozat végén;
- n) ha a vitorlázó repülő balesetben vagy súlyos repülési eseményben érintett, erről a rendelkezésére álló leggyorsabb módon haladéktalanul értesíti azon tagállam eseményvizsgálatot végző hatóságát, amelynek a területén az esemény történt, és ugyanezen tagállam sürgősségi segélyszolgálatát;
- o) haladéktalanul jelenti az illetékes hatóságnak, ha jogellenes cselekmény történt, és tájékoztatja az azon tagállam által kijelölt helyi hatóságot, ahol a jogellenes cselekmény történt; és
- p) haladéktalanul jelenti a megfelelő légiforgalmi szolgálat (ATS) felé, ha olyan időjárási körülményeket vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.

SAO.GEN.135 A személyzet tagjainak feladatai

- a) A személyzet tagjai felelősek a vitorlázó repülőgép üzemben tartásával kapcsolatos feladataik megfelelő ellátásáért.
- b) A személyzet tagjai nem láthatnak el feladatot a vitorlázó repülőgép fedélzetén, ha bármilyen okból, például sérülés, betegség, gyógyszeresedés, fáradtság vagy valamilyen pszichoaktív anyag hatása miatt nem képesek feladataik ellátására, vagy arra más okból alkalmatlannak érzik magukat.

- c) A személyzet tagjai jelentik a légijármű-parancsnok felé az alábbiakat:
1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleményük szerint kihatással lehet a vitorlázó repülőgép légialkalmasságára vagy biztonságos üzemben tartására, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is;
 2. bármilyen repülőesemény.

SAO.GEN.140 A jogszabályok, előírások és eljárások betartása

- a) A légijármű-parancsnok és a személyzet minden tagja köteles betartani azon államok valamennyi törvényét, szabályozásait és eljárását, ahol a műveletek végrehajtásra kerülnek.
- b) A légijármű-parancsnoknak a feladatai végzéséhez kapcsolódóan ismernie kell azon törvényeket, szabályozásokat és eljárásokat, amelyek azokra a területekre vonatkoznak, amelyeken a vitorlázó repülőgép át fog haladni, valamint azokra a repülőterekre és műveleti területekre érvényesek, amelyeket igénybe fognak venni, továbbá azokat, amelyek a kapcsolódó léginavigációs berendezésekre vonatkoznak.

SAO.GEN.145 Hordozható elektronikus eszközök

A légijármű-parancsnok senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszközök – az elektronikus pilótátáskát is beleértve – használatát a vitorlázó repülőgép fedélzetén, amelyek hátrányosan befolyásolják a vitorlázó repülőgép rendszereinek és berendezéseinek működését vagy a működtetésükre való képességet.

SAO.GEN.150 Veszélyes áruk

- a) A légijármű-parancsnok senkinek sem engedélyezheti veszélyes áruk szállítását a fedélzetén.
- b) Az olyan észszerű mennyiségű – egyébként veszélyes árunak minősülő – cikkek és anyagok, amelyeket a repülésbiztonság elősegítésére használnak, és a vitorlázó repülőgép fedélzetén történő szállításuk javasolt annak érdekében, hogy operatív célokra azonnal rendelkezésre álljanak, szállíthatók a fedélzetén.

SAO.GEN.155 A fedélzetén tartandó dokumentumok, kézikönyvek és tájékoztatók

- a) Az alábbi dokumentumokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során eredeti példányban vagy másolatban a repülőgép fedélzetén kell tartani:
1. a légi jármű repülési kézikönyve vagy más azzal egyenértékű dokumentum (dokumentumok);
 2. a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) benyújtott repülési terv, ha az a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet ⁽¹⁾ mellékletének 4. szakasza értelmében szükséges;
 3. a tervezett repülési útvonalra vonatkozó naprakész és megfelelő repülési térkép;
 4. a repüléssel kapcsolatos, illetve a repülés során érintett államok által előírt minden egyéb dokumentáció;
 5. az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések.
- b) Továbbá, ha a SAO.DEC.100 pont szerinti nyilatkozat szükséges, a nyilatkozat egy példányát is a repülőgép fedélzetén kell tartani.
- c) Az alábbi dokumentumok, kézikönyvek és információ eredeti példányának vagy másolatának – amennyiben azt nem a fedélzetén tartják – rendelkezésre kell állnia a repülőtéren vagy a műveleti területen:
1. lajstromozási bizonyítvány;
 2. légialkalmassági bizonyítvány a mellékletekkel együtt;
 3. légialkalmassági felülvizsgálati bizonyítvány;
 4. zajbizonyítvány, amennyiben kiállítottak ilyet a motoros vitorlázó repülőgéphez;
 5. a légi jármű rádióengedélye, ha a vitorlázó repülőgép a SAO.IDE.130 ponttal összhangban fel van szerelve rádiókommunikációs berendezéssel;

⁽¹⁾ A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 281., 2012.10.13., 1. o.).

6. harmadik fél kötelező felelősségbiztosításának igazolása(i);
 7. fedélzeti napló vagy azzal egyenértékű dokumentum.
- d) Az a) és b) ponttól eltérve az ott meghatározott dokumentumok, kézikönyvek és az azokban található információ a repülőtéren vagy a műveleti területen is tartható olyan repülések esetében, amelyeknél a vitorlázó repülőgép:
1. a repülőtértől vagy műveleti területtől látótávolságon belül szándékozik maradni; vagy
 2. a repülés során az illetékes hatóság által meghatározott távolságon vagy területen belül marad.
- e) Az illetékes hatóság kérésére a légijármű-parancsnoknak vagy az üzemben tartónak a hatóság által meghatározott időtartamon, de legalább 24 órán belül be kell mutatnia a dokumentumok eredeti példányát.

SAO.GEN.160 Fedélzeti napló

Minden egyes repülés vagy repüléssorozat során a fedélzeti naplóban vagy azzal egyenértékű dokumentumban fel kell jegyezni a vitorlázó repülőgépre, annak személyzetére és a repülésekre vonatkozó adatokat.

OP ALRÉSZ

MŰVELETI ELJÁRÁSOK

SAO.OP.100 Repülőterek és műveleti területek igénybevétele

A légijármű-parancsnok csak az érintett vitorlázórepülőgép-típusnak és a művelet jellegének megfelelő repülőtereket és műveleti területeket veheti igénybe.

SAO.OP.105 Zajcsökkentő eljárások – motoros vitorlázó repülőgépek

A légijármű-parancsnoknak figyelembe kell vennie olyan eljárások használatát, amelyek a minimálisra csökkentik a motoros vitorlázó repülőgép által keltett zajt, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

SAO.OP.110 Az utasok eligazítása

A légijármű-parancsnok gondoskodik arról, hogy a repülés előtt, és adott esetben a repülés közben az utasa eligazítást kapjon a szokásos, a rendkívüli és a vészhelyzeti eljárásokról.

SAO.OP.115 Speciális kategóriájú utasok szállítása

A légijármű-parancsnok gondoskodik arról, hogy a vitorlázó repülőgépen való tartózkodás során különleges körülményeket, segítséget vagy eszközöket igénylő személy szállítása olyan körülmények között történjen, amelyek biztosítják a vitorlázó repülőgép és az abban szállított személy vagy vagyontárgyak biztonságát.

SAO.OP.120 A repülés előkészítése

A légijármű-parancsnoknak a repülés megkezdése előtt meg kell bizonyosodnia a következőkről:

- a) a vitorlázó repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükséges berendezések a tervezett repülési művelethez megfelelőek;
- b) az adott időjárási körülmények között a repülés biztonságosan hajtható végre;
- c) motoros vitorlázó repülőgép esetén, ha használni szándékozik a motort, elegendő üzemanyag vagy egyéb energiaforrás áll rendelkezésre a repülés biztonságos végrehajtásához.

SAO.OP.125 Üzemanyag-utántöltés és az akkumulátorok feltöltése vagy cseréje személyekkel a fedélzeten – motoros vitorlázó repülőgépek

Ha a motoros vitorlázó repülőgép fedélzetén utas tartózkodik:

- a) a vitorlázó repülőgépbe nem tölthető üzemanyag; és
- b) a vitorlázó repülőgép meghajtásához használt akkumulátorok nem cserélhetők és nem tölthetők újra.

SAO.OP.130 Dohányzás a fedélzeten

A vitorlázó repülőgép fedélzetén a repülés összes szakaszában tilos a dohányzás.

SAO.OP.135 Időjárási viszonyok

A légijármű-parancsnok csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy továbbra is van lehetőség biztonságos leszállásra.

SAO.OP.140 Jég és egyéb szennyeződés jelenléte – földi eljárások

A légijármű-parancsnok – a légi jármű repülési kézikönyvében megengedett esetek kivételével – csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a vitorlázó repülőgép mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a vitorlázó repülőgép repülési jellemzőit vagy kormányozhatóságát.

SAO.OP.145 Repülés közbeni üzemanyag- és egyéb energiagazdálkodás – motoros vitorlázó repülőgépek

A motoros vitorlázó repülőgép parancsnoka a repülés során rendszeres időközönként ellenőrzi, hogy a felhasználható üzemanyag vagy egyéb energia mennyisége nem kevesebb-e, mint amennyi a biztonságos leszállás végrehajtásához szükséges.

SAO.OP.150 Kiegészítő oxigénberendezés használata

A légijármű-parancsnok gondoskodik arról, hogy a vitorlázó repülőgép fedélzetén minden személy használja a kiegészítő oxigént, amikor úgy ítéli meg, hogy a tervezett repülési magasságon az oxigénhiány a fedélzeten tartózkodók képességeinek romlásához vezethet vagy káros lehet rájuk.

SAO.OP.155 Vitorlázó repülőgéppel végzett egyedi műveletek

- Vitorlázó repülőgéppel végzett egyedi művelet vagy műveletsorozat végrehajtását megelőzően a légijármű-parancsnok köteles kockázatelemzést végezni, amelynek során felméri a tevékenység összetettségét, hogy meghatározza a végrehajtandó művelettel járó veszélyeket és kockázatokat, és szükség esetén az enyhítő intézkedéseket.
- A vitorlázó repülőgépekkel végzett egyedi műveleteket ellenőrző lista alapján kell végrehajtani. A légijármű-parancsnok – kockázatelemzés alapján és figyelembe véve az e mellékletben meghatározott összes követelményt – összeállítja az ellenőrző listát, és gondoskodik arról, hogy az megfeleljen az egyedi tevékenységnek és az adott vitorlázó repülőgép jellemzőinek. Az ellenőrző listának minden repüléskor hozzáférhetőnek kell lennie a légijármű-parancsnok és a személyzet minden tagja számára, amikor ez feladataik ellátásához szükséges.
- A légijármű-parancsnoknak a kockázatértékelés kellő figyelembevételére érdekében rendszeres időközönként felül kell vizsgálnia és szükség esetén módosítania kell az ellenőrző listát.

POL ALRÉSZ

TELJESÍTMÉNYBELI ÉS REPÜLÉSI KORLÁTOZÁSOK**SAO.POL.100 Tömegmérés**

- A vitorlázó repülőgép tömegének mérését a vitorlázó repülőgép gyártójának kell végeznie, vagy azt adott esetben az 1321/2014/EU bizottsági rendelet ⁽¹⁾ I. mellékletével összhangban kell végrehajtani.
- Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy az első szolgálatba állítást megelőzően tényleges tömegméréssel megállapítsák a vitorlázó repülőgép tömegét. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások tömegre gyakorolt összehatását. Ezeket az információkat a légijármű-parancsnok rendelkezésére kell bocsátani. Amennyiben a módosítások vagy javítások tömegre gyakorolt hatása nem ismert, a vitorlázó repülőgépet újra kell mérni.

SAO.POL.105 Teljesítmény – általános rész

A légijármű-parancsnok csak akkor tarthatja üzemben a vitorlázó repülőgépet, ha annak teljesítménye megfelel a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletében meghatározott követelményeknek és a repülésre, valamint az igénybe veendő légtérre, repülőterekre vagy műveleti területekre vonatkozó egyéb korlátozásoknak; a légijármű-parancsnok gondoskodik arról, hogy minden ábra és térkép a legfrissebb kiadásban álljon rendelkezésre.

⁽¹⁾ A Bizottság 1321/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HL L 362., 2014.12.17., 1. o.).

IDE ALRÉS

MŰSZEREK, ADATOK ÉS BERENDEZÉSEK**SAO.IDE.100 Műszerek és berendezések – általános előírások**

- a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a 748/2012/EU rendelet I. melléklete szerint – vagy nem uniós országban lajstromozott műszerek és berendezések esetén a lajstromozó állam légialkalmassági követelményeinek megfelelően – kell jóváhagyni, ha az alábbi feltételek teljesülnek:
1. a hajózó személyzet a repülési útvonal felügyeletére használja azokat;
 2. az adott műszert vagy berendezést a SAO.IDE.130 vagy a SAO.IDE.135 pontnak való megfelelésre használják;
 3. az adott műszer vagy berendezés a vitorlázó repülőgépbe állandó jelleggel van beépítve.
- b) Az a) ponttól eltérve az ezen alrészben előírt alábbi műszerek és berendezések nem jóváhagyás-kötelesek:
1. független hordozható fényforrások;
 2. pontos időmérő eszköz;
 3. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés.
- c) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol a légijármű-parancsnok vagy bármely, azokat használó hajózó ül.

SAO.IDE.105 Repülési és navigációs műszerek

- a) A vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az összes alábbi paraméter mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
1. idő órában és percben;
 2. nyomásmagasság;
 3. műszer szerinti sebesség;
 4. motoros vitorlázó repülőgépek esetében mágneses irányszög.
- b) Az olyan körülmények között repülő vitorlázó repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, továbbá a felhőben történő repülést végző vagy éjszaka repülő vitorlázó repülőgépeket, az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbiak mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközzel is:
1. függőleges sebesség;
 2. térbeli helyzet (orientáció) vagy elfordulás és csúszás;
 3. mágneses irányszög.

SAO.IDE.110 Üzemi fények

Az éjjel műveletet végző vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiak mindegyikével:

- a) összeütközés-védelmi fényrendszer;
- b) navigációs/helyzetjelző fények;
- c) leszálló fényszóró;
- d) a vitorlázó repülőgép villamos rendszeréről működő, a vitorlázó repülőgép biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- e) a légijármű-parancsnok és a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés.

SAO.IDE.115 Tartalék oxigén

A vitorlázó repülőgépeket, amennyiben azokon a SAO.OP.150 pont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és adagolására alkalmas oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.

SAO.IDE.120 Életmentő és jelző felszerelés – víz feletti repülések

A víz felett műveletet végző vitorlázó repülőgép parancsnokának a repülés megkezdése előtt meg kell határoznia a vitorlázó repülőgép fedélzetén szállított személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén. A kapcsolódó kockázatok fényében meg kell határoznia, szükség van-e a vitorlázó repülőgépen életmentő és jelző felszerelés elhelyezésére.

SAO.IDE.125 Életmentő és jelző felszerelés – kutatási-mentési nehézségek

Az olyan területek felett műveletet végző vitorlázó repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni az átrepült területnek megfelelő életmentő és jelző felszereléssel.

SAO.IDE.130 Rádiókommunikációs berendezések

A vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének 4. függelékében, és ha a repülésre harmadik ország légterében kerül sor, az adott ország jogszabályaiban előírt kommunikációt lehetővé tévő rádiókommunikációs berendezéssel.

SAO.IDE.135 Válaszjeladó

A vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni a 923/2012/EU végrehajtási rendelet mellékletének SERA.6005 b) pontjában, és ha a repülésre harmadik ország légterében kerül sor, az adott ország jogszabályaiban előírt összes funkcióval rendelkező másodlagos légtérellenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

DEC ALRÉSZ

NYILATKOZAT**SAO.DEC.100 Nyilatkozat**

- a) A 3. cikk (2) bekezdésében említett nyilatkozatban az üzemben tartónak meg kell erősítenie, hogy megfelel és a jövőben is meg fog felelni az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és az e rendeletben szereplő követelményeknek.
- b) Az üzemben tartó a nyilatkozatban feltünteti az összes alábbi információt:
 1. az üzemben tartó neve;
 2. az a hely, ahol az üzemben tartó székhelye található;
 3. az üzemben tartó elérhetősége;
 4. az üzemben tartás kezdete és adott esetben az az időpont, amikortól egy folyamatban lévő üzemben tartás módosul;
 5. a kereskedelmi célú üzemben tartás során használt összes vitorlázó repülőgép esetében a vitorlázórepülőgép-típus, a lajstromszám, a fő bázis, az üzemben tartás típusa és a folyamatos légialkalmasság-irányító szervezet.
- c) A nyilatkozattétel során az üzemben tartónak annak érdekében, hogy a SAO.GEN.110 pontban előírtak szerint bizonyítsa megfelelését, el kell juttatnia az illetékes hatósághoz az alternatív megfelelési módzatok (AltMoC) listáját. A listának hivatkozást kell tartalmaznia a vonatkozó elfogadható megfelelési módzatokra (AMC).
- d) A nyilatkozat megtételekor az üzemben tartó az e melléklet függelékében szereplő formanyomtatványt használja.

SAO.DEC.105 A nyilatkozatok módosítása és a kereskedelmi célú üzemben tartás beszüntetése

- a) Az üzemben tartó haladéktalanul értesíti az illetékes hatóságot a körülmények minden olyan változásáról, amely hatással van az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és e rendelet követelményeinek való, az illetékes hatóságok részére tett nyilatkozat szerinti megfelelésére, továbbá a nyilatkozat részét képező vagy ahhoz csatolt, a SAO.DEC.100 b) pontban említett információkat és az alternatív megfelelési módzatok SAO.DEC.100 c) pontban említett jegyzékét érintő változásokról.
- b) Az üzemben tartó haladéktalanul értesíti az illetékes hatóságot arról, ha már nem végzi vitorlázó repülőgépek kereskedelmi célú üzemben tartását.

Függelék

NYILATKOZAT				
az (EU) 2018/1976 bizottsági végrehajtási rendeletnek megfelelően				
Üzemben tartó Név: Az üzemben tartó székhelye: Elérhetőségek:				
Vitorlázó repülőgép üzemben tartása				
A kereskedelmi célú üzemben tartás kezdetének és adott esetben a már zajló kereskedelmi célú üzemben tartás módosításának időpontja:				
Az alkalmazott vitorlázó repülőgépekkel, a kereskedelmi célú üzemben tartással és a folyamatos légialkalmasság-irányítással kapcsolatos információk: ⁽¹⁾				
Vitorlázó repülőgép típusa	Vitorlázó repülőgép lajstromszáma	Fő bázis	Üzemben tartás típusa(i) ⁽²⁾	Légialkalmasság-irányító szervezet ⁽³⁾
Adott esetben az alternatív megfelelési módzatok (AltMoC) jegyzéke a kapcsolódó AMC-kre való hivatkozással (kérjük, csatolja a nyilatkozathoz):				
Megállapítások				
☐ Az üzemben tartó megfelel és a jövőben is meg fog felelni az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és az (EU) 2018/1976. végrehajtási rendelet követelményeinek. Ezen belül az üzemben tartó a kereskedelmi célú légi műveleteket az (EU) 2018/1976 végrehajtási rendelet II. mellékletében meghatározott alábbi követelményekkel összhangban folytatja:				
☐ Mindegyik üzemben tartott vitorlázó repülőgép rendelkezik a 748/2012/EU rendelet szerint kiállított légialkalmassági bizonyítvánnyal ⁽⁴⁾ .				
☐ Mindegyik pilóta rendelkezik a II. melléklet SAO.GEN.125 pontjában előírtak szerint érvényes, az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete alapján kiállított vagy elfogadott szakszolgálati engedéllyel és jogosításokkal.				
☐ Az üzemben tartó értesíti az illetékes hatóságot a körülmények minden olyan változásáról, amely hatással van az (EU) 2018/1139 rendelet V. mellékletében szereplő alapvető követelményeknek és az (EU) 2018/1976. végrehajtási rendelet követelményeinek való, az e nyilatkozat formájában az illetékes hatóságok részére tett nyilatkozat szerinti megfelelésére, továbbá az e nyilatkozatban szereplő és az ahhoz csatolt bármely információt vagy az alternatív megfelelési módzatoknak (AltMoC) a II. melléklet SAO.DEC.100 c) pontjában előírtak szerinti jegyzékeit érintő változásról.				
☐ Az üzemben tartó kijelenti, hogy az ebben a nyilatkozatban és annak mellékleteiben foglalt valamennyi információ hiánytalan és megfelel a valóságnak.				
Dátum, név és aláírás				

⁽¹⁾ Töltse ki a táblázatot! Ha nincs elegendő hely az összes információ feltüntetésére, akkor azokat mellékletként kell csatolni. A mellékleteket dátummal és aláírással kell ellátni.

⁽²⁾ „Üzemben tartás típusán (típusain)” a vitorlázó repülőgéppel végzett kereskedelmi célú művelet típusa értendő.

⁽³⁾ A folyamatos légialkalmasság-irányító szervezetre vonatkozó információk között fel kell tüntetni a szervezet nevét, címét és jóváhagyásának hivatkozási számát.

⁽⁴⁾ A légialkalmassági bizonyítvány egy, a 748/2012/EU rendelet I. mellékletének előírásai szerint kiállított normál légialkalmassági bizonyítvány, korlátozott légialkalmassági bizonyítvány vagy repülési engedély.

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU