

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, ...
C

Tervezet

A BIZOTTSÁG .../.../EK RENDELETE

[...]

személyzettel kapcsolatos előírásokról

(EGT-vonatkozású szöveg)

Tervezet

A BIZOTTSÁG .../.../EK RENDELETE

[...]

személyzettel kapcsolatos előírásokról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a 2009. október 21-i 1108/2009/EK¹ európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi rendelet, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK² irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és a tanácsi rendeletre (a továbbiakban: "alaprendelet") és különösen annak 7. cikkére,

mivel:

- (1) Az alaprendelet megállapítja a polgári repülés biztonsága és a környezetvédelem egységesen magas szintjét biztosító közös alapvető előírásokat; megköveteli, hogy a Bizottság fogadja el a szükséges végrehajtási szabályokat azok egységes alkalmazása érdekében; létrehozza az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséget (a továbbiakban: ügynökség), hogy segítséget nyújtson a Bizottságnak az ilyen végrehajtási szabályok létrehozásában.
- (2) Az alaprendelet hatálya alá tartozó a pilóták szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó olyan közös műszaki előírásokat és igazgatási eljárásokat kell elfogadni, amelyek meghatározzák a megfelelő szakszolgálati engedélyek és bizonyítványok kiadására, érvényességének fenntartására, módosítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételeket.
- (3) A pilóták szakszolgálati engedélyeinek terén a közös alapvető előírások bevezetésével kapcsolatos intézkedések elfogadása során a Bizottságnak figyelmet kell fordítania arra, hogy azok tükrözzék a pilótaképzés területén ismeretes legkorszerűbb megoldásokat, beleértve a legjobb gyakorlatokat, valamint a tudományos és műszaki haladást.
- (4) A pilóták szakszolgálati engedélyezésére vonatkozó közös előírások egységes alkalmazásának biztosítása megköveteli, hogy a tagállamok illetékes hatóságai, valamint adott esetben az Ügynökség közös eljárás szerint értékeljék az ilyen előírásoknak való megfelelést; az Ügynökségnek ki kell dolgoznia a megfelelés elfogadható módozatait és az útmutató dokumentumot a szükséges szabályozási egységesség elősegítéséhez.
- (5) Az Ügynökség új jogszabályi keretére történő zökkenőmentes átmenet lehetővé tétele érdekében a polgári repülés biztonsága egységesen magas szintjének biztosítása

¹ HL L 79., 2008.3.13., 1. o.

² HL L 309., 2009.11.24., 51. o.

szükséges, továbbá elegendő időt kell biztosítani a repüléstechnikai iparnak és a tagállamok közigazgatásának az új jogszabályi kerethez történő alkalmazkodásra és az e rendelet hatálybalépése előtt, az alaprendelet 59. cikkének megfelelően kiadott szakszolgálati engedélyek és igazolások folyamatos érvényességének elismerésére.

- (6) Az e rendelet által előírt intézkedések az Ügynökség által az alaprendelet 17. cikke (2) bekezdésének b) pontja és 19. cikke (1) bekezdése szerint kiadott véleményen alapulnak.
- (7) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az alaprendelet 54. cikkének (3) bekezdésével létrehozott Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A rendelet célja és alkalmazási köre

Ez a rendelet közös technikai előírásokat határoz meg a következőkkel kapcsolatban:

1. az alaprendelet 4. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett légi járművek üzemben tartásában érintett pilóták szakszolgálati engedélyezése, képzése és ellenőrzése;
2. a repülésoktatásért vagy repülésszimulációs oktatásért, valamint a pilóták jártasságának felméréseért felelős személyek tanúsítása;
3. az alaprendelet II. melléklet a) pontja ii. alpontjában, d) és h) pontjában említett, kereskedelmi légi szállítást végző légi járművek pilótáinak szakszolgálati engedélyezése, képzése és vizsgáztatása.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. az „ICAO 1. melléklete” (ICAO Annex 1) az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. mellékletét jelenti;
2. a „JAA” (Joint Aviation Authorities) a Társult Légügyi Hatóságokat jelenti;
3. a „könnyű légi jármű pilóta szakszolgálati engedély” (LAPL) (Light Aircraft Pilot Licence [LAPL]) az alaprendelet 7. cikkében szereplő szabadidős célú üzemben tartásban részt vevő pilóták szakszolgálati engedélyét jelenti;
4. a „21. rész” (Part-21) a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légi alkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK rendelet adott számú mellékletét jelenti;
5. az „AR-rész” (Part-AR) az alaprendeletnek az illetékes hatóságokra vonatkozó előírásokat meghatározó végrehajtási szabályait jelenti;
6. az „OR-rész” (Part-OR) az alaprendeletnek a szervezetekre vonatkozó előírásokat meghatározó végrehajtási szabályait jelenti.

3. cikk

Pilóták szakszolgálati engedélyezése

Az 1. cikkben említett személyzetnek a jelen rendelet I. mellékletének (a továbbiakban: FCL-rész [Part-FCL]) rendelkezései szerinti képesítéssel kell rendelkezniük.

4. cikk

Nemzeti pilóta szakszolgálati engedélyek

1. A tagállam által a JAA előírásai és eljárásai szerint, e rendelet hatálybalépése előtt kiadott vagy elismert nemzeti pilóta szakszolgálati engedélyeket, beleértve bármely kapcsolódó jogosítást, bizonyítványt, jóváhagyást és/vagy képesítést úgy kell tekinteni, mint amelyeket e rendeletnek megfelelően bocsátottak ki.
2. A nemzeti pilóta szakszolgálati engedélyekkel, beleértve bármely kapcsolódó jogosítást, bizonyítványt, jóváhagyást és/vagy képesítést, rendelkező engedélyesek a Part-FCL vonatkozó rendelkezései alkalmazásának időpontjára a 10. cikkkel összhangban a nemzeti pilóta szakszolgálati engedélyeiket el kell elismertetniük a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyekké valamint kapcsolódó jogosításokká, vagy bizonyítványokká a tagállam azon illetékes hatóságával, amely a nemzeti pilóta szakszolgálati engedélyt kiadta.
3. A nemzeti pilóta szakszolgálati engedélyeket, beleértve bármely kapcsolódó jogosítást, bizonyítványt, jóváhagyást és/vagy képesítést:
 - a) repülőgépekre és helikopterekre, a jelen rendelet II. mellékletének rendelkezéseivel összhangban, a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyekké valamint kapcsolódó jogosításokká, vagy bizonyítványokká kell elismertetni.
 - b) a légi járművek egyéb kategóriáira a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyekké valamint kapcsolódó jogosításokká, vagy bizonyítványokká történő az elismertetést az elismerési jelentésben meghatározott alapelvekkel összhangban kell végezni.
4. Teendők a 3. b) pontban említett elismerési jelentéssel kapcsolatban:
 - a) a tagállamnak, a nemzeti pilóta szakszolgálati engedélyt, beleértve bármely kapcsolódó jogosítást, bizonyítványt, jóváhagyást és/vagy képesítést kiadó illetékes hatósága dolgozza ki, és az Ügynökség hagyja jóvá azt;
 - b) az elismerési jelentés bemutatja azon nemzeti szabályzatokat, amelyek alapján a nemzeti pilóta szakszolgálati engedélyek kiadásra kerültek;
 - c) a jelentés bemutatja a pilótáknak adott jogosultságok alkalmazási körét;
 - d) jeleznie kell melyik Part-FCL előírásaira kell a beszámítást megadni;
 - e) jeleznie kell bármely korlátozást, amelyeket esetlegesen be kell illeszteni a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyekbe valamint a kapcsolódó jogosításokba, vagy bizonyítványokba, valamint, hogy mely követelményeknek kell a pilótának megfelelnie ezeknek a korlátozásoknak a feloldásához;
 - f) tartalmaznia kell valamennyi dokumentum másolatát, amelyek szükségesek a fent említett elemek igazolására, beleértve a vonatkozó nemzeti előírásokat és eljárásokat.

5. A megadott jogosultságok alkalmazási körének – azon pilóták esetében, akiknek a nemzeti pilóta szakszolgálati engedélye, beleértve bármely kapcsolódó jogosítást, bizonyítványt, jóváhagyást és/vagy képesítést, az Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyekké valamint kapcsolódó jogosításokká, vagy bizonyítványokká történő elismertetése megtörtént, – ki kell terjednie legalább a pilóták e rendelet hatálybalépésének időpontjában vállalt tevékenységeire, feltéve hogy ez a repülésbiztonság szintjét nem érinti hátrányosan.
6. Az (1) bekezdés és a (3) bekezdés a) pontjának rendelkezései ellenére, az osztályjogosítás oktatói vagy vizsgáztatói bizonyítvánnyal és hozzá egypilótás nagyteljesítményű komplex repülőgépekre szóló jogosultságokkal rendelkező engedélyeseknek ezen jogosultságokat el kell ismertetniük típusjogosítás oktatói vagy vizsgáztatói bizonyítvánnyá egypilótás repülőgépekre.

5. cikk

Berepülőpilóták

1. A 4. cikk sérelme nélkül, azok a pilóták, akik e rendelet hatálybalépésének időpontjában 1. és 2. kategóriába sorolt berepüléseket végeznek a Part-21-ben meghatározottak szerint, vagy berepülőpilótákat oktatnak, nemzeti berepülői képesítésüket el kell ismertetniük a Part-FCL szerinti jogosításokká és, ha van ilyen, berepülés oktatói bizonyítványokká a tagállam azon illetékes hatóságával, amely a nemzeti berepülői képesítéseket kiadta.
2. Ezt az elismertetést az 4. cikk (4) és (5) bekezdésének előírásai szerinti elismerési jelentésben meghatározott alapelvekkel összhangban kell végezni, a Part-FCL vonatkozó rendelkezései alkalmazásának időpontjára a 10. cikkkel összhangban.

6. cikk

Fedélzeti mérnökök

1. Azok a nemzeti fedélzeti mérnök szakszolgálati engedélyekkel, – beleértve bármely kapcsolódó jogosítást, bizonyítványt, jóváhagyást és/vagy képesítést, melyeket az ICAO 1. mellékletével összhangban bocsátottak ki, – rendelkező engedélyesek, akik el kívánják ismertetni nemzeti fedélzeti mérnök szakszolgálati engedélyeiket a Part-FCL szerinti pilóta szakszolgálati engedélyekké valamint kapcsolódó jogosításokká, vagy bizonyítványokká, ezt kérvényezniük kell a tagállam azon illetékes hatóságánál, amely a nemzeti fedélzeti mérnök szakszolgálati engedélyeket kiadta.
2. A nemzeti fedélzeti mérnök szakszolgálati engedélyeket, beleértve bármely kapcsolódó jogosítást, bizonyítványt, jóváhagyást és/vagy képesítést el lehet ismertetni a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyekké valamint kapcsolódó jogosításokká, vagy bizonyítványokká a 4. cikk (4) és (5) bekezdésének előírásai szerinti elismerési jelentésben és, amikor a kérelmező légitársasági pilóta szakszolgálati engedélyért (ATPL) folyamodik repülőgépre, meg kell felelnie a Part-FCL FCL.510.A pont c) bekezdés 2. albekezdése szerinti jóváírási rendelkezéseknek.

7. cikk

Harmadik ország szakszolgálati engedélyei

1. A 1. cikk sérelme nélkül, a jelen rendelet III. mellékletének rendelkezéseivel összhangban, a tagállamok elfogadhatják harmadik ország által vagy nevében

kiállított szakszolgálati engedélyeket, beleértve bármely kapcsolódó jogosítást, bizonyítványt, jóváhagyást és/vagy képesítést és orvosi igazolást.

2. Azok a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyeket valamint kapcsolódó jogosításokat, vagy bizonyítványokat kérelmezők, akik már rendelkeznek egy az ICAO 1. mellékletével összhangban, egy harmadik ország által kiadott egyenértékű szakszolgálati engedéllyel, meg kell feleljenek a Part-FCL valamennyi előírásának annak kivételével, hogy a tanfolyam időtartama, a tanórák száma és a különleges képzési órák csökkenthetők.

A kérelmezőnek engedélyezett beszámítást a tagállam azon illetékes hatóságának kell meghatároznia, amelynél egy jóváhagyott kiképző szervezet ajánlása alapján a pilóta kérelmezi azt.

3. Az ICAO 1. mellékletével összhangban egy harmadik ország által vagy nevében kiállított ATPL engedélyeseinek, akik teljesítették az ATPL kiadásához a Part-FCL F. részében (Subpart F) meghatározott a vonatkozó légi jármű kategóriához szükséges tapasztalati követelményeket, teljes egészében beszámítható az elméleti ismeretek vizsgáztatásokat és a jártassági vizsgát megelőző tanfolyam elvégzésére vonatkozó előírások teljesítése, ha a harmadik ország szakszolgálati engedélye tartalmazza az ATPL jártassági vizsga során használandó légi járműre érvényes típusjogosítást.
4. Repülőgép vagy helikopter típusjogosítások bocsáthatók ki azoknak a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyek valamint a kapcsolódó jogosítások vagy bizonyítványok engedélyeseinek, akik megfelelnek a harmadik ország által a jogosítások kiadásához meghatározott előírásoknak.

Az ilyen jogosítások az adott harmadik országban nyilvántartásba vett légi járműre korlátozódnak.

Ezek a korlátozások akkor oldhatók fel, ha a pilóta megfelel a jelen rendelet III. melléklete C.1 bekezdése előírásainak.

8. cikk

Képzés beszámítása

1. A JAA előírásai és eljárásai szerint, e rendelet hatálybalépése előtt kezdődött képzést teljes egészében be kell számítani a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyek valamint kapcsolódó jogosítások, vagy bizonyítványok kiadásához feltéve, hogy a képzés és a vizsgáztatás *(az e rendelet hatályba lépését követő 4 éven belül)* befejeződik.
2. Az ICAO 1. mellékletével összhangban, e rendelet hatálybalépése előtt kezdődött képzés beszámítható a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyek valamint kapcsolódó jogosítások, vagy bizonyítványok kiadásához az illetékes hatóság által kidolgozott és az Ügynökség által jóváhagyott beszámítási jelentés alapján.

A jelentés leírja a képzés hatókörét, jelzi melyik Part-FCL előírásaira engedélyezi a beszámítást, és ha van ilyen, mely követelményeknek kell a kérelmezőnek megfelelnie a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyek valamint kapcsolódó jogosítások, vagy bizonyítványok kiadásához.

A jelentésnek tartalmaznia kell valamennyi dokumentum másolatát, amelyek szükségesek a képzés, valamint azon nemzeti előírások és eljárások hatókörének igazolására, amelyekkel összhangban a képzés megkezdődött.

9. cikk

A katonai szolgálat során szerzett tapasztalat beszámítása

1. A katonai hajózószemélyzetek azon tagjai, akik meg kívánják szerezni a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyeket, valamint a kapcsolódó jogosításokat és bizonyítványokat, ezt kérvényezniük kell annak a tagállamnak az illetékes hatóságánál, amelyben szolgáltak.
2. A katonai repülésben megszerzett tudást, tapasztalatot és jártasságot, az illetékes hatóság által kidolgozott és az Ügynökség által jóváhagyott beszámítási jelentéssel összhangban, be kell számítani a Part-FCL vonatkozó előírásaiba.

A beszámítási jelentésnek:

- a) be kell mutatnia azon nemzeti szabályzatokat, amelyek alapján a katonai szakszolgálati engedélyek, jogosítások, bizonyítványok, jóváhagyások és/vagy képesítések kiadásra kerültek;
- b) be kell mutatnia a pilótáknak engedélyezett jogosultságok alkalmazási körét;
- c) jeleznie kell, melyik Part-FCL előírásaira kell a beszámítást engedélyezni;
- d) jeleznie kell bármely korlátozást, amelyeket esetlegesen be kell illeszteni a Part-FCL szerinti szakszolgálati engedélyekbe valamint a kapcsolódó jogosításokba, vagy bizonyítványokba, valamint, hogy mely követelményeknek kell a pilótáknak megfelelnie ezeknek a korlátozásoknak a feloldásához;
- e) tartalmaznia kell a fent említett elemek igazolásához szükséges valamennyi dokumentum másolatát, valamint a hozzájuk csatolt vonatkozó nemzeti előírások és eljárások másolatait is.

10. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

1. Ez a rendelet az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon lép hatályba és 2012. április 8-tól kell alkalmazni.
2. Az (1) bekezdéstől eltérve, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy *(az e rendelet hatályba lépését követő 3 évig)* a Part-FCL következő rendelkezéseit nem alkalmazzák:
 - a) a helyből felszálló repülőgépek, léghajók, ballonok és vitorlázógépek pilótáinak szakszolgálati engedélyeit valamint a kapcsolódó jogosításokat, vagy bizonyítványokat érintő rendelkezéseket;
 - b) a B. rész (LAPL) és a 2. szakasz (LAFI), a 8. szakasz (MCCI); helikopterek esetében a J. rész 10. szakasz *(hegyvidéki repülés oktatói)* és a 11. szakasz *(berepülés oktató)* rendelkezéseit;
 - c) az FCL.800 *(műrepülő jogosítás)*, az FCL.805 *(vitorlázórepülő- és transzparens vontatási jogosítások)*, FCL.815 *(hegyvidéki repülési jogosítás)* és az FCL.820 *(berepülő jogosítás)* bekezdések rendelkezéseit.
3. A 4. cikk (2) bekezdéstől eltérve, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy *(az e rendelet hatályba lépését követő 2 évig)* nem kívánják elismertetni nemzeti repülőgép és helikopter szakszolgálati engedélyeiket.

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

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

Kelt Brüsszelben, ...-án/-én.

a Bizottság részéről

[...]

a Bizottság tagja

I. MELLÉKLET
A VÉGREHAJTÁSRÓL SZÓLÓ RENDELETHEZ
FCL-RÉSZ (PART-FCL)
A. RÉSZ (SUBPART A)
ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

FCL.001 Az illetékes hatóság

E rész alkalmazásában az illetékes hatóság a tagállam által kijelölt hatóság, ahová a pilóta szakszolgálati engedélyek vagy a kapcsolódó jogosítások vagy bizonyítványok kiadása iránti kérelmet be kell nyújtani.

FCL.005 Hatály

Jelen rész meghatározza a pilóta szakszolgálati engedélyek, valamint a kapcsolódó jogosítások és bizonyítványok kiadására vonatkozó előírásokat valamint azok érvényességi és alkalmazási feltételeit.

FCL.010 Fogalommeghatározások

E rész alkalmazásában a következő fogalommeghatározások érvényesek:

A „műrepülés” olyan szándékosan végzett manőverezést jelent, amely hirtelen helyzetváltoztatásokkal, az általánostól eltérő repülőgéphelyzetekkel, vagy sebességváltoztatásokkal jár, és nem szükséges a normál repüléshez vagy a szakszolgálati engedélyeket és jogosításokat érintő oktatáshoz a műrepülő jogosítást kivéve.

A „repülőgép” olyan hajtóművel felszerelt, levegőnél nehezebb merevszárnyú légi jármű, amely a repüléshez szükséges felhajtóerőt a szárnyain keletkező aerodinamikai erőkből nyeri.

A „repülőgép, amely üzemeltetéséhez másodpilóta szükséges” olyan típusú repülőgép, amely légi üzemeltetési utasítása vagy üzemben tartási engedélye ezt így határozza meg.

A „légi jármű” olyan szerkezet, amelyet a levegő által keltett azon reakcióerők tartanak fenn, amelyek nem a levegőnek a földfelszínre gyakorolt hatásából származnak.

A „repülőszaktudás” a jó ítélőképesség, a széleskörű tudás, a megfelelő jártasságok és hozzáállás összhangban történő alkalmazását jelenti a repülési feladatok teljesítése érdekében.

A „léghajó” erőgép-meghajtású, a levegőnél könnyebb légi jármű, a meleg levegős léghajók kivételével, amelyek e rész alkalmazásában, a ballon fogalomkörébe lettek sorolva.

A „ballon” olyan a levegőnél könnyebb, erőgép meghajtással nem rendelkező légi jármű, amely repülése fenntartásához gázt, vagy fedélzeti fűtőberendezést alkalmaznak. E rész alkalmazásában, a meleg levegős léghajó, habár erőgép meghajtással rendelkezik, ballonként lett tekintetbe véve.

Az „alapszintű műszerrepülés gyakorló berendezés” (a Basic Instrument Training Device [BITD]) olyan földi telepítésű kiképző eszköz, amely a növendék-pilóta szolgálati helyét jeleníti meg egy repülőgép-osztálynak megfelelően. Ebben lehetnek képernyő-alapú műszerfalak és rugós terhelő mechanizmussal ellátott kormányrendszer, amelyek kiképzési munkállomásként szolgálnak legalább a műszerrepülés eljárásbeli sajátosságainak begyakorlásához.

A „légi jármű kategória” a légi járművek kategóriába sorolása meghatározott alapjellemzők szerint például: repülőgép, helyből felszálló repülőgép, helikopter, léghajó, vitorlázó repülőgép, szabad ballon.

A „repülőgép osztály” az olyan egypilótás repülőgépek kategóriába sorolása, amelyekhez nem szükséges típusjogosítás.

A „ballon osztály” a ballonok kategóriába sorolása a felemelkedésük és repülésük fenntartásának módja szerint.

A „kereskedelmi légiszállítás” utasok, áru vagy postai küldemény díj vagy bérleti díj ellenében történő szállítását jelenti.

A „kompetencia” jártasságok, tudás és hozzáállás kombinációja, amely egy feladat meghatározott szempontok szerinti elvégzéséhez szükséges.

A „kompetenciaelem” egy olyan művelet, amely tartalmaz egy feladatot, benne egy bekapcsolási eseménnyel és egy végrehajtási eseménnyel, amely egyértelműen meghatározza annak határait és egy érzékelhető végeredményt.

A „kompetenciaegység” egy olyan diszkrét funkció, amely meghatározott számú kompetenciaelemből áll.

A „másodpilóta” az a pilóta, aki többpilótás légi járműnek minősülő légi járművet nem parancsnokpilótaként üzemeltet, kivéve az a képzés alatt álló pilóta, aki szakszolgálati engedély vagy jogosítás megszerzése érdekében tartózkodik a légi jármű fedélzetén.

A „beszámítás” korábban megszerzett tapasztalat vagy képesítés elismerése.

Az „útvonalrepülés” egy indulási és egy érkezési pont közötti repülés egy előre eltervezett útvonalon, szabvány navigációs eljárások alkalmazásával.

A „tehermentesítő másodpilóta” az a pilóta, aki tehermentesíti a másodpilótát, átvéve feladatait a kormány szerveknél az utazórepülés során, többpilótás üzemeltetés esetén FL 200 felett.

A „két kormányos képzési idő” az a repülési idő, vagy műszeres földi idő, amely alatt egy erre felhatalmazott oktató repülési képzésben részesít valamely személyt.

A „hiba” a hajózó személyzet által végrehajtott tevékenység vagy annak hiánya, amelynek következménye eltér a szervezet, vagy a hajózó személyzet szándékaitól vagy elvárásaitól.

A „hibakezelés” az a folyamat, amelynek során a hibák észlelése és ellenintézkedések segítségével a rájuk adott válasz olyan, hogy csökkenti, vagy kiküszöböli a hibák következményeit, és csökkenti a hibák, vagy nemkívánatos légi jármű helyzetek kialakulásának valószínűségét.

A „teljes repülési szimulátor” (full flight simulator [FFS]) egy adott típusú vagy gyártmányú, modellű és sorozatú légi jármű pilótafülkéjének teljes méretű mása, beleértve a légi jármű földi és légi üzemeltetésének megjelenítéséhez szükséges összes berendezés és komputer program beépítését, valamint egy a pilótafülkéből történő kilátást nyújtó vizuális rendszert, és egy a gyorsulási erőket érzékeltető mozgatórendszert.

A „repülési idő”:

repülőgépek, motoros vitorlázó repülőgépek és helyből felszálló repülőgépek esetében, az a teljes időtartam, amely a légi jármű felszállási céllal történő megmozdulásakor kezdődik és a repülés befejezése után a légi jármű végleges megállásáig tart;

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

légihajók esetében, az a teljes időtartam, amely a légihajó árbocról felszállási céllal történő elengedése pillanatától a repülés befejezése után a légihajó végleges megállásáig és az árbocra történt rögzítéséig tart;

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

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

A „műszeres repülési szabályok szerinti repülési idő” (Flight time under Instrument Flight Rules [IFR]) az a teljes repülési időtartam, amely alatt a légi járművet kizárólag a műszeres repülési szabályok szerint üzemeltetik.

A „repülés-gyakorló berendezés” (Flight Training Device [FTD]) egy meghatározott légi jármű típus műszereinek, berendezéseinek, paneljeinek és kormányserveinek egy nyitott pilótafülkében, vagy egy légi jármű zárt pilótafülkéjében elhelyezett teljes méretű mása, olyan berendezések és komputer programok beépítését beleértve, amelyek a légi jármű földi és légi üzemeltetési feltételeinek a berendezésbe beépített rendszerektől függő megjelenítéséhez szükségesek. Ehhez nem szükséges a gyorsulási erőket érzékelhető mozgató-, vagy a kilátást nyújtó vizuális rendszer, a 2-es és 3-as szintű helikopter repülés-gyakorló berendezéseket (FTD) kivéve, amelyeknél a vizuális rendszerek szükségesek.

A „repülési és navigációs eljárás-gyakorló berendezés” (Flight and Navigation Procedures Trainer [FNPT]) olyan kiképző eszköz, amely pilótafülkét, vagy pilótafülke környezet jelenít meg, olyan berendezések és komputer programok beépítését beleértve, amelyek egy légi jármű típus, vagy osztály légi üzemeltetésének olyan mértékű megjelenítéséhez szükségesek, hogy a rendszerek működése azt a látszatot keltse, mint egy valószínű légi járműben.

A „ballon csoport” a ballonok kategóriába sorolása a kupola mérete vagy térfogata figyelembe vételével.

A „helikopter” olyan a levegőnél nehezebb légi jármű, amelynek levegőben maradását általában egy, vagy több szilárd beépítésű függőleges tengelyre szerelt erőgép meghajtású forgószárnyon képződő vonóerő biztosítja.

A „műszeres repülési idő” az az időtartam, amely alatt a pilóta a légi járművet kizárólag a műszerek alapján vezeti.

A „műszeres földi idő” az az időtartam, amely alatt a pilóta repülésszimulációs oktatóeszközökön (FSTD), mesterséges repülési körülmények között, oktatásban részesül.

A „műszeres idő” műszeres repülési idő vagy műszeres földi idő.

A „többpilótás üzemeltetés”:

repülőgépek esetében, minimálisan két pilótából álló személyzettel történő, hajózó személyzeti együttműködést alkalmazó üzemelést jelent vagy többpilótás, vagy egypilótás repülőgépeken;

helikopterek esetében, minimálisan két pilótából álló személyzettel történő, hajózó személyzeti együttműködést alkalmazó üzemelést jelent többpilótás helikoptereken;

A „hajózó személyzeti együttműködés” (multi-crew co-operation [MCC]) a hajózó személyzeti tagok együttműködése a parancsnokpilóta irányítása alatt.

A „többpilótás légi jármű”:

repülőgépek esetében, olyan repülőgép, amelynek üzemeltetése legalább két pilótából álló személyzettel engedélyezett;

helikopterek, léghajók és helyből felszálló repülőgépek esetében olyan típusú légi járművet jelent, amelynek üzemeltetéséhez a légi üzemeltetési utasítása vagy az üzemben tartási engedélye, illetve ezzel egyenértékű dokumentuma szerint másodpilóta szükséges.

Az „éjszaka” az esti polgári szürkület vége és a reggeli polgári szürkület kezdete közötti vagy másként, a napnyugta és napkelte közötti hasonló időszak, ahogy azt tagállam által meghatározott megfelelő hatóság előírhatja.

Az „egyéb kiképző berendezések” (other training devices [OTD]) a repülési szimulátorokon, repülés-gyakorló berendezéseken, vagy repülési és navigációs eljárás-gyakorló berendezéseken kívüli kiképzési segédeszközök, amelyek kiképzési eszközül szolgálnak ott, ahol egy teljes pilótafülke környezetre nincs szükség.

A „teljesítmény-kritériumok” a kompetenciaelem előírt végeredményének egyszerű, értékelő megállapítása, és azon kritériumok ismertetése, amelyeket annak megítéléséhez alkalmaztak, hogy a teljesítmény előírt szintje teljesült-e.

A „parancsnokpilóta” (pilot-in-command [PIC]) az a parancsnoki feladatra kijelölt pilóta, aki felelős a repülés biztonságos végrehajtásáért.

A „felügyelet alatt álló parancsnokpilóta” (pilot-in-command under supervision [PICUS]) az a másodpilóta, aki parancsnokpilóta felügyelete alatt parancsnokpilótai beosztást és feladatot lát el.

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

A „segédmotoros vitorlázó repülőgép” egy vitorlázó repülőgép jellemzőivel rendelkező légi jármű, amely egy vagy több hajtóművel rendelkezik, azonban a hajtóművei nem működnek.

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

A „készségellenőrzés” jogosítások meghosszabbításához vagy megújításához a jártasság bizonyítására, amely magában foglalhat szóbeli vizsgáztatást is.

A „megújítás” (például szakszolgálati engedély vagy jogosítás megújítása) hatósági adminisztratív intézkedés egy jogosítás vagy bizonyítvány érvényességének lejártát követően, amely megadja meghatározott követelmények teljesítésétől függően meghatározott időtartamra a jogosítással vagy bizonyítvánnyal járó jogosultságokat.

A „meghosszabbítás” (például szakszolgálati engedély vagy jogosítás meghosszabbítása) hatósági adminisztratív intézkedés egy jogosítás vagy bizonyítvány érvényességi időtartamán belül, amely felhatalmazza az engedélyest, hogy meghatározott követelmények teljesítését követően meghatározott időtartamon keresztül tovább gyakorolhassa a jogosítással vagy bizonyítvánnyal járó jogosultságokat.

Az „útvonalszakasz” olyan repülés, amely felszállásból, indulási eljárásból, legalább 15 perces utazó szakaszból, érkezési eljárásból, megközelítésből, és leszállási szakaszból áll.

A „vitorlázó repülőgép” a levegőnél nehezebb légi jármű, amely repülés közben a felhajtóerőt a rögzített emelő felületeire ható aerodinamikai reakciók révén nyeri, és amelynek szabad repülése nem függ hajtóműtől.

Az „egypilótás légi jármű” az a légi jármű, amely a típusalkalmassági bizonyítványa alapján egy pilótával üzemeltethető.

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

Az „egyedülrepülési idő” olyan repülési idő, amely alatt a növendék-pilóta a légi járművön egyedül tartózkodik.

A „növendék parancsnokpilóta” (student pilot-in-command [SPIC]) az a növendékpilóta, akinek a parancsnokpilótai tevékenységét a repülés időtartama alatt az oktató csak figyel, de nem avatkozik bele a repülésbe, és nem veszi át a légi jármű irányítását.

A „repülésre veszélyes helyzet” olyan események vagy hibák, amelyek függetlenek a hajózó személyzet cselekedeteitől, megnövelik az üzemeltetés bonyolultságát, és amelyeket kezelni kell a repülésbiztonság megfelelő szintjének fenntartása érdekében.

A „repülésre veszélyes helyzet kezelése” az a folyamat, amelynek során a repülésre veszélyes helyzetek észlelése és ellenintézkedések segítségével a rájuk adott válasz olyan, hogy csökkenti, vagy kiküszöböli a repülésre veszélyes helyzetek következményeit, és csökkenti a hibák, vagy nemkívánatos légi jármű helyzetek kialakulásának valószínűségét.

A „motoros vitorlázó repülőgép” (touring motor glider [TMG]) a segédmotoros vitorlázó repülőgép egy adott osztálya, amely integráltan felszerelt, nem behúzható motorral, és nem behúzható légsavarral van felszerelve. A gép képes a légi üzemeltetési utasításnak megfelelően saját erőből felszállni és emelkedni.

A „légi jármű típus” a Part-21 rendelkezéseivel összhangban, az repülés üzemi adatokban meghatározottak alapján típusjogosítást igénylő légi járművek kategóriába sorolása, amely kategória az azonos alaptervezésű légi járművek összessége, beleértve valamennyi módosításukat, kivéve azokat, amelyek megváltoztatják annak kiszolgálását, kezelését, vagy repülési jellemzőit.

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

- a) A pilóta szakszolgálati engedélyek, valamint a kapcsolódó jogosítások és bizonyítványok kiadására, meghosszabbítására vagy megújítására irányuló kérelmet az illetékes hatóságnak az általa meghatározott nyomtatványon és módon kell benyújtani. A kérelemhez csatolni kell annak bizonyítékait, hogy a kérelmező megfelel a szakszolgálati engedély, valamint a kapcsolódó jogosítások vagy jóváhagyások kiadására, meghosszabbítására vagy megújítására a jelen részben (Part) és a Part-Medical-ban meghatározott előírásoknak.
- b) A szakszolgálati engedély, jogosítás vagy bizonyítvány által biztosított jogosultságok bármely korlátozását vagy kiterjesztését az illetékes hatóságnak be kell jegyeznie a szakszolgálati engedélybe, vagy bizonyítványba.
- c) Senki nem rendelkezhet egy időben, légi jármű kategóriánként több mint egy, a jelen rész szerint kiadott szakszolgálati engedéllyel.
- d) Egy másik légi jármű kategória szakszolgálati engedélyének kiadására, vagy további jogosítások vagy bizonyítványok, valamint az ezen szakszolgálati engedélyek, jogosítások, vagy bizonyítványok módosítására, meghosszabbítására vagy megújítására irányuló kérelmet ahhoz az illetékes hatósághoz kell benyújtani, amelyik a pilóta szakszolgálati engedélyt eredetileg kiadta kivéve, ha a pilóta az illetékes hatóság megváltoztatását, és szakszolgálati engedélyezése, valamint orvosi okmányainak azon hatósághoz történő átadását kérelmezte.

FCL.020 A növendék-pilóta

- a) A növendék pilóta egyedül repülést, csak egy repülés oktató felhatalmazásával és felügyelete mellett hajthat végre.
- b) A növendék pilóta első egyedül repülése előtti feltételek:
 - 1. helikopterek, repülőgépek és léghajók esetében: a betöltött 16. életév;
 - 2. vitorlázó repülőgépek és ballonok esetében: a betöltött 14. életév.

FCL.025 A szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges elméleti ismeretek vizsgák

a) *A kérelmező felelőssége*

- 1. A konkrét szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz a kérelmezők a vizsgák teljes sorozatát a tagállamok felelősségi körében kell letenniük.
- 2. A kérelmezőknek a képzésükért felelős jóváhagyott kiképző szervezet (ATO) ajánlására kell vizsgáznuk csak akkor, miután az elméleti ismeretek tanfolyam megfelelő elemeit kielégítő színvonalon elvégezték.
- 3. A jóváhagyott kiképző szervezet (ATO) ajánlása tizenkét hónapig érvényes. Amennyiben a kérelmező nem kísérelt meg legalább egy elméleti ismeretek írásbeli vizsgát ezen érvényességi időszakon belül, a jóváhagyott kiképző szervezetnek további képzést kell meghatároznia a kérvényező képzési szükséglete alapján.

b) *A sikeres vizsga feltételei*

- 1. A kérelmező akkor felelt meg egy írásbeli vizsgán, ha az elérhető pontok legalább 75%-át megszerzi. Büntetőpont nem adható.
- 2. Amennyiben a jelen rész eltérően nem rendelkezik, az előírt elméleti vizsga akkor tekintendő sikeresnek, ha a kérelmező a megfelelő pilóta szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz előírt összes írásbeli vizsgáját sikeresen letette az első vizsgakísérletének naptári hónapja végétől számított 18 hónapon belül.
- 3. A kérelmezőnek újra kell kezdenie az összes vizsgát, ha négy kísérlet során sem tudott sikeresen megoldani bármely vizsgalapot, vagy nem teljesítette az összes lapot hat kísérlet során, illetve a fenti 2. pontban említett időhatáron belül.

A vizsgák újbóli megkísérlése előtt a kérelmezőnek további képzésen kell részt vennie egy jóváhagyott kiképző szervezetnél. A szükséges képzés terjedelmét és hatókörét a kiképző szervezetnek kell meghatároznia a kérvényező képzési szükséglete alapján.

c) *Érvényességi időtartam*

- 1. Az elméleti ismeretek vizsgák sikeres teljesítése érvényes:
 - i. 24 hónapos időtartamon belül a könnyű légi jármű pilóta szakszolgálati engedély, a magánpilóta szakszolgálati engedély, a vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély vagy a ballon pilóta szakszolgálati engedély kiadásához;
 - ii. 36 hónapos időtartamon belül a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, vagy a műszerrepülési jogosítás (IR) kiadásához;
 - iii. az i. és ii. pontokban megadott időtartamok számítását a b) 2. ponttal összhangban, attól a naptól kell számítani, amelyen a pilóta sikeresen befejezi az elméleti ismeretek vizsgát.

2. A légitársasági pilóta szakszolgálati engedély (ATPL) elméleti ismeretek vizsgák teljesítése az ATPL kiadásához 7 éves időtartamon belül marad érvényben a következő érvényességi időpontoktól:
 - i. a szakszolgálati engedélybe bevezetett IR; vagy
 - ii. helikopterek esetében, egy a szakszolgálati engedélybe bevezetett helikopter típusjogosítás.

FCL.030 Gyakorlati jártassági vizsga

- a) A szakszolgálati engedély, jogosítás, vagy bizonyítvány, megszerzéséhez szükséges jártassági vizsga előtt a kérelmezőnek sikeres elméleti ismeretek vizsgákkal kell rendelkeznie kivéve, azon kérelmezőket, akik integrált repülőképzési tanfolyamot végeznek.

Az elméleti ismeretek képzést azonban minden esetben be kell fejezni a jártassági vizsgák előtt.

- b) A légitársasági pilóta szakszolgálati engedély kiadását kivéve, a jártassági vizsga kérelmezőjét a képzésért felelős jóváhagyott kiképző szervezet/személy ajánlásával kell vizsgára bocsátani, a képzés befejezése után. A képzési nyilvántartást a vizsgáztató rendelkezésére kell bocsátani.

FCL.035 A repülési idő és az elméleti ismeretek beszámítására

- a) *A repülési idő beszámítása*

1. Amennyiben e rész nem rendelkezik másként, a szakszolgálati engedélyhez, jogosításhoz, vagy bizonyítványhoz a beszámítandó repülési idő ugyanolyan légi jármű kategórián lerepült idő kell, hogy legyen, mint amelyre a szakszolgálati engedélyt kérik.
2. Parancsnokpilóta vagy kiképzés alatt álló
 - i. A szakszolgálati engedély, jogosítás, vagy bizonyítvány kérelmezőjének teljes egészében be kell számítani az összes egyedül repülési, kétkormányos képzési, vagy PIC repülési idejét a szakszolgálati engedélyhez, jogosításhoz, vagy bizonyítványhoz szükséges teljes repülési időhöz.
 - ii. Az ATP integrált tanfolyam végzettje jogosult maximum 50 óra növendék parancsnokpilóta műszeres idő beszámítására a légitársasági pilóta szakszolgálati engedély, a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, és a több hajtóműves típus-, vagy osztályjogosítás kiadásához szükséges PIC időhöz.
 - iii. A CPL/IR integrált tanfolyam végzettje jogosult maximum 50 óra növendék parancsnokpilóta műszeres idő beszámítására a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, és a több hajtóműves típus-, vagy osztályjogosítás kiadásához szükséges PIC időhöz.
3. Másodpilótaként teljesített repülési idő. Amennyiben a jelen rész eltérően nem rendelkezik, egy pilóta szakszolgálati engedély tulajdonosa, ha másodpilótaként, vagy felügyelet alatt tevékenykedő másodpilótaként ténykedik, jogosult az összes másodpilótaként teljesített repülési idejének egy magasabb besorolású pilóta szakszolgálati engedélyhez előírt összes repülési időhöz történő beszámításra.

- b) *Az elméleti ismeretek beszámítása*

1. Annak a kérelmezőnek, aki sikeresen teljesítette a légitársasági pilóta szakszolgálati engedélyhez szükséges elméleti ismeretek vizsgákat, be kell számítani az elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeket ugyanabban a légi jármű kategóriában a könnyű légi jármű pilóta szakszolgálati engedélyhez, a magánpilóta szakszolgálati engedélyhez, a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyhez, valamint a helikoptereket kivéve, a műszerjogosításhoz (IR).
2. Annak a kérelmezőnek, aki sikeresen teljesítette a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyhez szükséges elméleti ismeretek vizsgákat, be kell számítani az elméleti ismeretekre vonatkozó követelményt ugyanabban a légi jármű kategóriában a könnyű légi jármű pilóta szakszolgálati engedélyhez, vagy a magánpilóta szakszolgálati engedélyhez.
3. Annak az IR jogosultnak, vagy kérelmezőnek, aki sikeresen teljesített egy légi jármű kategóriához szükséges műszer ismeretek vizsgát, teljes egészében be kell számítani az elméleti ismeretek képzésre és vizsgákra vonatkozó követelményt egy másik légi jármű kategória IR-hez.
4. Egy pilóta szakszolgálati engedély tulajdonosának, be kell számítani az elméleti ismeretek képzésre és vizsgákra vonatkozó követelményt egy másik légi jármű kategória szakszolgálati engedélyéhez a jelen rész 1. függelékével összhangban.

Ez a beszámítás vonatkozik még azokra a pilóta szakszolgálati engedélyt kérelmezőkre is, akik már sikeresen teljesítették egy másik légi jármű kategóriában annak a szakszolgálati engedélynek a kiadásához szükséges elméleti ismeretek vizsgákat mindaddig, amíg az az FCL.025 c) pontban meghatározott érvényességi időtartamon belül van.

FCL.040 Szakszolgálati engedélyek jogosultságainak gyakorlása

A szakszolgálati engedély által biztosított jogosultságok gyakorlása függ a benne található jogosítások-, ha van ilyen, és az orvosi minősítés érvényességétől.

FCL.045 Okmánybemutatói kötelezettség

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

FCL.050 A repülési idő nyilvántartása

A pilóta köteles az összes repülésével kapcsolatos részletet megbízható formában az illetékes hatóság által meghatározott nyomtatványon és módon nyilvántartani.

FCL.055 Nyelvismeret

- a) Általános. A repülőgép, helikopter, helyből felszálló repülőgép, és léghajó pilóták számára kötelező a rádió használata és csak akkor gyakorolhatják szakszolgálati engedélyeik és jogosításaik jogosultságait, ha a szakszolgálati engedélyben rendelkeznek nyelvismereti igazolással vagy angol nyelvből, vagy pedig abból a nyelvből, amelyen repülés közben a

rádiókommunikáció folyik. A igazolásnak jelölnie kell a nyelvet, a nyelvismeret szintjét és az érvényesség dátumát.

- b) A nyelvismereti igazolást kérelmezőnek a jelen rész 2. függelékével összhangban igazolnia kell, hogy legalább operatív szintű nyelvismerettel rendelkezik mind a szakterminológia, mind a köznapi nyelv használatában. Ehhez a kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
1. a csak hallott szövegek esetében, valamint a szemtől-szemben helyzetekben a hatékony kommunikációra;
 2. általános, konkrét és munkával kapcsolatos témákban a pontos és tisztán érthető kommunikációra;
 3. megfelelő a kommunikációs stratégiák használatára az üzenetváltásokban, valamint a félreértések felismerése és megoldása során általános vagy munkakörnyezetben;
 4. bonyolult helyzetekben vagy váratlan események bekövetkezése esetén a nyelvi kihívások, amelyek rutinjellegű munkahelyzetekben vagy egyébként ismerős területet érintő kommunikációs feladatok ellátásában előfordulhatnak, viszonylagos könnyedséggel való kezelésére; és
 5. a légiközlekedési közösség számára érthető dialektus és akcentus használatára.
- c) Azon pilóták kivételével, akik szakértői szintű nyelvismeretüket bizonyították, e rész 2. függelékével összhangban a nyelvismereti igazolást felül kell vizsgálni a következők szerint:
1. 4 évente, ha a bizonyított szint operatív; vagy
 2. 6 évente, ha a bizonyított szint kibővített.
- d) A műszerjogosítással (IR) rendelkezőkre vonatkozó egyedi követelmények. A fenti bekezdések sérelme nélkül, az IR engedélyese a következő területeken legyen képes az angol nyelvet olyan szinten használni, hogy:
1. a repülés valamennyi fázisának végrehajtásával kapcsolatos összes információt megértse, beleértve a repülés előkészítését is;
 2. a repülés minden fázisára vonatkozó rádiófóniát alkalmazza, beleértve vészhelyzeteket is;
 3. a repülés minden szakaszában a hajózó személyzet más tagjaival kommunikáljon, beleértve a repülés előkészítését is.
- e) Az IR engedélyesek nyelvismeretének és angol nyelv használatának bizonyítását az illetékes hatóság által meghatározott értékelési módszeren keresztül kell végezni.

FCL.060 Közelmúltbeli tapasztalat

- a) Ballonok. A pilóta csak akkor üzemeltethet ballont a kereskedelmi légiszállításban, vagy szállíthat utasokat, ha a megelőző 180 napban végrehajtott:
1. legalább 3 repülést pilótaként ballonban, amelyek közül 1 repülésnek legalább a vonatkozó osztályba és csoportba tartozó ballonban kellett lennie; vagy
 2. 1 repülést a vonatkozó osztályba és csoportba tartozó ballonban, egy a J. rész szerinti képesítéssel rendelkező oktató felügyelete mellett.
- b) Repülőgépek, helikopterek, helyből felszálló repülőgépek, léghajók és vitorlázó repülőgépek. A pilóta csak akkor üzemeltethet légi járművet a kereskedelmi légiszállításban, vagy szállíthat utasokat ha:

1. PIC-ként vagy másodpilótaként a megelőző 90 napban végrehajtott legalább 3 felszállást, megközelítést, és leszállást egy ugyanabba a típusba és osztályba tartozó légijárműben, vagy egy azt a típust, vagy osztályt képviselő FFS-ben. A 3 felszállást és leszállást többpilótás, vagy egypilótás üzemelésben kell végrehajtani attól függően, hogy a pilóta milyen jogosultságokkal rendelkezik; és
 2. PIC-ként éjszaka, ha:
 - i. a megelőző 90 napban végrehajtott legalább 1 felszállást, megközelítést, és leszállást éjszaka pilótaként, egy ugyanabba a típusba vagy osztályba tartozó légijárműben, vagy egy azt a típust, vagy osztályt képviselő FFS-ben; vagy
 - ii. IR engedélyes;
 3. tehermentesítő másodpilótaként, ha:
 - i. megfelelt a b) 1. pontjának; vagy
 - ii. a megelőző 90 napban végrehajtott legalább 3 szakaszt tehermentesítő másodpilótaként egy ugyanabba a típusba vagy osztályba tartozó légijárműben; vagy
 - iii. végrehajtott rövid távú- és frissítő repülési készség-gyakorlást FFS-ben 90 napnál nem hosszabb időszakonként. Ez az ismeret-felújító képzés kombinálható a Part-OR.OPS-ban előírt üzemben tartói képzéssel.
 4. Amikor egy pilóta egynél több, nem bonyolult szerkezetű hasonló kiszolgálási és üzemeltetési jellemzőkkel rendelkező helikopter üzemeltetési jogosultságával rendelkezik a Part-21 rendelkezéseiben meghatározottak szerint, az 1. pontban előírt 3 felszállás, megközelítés, és leszállás elvégezhető csak a típusok egyikén feltéve, hogy a pilóta teljesített legalább 2 óra repülési időt valamennyi helikopter típuson, a megelőző 6 hónap során.
- c) A kereskedelmi légiszállításra vonatkozó egyedi követelmények
1. A kereskedelmi légiszállítás esetében a fenti b) 1. és 2. pontban előírt 90 napos időszakot legfeljebb 120 napra meg lehet hosszabbítani mindaddig, amíg a pilóta vállalja a forgalmi repülést egy típusjogosító oktató vagy vizsgáztató felügyelete alatt.
 2. Amennyiben a pilóta nem felel meg az 1. pont előírásainak, akkor mielőtt jogosultságait gyakorolhatná, teljesítenie kell egy gyakorlórepülést a légijárműben, vagy az alkalmazandó légijármű típus FFS-ében, amelynek tartalmaznia kell legalább a b) 1. és 2. pontban előírtakat.

FCL.065 A 60 éves, vagy a feletti korú szakszolgálati engedéllyel rendelkezők jogosultságainak korlátozása a kereskedelmi légiszállításban

- a) 60–64 éves korig. Repülőgépek és helikopterek. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki a 60. életévét betöltötte, nem járhat el kereskedelmi légiszállításban részvevő légijármű pilótaként kivéve ha:
 1. többpilótás személyzet tagjaként teszi; és
 2. feltéve, hogy az engedélyes csak az egyedüli olyan pilóta a hajózó személyzetben, aki a 60. életévét betöltötte.
- b) 65 éves kor. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki a 65. életévét betöltötte, nem járhat el kereskedelmi légiszállításban részvevő légijármű pilótaként.

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

- a) A jelen rész szerint kiadott szakszolgálati engedélyeket, jogosításokat és bizonyítványokat az illetékes hatóság korlátozhatja, felfüggesztheti vagy visszavonhatja, amennyiben a pilóta nem felel meg a jelen rész (Part), a Part-Medical, vagy a vonatkozó üzemeltetési követelményeknek, összhangban a Part-AR-ben lefektetett feltételekkel és eljárásokkal.
- b) Amikor a pilóta szakszolgálati engedélyét felfüggesztették vagy visszavonták, köteles az engedélyt azonnal visszajuttatni az illetékes hatósághoz.

B. RÉSZ

KÖNNYŰ LÉGIJÁRMŰ PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY — LAPL

1. SZAKASZ

Általános követelmények

FCL.100 LAPL — Minimális életkor

Az LAPL kérelmező életkora:

- a) repülőgépek és helikopterek esetében be kell töltenie a 17 éves kort;
- b) vitorlázó repülőgépek és ballonok esetében be kell töltenie a 16 éves kort.

FCL.105 LAPL — Jogosultságok és feltételek

- a) Általános. Az LAPL engedélyes jogosultságai PIC feladatkör nem díjazás ellenében történő ellátására terjednek ki a megfelelő légijármű kategóriában, nem kereskedelmi célú üzemeltetésben.
- b) Feltételek. Az LAPL kérelmezőnek teljesítenie kell a vonatkozó légijármű kategória követelményeit, és adott esetben a jártassági vizsga alkalmával használt légijármű osztályra vagy típusra vonatkozó követelményeket.

FCL.110 LAPL — Beszámítás ugyanarra a légijármű kategóriára

- a) Azon LAPL kérelmezőknek, akik már rendelkeznek egy szakszolgálati engedéllyel ugyanabban a légijármű kategóriában, azt teljes egészében be kell számítani az abban a légijármű kategóriában kérelmezett LAPL követelményeibe.
- b) A fenti bekezdés sérelme nélkül, amennyiben a szakszolgálati engedély érvényessége lejárt, a kérelmezőnek sikeres jártassági vizsgát kell tennie az FCL.125-tel összhangban a megfelelő légijármű kategóriában történő LAPL kiadásoz.

FCL.115 LAPL — Tanfolyam

Az LAPL kérelmezőjének el kell végeznie egy tanfolyamot egy jóváhagyott kiképző szervezetben (ATO). A tanfolyamnak tartalmaznia kell az adott jogosultságoknak megfelelő elméleti ismereteket és gyakorlati repülésoktatást.

FCL.120 LAPL — Elméleti ismeretek vizsga

Az LAPL kérelmezőjének a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű elméleti ismereteket vizsgákon kell bizonyítania a következőkből:

- a) általános tárgyak:
 - légi jog,
 - emberi teljesítőképesség,
 - meteorológia, és
 - kommunikáció;
- b) a különböző légijármű kategóriák szerint meghatározott tárgyak:
 - repüléselmélet,
 - üzemeltetési eljárások,

- repülési teljesítmény és tervezés,
- légijármű általános ismeretek, és
- navigáció.

FCL.125 LAPL — Jártassági vizsga

- a) Az LAPL kérelmezőnek sikeres jártassági vizsga letételével kell bizonyítania, hogy képes a PIC feladat elvégzésére a megfelelő légijármű kategóriában, a vonatkozó eljárásokban és manőverekben a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel.
- b) A jártassági vizsgát kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légijárművön kell oktatásban részesülnie, mint amilyennel a jártassági vizsgán repül. A jogosultságok, a további kiterjesztések szakszolgálati engedélybe történő bejegyzéséig, a jártassági vizsgán használt légijármű osztályra vagy típusra korlátozódnak ezen résszel összhangban.
- c) A sikeres vizsga feltételei
 1. A jártassági vizsgát különböző, a repülés valamennyi fázisát képviselő részekre kell osztani a légijármű kategóriának megfelelően.
 2. Egy rész bármely elemének sikertelensége, az adott rész egészének sikertelenségét okozza a kérelmező számára. Egyetlen sikertelen rész esetén a kérelmezőnek csak ebből az egy részből kell ismételt vizsgáztatnia. Egynél több rész sikertelensége esetén, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát.
 3. A 2. pont szerint megismételt vizsga bármely részének sikertelensége esetén, beleértve azokat a részeket is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán már egyszer sikerrel teljesített, a teljes vizsgát újból meg kell ismételnie.
 4. Két sikertelen vizsgakíséret további gyakorlati képzést von maga után.

2. SZAKASZ

Az Alapfokú LAPL-re vonatkozó egyedi követelmények — Repülőgép

FCL.105.BLAPL Alapfokú LAPL — Jogosultságok

Az alapfokú repülőgép LAPL engedélyes jogosultságai PIC feladatkör ellátására terjednek ki a legfeljebb 2000 kg engedélyezett felszálló tömegű egy motoros, dugattyús repülőgépekre és/vagy motoros vitorlázó repülőgépekre (TMGs), helyi repüléseken, az induló repülőtér maximum 30 km-es (15 NM) körzetén belül, közbülső leszállás nélkül, és a repülési viszonyok oly módon történő figyelembe vételével, hogy a pilóta mindig képes legyen visszatérni az induló repülőtérre.

Az alapfokú LAPL jogosultságokba nem tartozik bele az utasszállítás.

FCL.110.BLAPL Alapfokú LAPL – Tapasztalattal szembeni követelmények és beszámítás

- a) Az alapfokú repülőgép LAPL kérelmezőnek legalább 20 órás repülő kiképzést kell teljesítenie abban az osztályban, amelyben a jártassági vizsgára sor kerül, amely tartalmaz legalább:
 1. 10 óra kétkormányos repülő kiképzést,

2. 4 óra felügyelt egyedül repülési időt,
 3. 3 óra kétkormányos útvonalrepülési időt.
- b) Beszámítás. A kérelmező korábbi PIC tapasztalata beszámítható az a) pontban leírt követelményekbe.

A beszámítás mértékét az a jóváhagyott kiképző szervezet (ATO) állapítja meg, amelynél a pilóta a tanfolyamot végzi, egy a vizsgát megelőző repülési vizsga alapján, de egyetlen esetben sem haladhatja meg:

1. a PIC-ként repült teljes idejét;
2. az a) pontban előírt óraszám 50%-át; és
3. nem tartalmazhatja az a) 2. és 3. pont követelményeit.

FCL.135.BLAPL Alapfokú LAPL — A jogosultságok kiterjesztése egy másik osztályra vagy változatra

- a) Az alapfokú LAPL jogosultságok arra az osztályra korlátozódnak, amelyekben a jártassági vizsgára sor került. Ez a korlátozás akkor oldható fel, ha a pilóta egy másik osztályban végrehajtott:
1. 3 óra repülő kiképzést, beleértve:
 - i. 10 kétkormányos felszállást és leszállást, és
 - ii. 10 felügyelt egyedüli felszállást és leszállást.
 2. egy jártassági vizsgát a gyakorlati ismeretek megfelelő szintjének az új osztályban történő bizonyítására. Ezen jártassági vizsga során a kérelmező bizonyítja a vizsgáztatónak a másik osztályra vonatkozó elméleti ismereteinek megfelelő szintjét is a következő tárgyakban:
 - üzemeltetési eljárások,
 - repülési teljesítmény és tervezés,
 - légijármű általános ismeretek.
- b) Mielőtt az alapfokú LAPL engedélyese gyakorolhatná a szakszolgálati engedélye jogosultságait a jártassági vizsgán alkalmazott repülőgéptől eltérő változatú repülőgépen, a pilótának különbözeti, vagy ismertető képzésen kell részt vennie. A különbözeti képzést be kell vezetni a hajózó naplóba vagy az azzal egyenértékű dokumentumba, és alá kell íratni az oktatóval.

FCL.140.BLAPL Alapfokú LAPL — Közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

Az alapfokú LAPL engedélyesei csak akkor gyakorolhatják szakszolgálati engedélyük jogosultságait, ha megfelelnek az FCL.140.A szerint meghatározott közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelményeknek.

3. SZAKASZ

Egyedi követelmények a repülőgép LAPL-re — LAPL(A)

FCL.105.A LAPL(A) — Jogosultságok

A repülőgép LAPL engedélyes jogosultságai PIC feladatkör ellátására terjednek ki a legfeljebb 2000 kg engedélyezett felszálló tömegű egy motoros, dugattyús repülőgépekre

és/vagy motoros vitorlázó repülőgépekre (TMGs), maximum 3 utas szállítására úgy, hogy a légi jármű fedélzetén 4 személynél több soha nem lehet.

FCL.110.A LAPL(A) – Tapasztalattal szembeni követelmények és beszámítás

- a) Az LAPL(A) kérelmezőnek legalább 30 órás repülő kiképzést kell teljesítenie repülőgépeken vagy TMG-ken, amely tartalmaz legalább:
1. 15 óra kétkormányos repülő kiképzést kell teljesítenie abban az osztályban, amelyben a jártassági vizsgára sor kerül;
 2. 6 óra felügyelt egyedül repülési időt, amely tartalmaz legalább 3 óra időtartamú egyedüli útvonal-repülési időt, benne legalább 1 útvonalrepüléssel, amely nem kevesebb, mint 150 km (80 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán egy teljes megállással végződő leszállást kell egy az induló repülőtértől eltérő repülőtéren végrehajtani.
- b) A alapfokú repülőgép LAPL engedélyes kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények. Annak az LAPL(A) kérelmezőnek, aki alapfokú repülőgép LAPL engedéllyel rendelkezik, legalább 10 órás repülő kiképzést kell teljesítenie, amely tartalmaz legalább:
1. 5 óra kétkormányos repülő kiképzést;
 2. 4 óra felügyelt egyedül repülési időt, amely tartalmaz 3 óra egyedüli útvonal-repülési időt, benne legalább 1 útvonalrepüléssel, amely nem kevesebb, mint 150 km (80 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállást kell egy az induló repülőtértől eltérő repülőtéren végrehajtani.
- c) A TMG kiterjesztéssel rendelkező LAPL(S) engedélyes kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények. Annak az LAPL(A) kérelmezőnek, aki TMG kiterjesztéssel rendelkező LAPL(S) engedélyese, legalább 21 óra repülési időt kell teljesítenie TMG-ken azután, hogy a TMG kiterjesztést jóváhagyták és megfelelt az FCL.135.BLAPL a) pont repülőgépekre vonatkozó követelményeinek.
- d) Beszámítás. A kérelmező korábbi PIC tapasztalata beszámítható az a) pontban leírt követelményekbe.
- A beszámítás mértékét az a jóváhagyott kiképző szervezet (ATO) állapítja meg, amelynél a pilóta a tanfolyamot végzi, egy a vizsgát megelőző repülési vizsga alapján, de egyetlen esetben sem:
1. haladhatja meg a PIC-ként repült teljes idejét;
 2. haladhatja meg az a) pontban előírt óraszám 50%-át;
 3. tartalmazhatja az a) 2. pont követelményeit.

FCL.135.A LAPL(A) — A jogosultságok kiterjesztése egy másik repülőgép osztályra vagy változatra

Az LAPL(A) jogosultságok arra a repülőgép, illetve TMG osztályra vagy változatra korlátozódnak, amelyekben a jártassági vizsgára sor került. Ez a korlátozás akkor oldható fel, ha a pilóta megfelel az FCL.135.BLAPL szerint megfogalmazott követelményeknek.

FCL.140.A LAPL(A) — Közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

- a) Az LAPL(A) engedélyesei csak akkor gyakorolhatják szakszolgálati engedélyük jogosultságait, ha repülőgép, vagy TMG pilótaként az elmúlt 24 hónapban teljesítettek:
1. 12 óra repülési időt PIC-ként, amely tartalmaz 12 felszállást és 12 leszállást; és
 2. legalább 1 óra teljes repülési idővel egy oktatóval végrehajtott ismeret-felújító oktatást.
- b) Azon LAPL(A) engedélyesek, akik nem felelnek meg az a) bekezdés követelményeinek, kötelesek:
1. részt venni egy vizsgáztató által végzett készségellenőrzésen mielőtt folytatnák szakszolgálati engedélyük jogosultságainak gyakorlását; vagy
 2. a kiegészítő repülési időt, vagy a felszállásokat és leszállásokat, kétkormányos-, vagy egyedüli repülések során oktató felügyelete mellett végezni az a) pont követelményeinek való megfelelés érdekében.

4. SZAKASZ

Egyedi követelmények a helikopter LAPL-re — LAPL(H)

FCL.105.H LAPL(H) — Jogosultságok

A helikopter LAPL engedélyes jogosultságai PIC feladatkör ellátására terjednek ki a legfeljebb 2000 kg engedélyezett felszálló tömegű egy hajtóműves helikopterekre, maximum 3 utas szállítására úgy, hogy a fedélzeten 4 személynél több soha nem lehet.

FCL.110.H LAPL(H) – Tapasztalattal szembeni követelmények és beszámítás

- a) Az LAPL(H) kérelmezőnek legalább 40 órás repülő kiképzést kell teljesítenie helikopteren. Amelyből legalább 35 órát olyan helikopter típuson kell lerepülnie, mint amilyen a jártassági vizsgán repül. A repülő kiképzésnek legalább a következőket kell tartalmaznia:
1. 20 óra kétkormányos repülő kiképzést; és
 2. 10 óra felügyelt egyedül repülési időt, amely tartalmaz legalább 5 óra időtartamú egyedüli útvonal-repülési időt, benne legalább 1 útvonalrepüléssel, amely nem kevesebb, mint 150 km (80 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán egy teljes megállással végződő leszállást kell egy az induló repülőtértől eltérő repülőtéren végrehajtani.
- b) Beszámítás. A kérelmező korábbi PIC tapasztalata beszámítható az a) pontban leírt követelményekbe.
- A beszámítás mértékét az a jóváhagyott kiképző szervezet (ATO) állapítja meg, amelynél a pilóta a tanfolyamot végzi, egy a vizsgát megelőző repülési vizsga alapján, de egyetlen esetben sem:
1. haladhatja meg a PIC-ként repült teljes idejét;
 2. haladhatja meg az a) pontban előírt óraszám 50%-át;
 3. tartalmazhatja az a) 2. pontban meghatározott követelményeket.

FCL.135.H LAPL(H) — A jogosultságok kiterjesztése egy másik helikopter osztályra vagy változatra

Az LAPL(H) jogosultságok arra a helikopter osztályra vagy változatra korlátozódnak, amelyekben a jártassági vizsgára sor került. Ez a korlátozás akkor oldható fel, ha a pilóta végrehajtott:

1. 5 óra repülő kiképzést, beleértve:
 - i. 15 kétkormányos felszállást, megközelítést és leszállást;
 - ii. 15 felügyelt egyedüli felszállást, megközelítést és leszállást;
 - iii. egy jártassági vizsgát a gyakorlati ismeretek megfelelő szintjének az új típuson történő bizonyítására. Ezen jártassági vizsga során a kérelmező bizonyítja a vizsgáztatónak a másik típusra vonatkozó elméleti ismereteinek megfelelő szintjét is a következő tárgyakban:
 - üzemeltetési eljárások,
 - repülési teljesítmény és tervezés,
 - légi jármű általános ismeretek.
- b) Mielőtt az LAPL(H) engedélyese gyakorolhatná a szakszolgálati engedélye jogosultságait a jártassági vizsgán alkalmazottól eltérő változatú helikopteren, a pilótának különbözeti, vagy ismertető képzésen kell részt vennie, a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatoknak megfelelően. A különbözeti képzést be kell vezetni a hajózó naplóba vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell íratni az oktatóval.

FCL.140.H LAPL(H) — Közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

- a) Az LAPL(H) engedélyesei csak akkor gyakorolhatják szakszolgálati engedélyük jogosultságait egy adott típuson, ha azon a helikopter típuson az elmúlt 12 hónapban teljesítettek:
 1. legalább 6 óra repülési időt PIC-ként, amely tartalmaz 6 felszállást, megközelítést és leszállást; és
 2. legalább 1 óra teljes repülési idővel egy oktatóval végrehajtott ismeret-felújító oktatást.
- b) Azon LAPL(H) engedélyesek, akik nem felelnek meg az a) pont követelményeinek, kötelesek:
 1. egy vizsgáztató által végzett sikeres készségellenőrzést teljesíteni mielőtt folytatnák szakszolgálati engedélyük jogosultságainak gyakorlását; vagy
 2. a kiegészítő repülési időt, vagy a felszállásokat és leszállásokat, kétkormányos-, vagy egyedüli repülések során oktató felügyelete mellett végezni az a) pont követelményeinek való megfelelés érdekében.

5. SZAKASZ

Egyedi követelmények a vitorlázó repülőgép LAPL-re — LAPL(S)

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

- a) A vitorlázó repülőgép LAPL engedélyes jogosultságai PIC feladatkör ellátására terjednek ki vitorlázó repülőgépen és segédmotoros vitorlázó repülőgépen. A TMG-n meglévő jogosultságainak gyakorlása érdekében, az engedélyesnek meg kell felelnie az FCL.135.S szerint megfogalmazott követelményeknek.
- b) Az LAPL(S) engedélyesei csak akkor szállíthatnak utasokat a szakszolgálati engedélyük kiadását követően, miután teljesítettek 10 óra repülési időt vagy 30 felszállást PIC-ként vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen.

FCL.110.S LAPL(S) – Tapasztalattal szembeni követelmények és beszámítás

- a) Az LAPL(S) kérelmezőnek legalább 15 órás repülő kiképzést kell teljesítenie vitorlázó repülőgépeken vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépeken, amely tartalmaz legalább:

1. 10 óra kétkormányos repülő kiképzést;
2. 2 óra felügyelt egyedül repülési időt;
3. 45 felszállást és leszállást;
4. 1 legalább 50 km (27 NM) hosszúságú útvonalrepülést vagy 1 kétkormányos útvonalrepülést, amely nem kevesebb, mint 100 km (55 NM) hosszúságú.

- b) Az a) pontban megkövetelt 15 órából maximum 7 óra teljesíthető TMG-n.
- c) Beszámítás. A kérelmező korábbi PIC tapasztalata beszámítható az a) bekezdésben leírt követelményekbe.

A beszámítás mértékét az a jóváhagyott kiképző szervezet (ATO) állapítja meg, amelynél a pilóta a tanfolyamot végzi, egy a vizsgát megelőző repülési vizsga alapján, de egyetlen esetben sem:

1. haladhatja meg a PIC-ként repült teljes idejét;
2. haladhatja meg az a) bekezdésben előírt óraszám 50%-át;
3. tartalmazhatja az a) 2–4. pontban meghatározott követelményeket.

FCL.130.S LAPL(S) — Felszállási módozatok

- a) Az LAPL(S) jogosultságok arra a felszállási módozatra korlátozódnak, amelyik részét képezte a jártassági vizsgának. Ez a korlátozás akkor oldható fel, ha a pilóta végrehajtott:

1. a csórléssel és autós felvontatással történő felszállás esetén minimum 10 felszállást kétkormányos repülő kiképzés során, valamint 5 egyedüli felszállást oktató felügyelete mellett;
2. a repülőgépes felvontatással és önerőből történő felszállás esetén minimum 5 felszállást kétkormányos repülő kiképzés során, valamint 5 egyedüli felszállást oktató felügyelete mellett. Az önerőből történő felszállás esetén, a kétkormányos repülő kiképzés elvégezhető TMG-ben is.

3. a gumiköteles indítás esetén minimum 3 felszállást vagy kétkormányos repülő kiképzés során, vagy egyedüli felszállással oktató felügyelete mellett.
- b) A további kiképzési felszállások teljesítését be kell vezetni a hajózó naplóba és alá kell írni az oktatóval.
- c) Jogosultságaik mindegyik felszállási módozatban való megtartása érdekében, a pilótáknak teljesíteniük kell minimum 5 felszállást az elmúlt 24 hónap során, a gumiköteles indítás kivételével, amelyből csak kettőt kell teljesíteniük.
- d) Amennyiben a pilóta nem felel meg a c) pont előírásainak, akkor a kiegészítő számú felszállást kétkormányos-, vagy egyedüli repülések során oktató felügyelete mellett kell végrehajtania a jogosultságok megújítása érdekében.

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

Az LAPL(S) jogosultságok akkor terjeszthetők ki a TMG-re, ha a pilóta egy ATO-ban teljesített legalább:

- a) 6 órás repülő kiképzést TMG-n, amely tartalmaz:
 1. 4 óra kétkormányos repülő kiképzést;
 2. egy egyedüli útvonalrepülést, amely nem kevesebb, mint 150 km (80 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán egy teljes megállással végződő leszállást kell egy az induló repülőtérről eltérő repülőtéren végrehajtani;
- b) egy jártassági vizsgát a gyakorlati ismeretek megfelelő szintjének a TMG-n történő bizonyítására. Ezen jártassági vizsga során a kérelmező bizonyítja a vizsgáztatónak a TMG-re vonatkozó elméleti ismereteinek megfelelő szintjét is a következő tárgyakban:
 - repüléselmélet,
 - üzemeltetési eljárások,
 - repülési teljesítmény és tervezés,
 - légijármű általános ismeretek,
 - navigáció.

FCL.140.S LAPL(S) — Közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

- a) Vitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek. Az LAPL(S) engedélyesei csak akkor gyakorolhatják szakszolgálati engedélyeik jogosultságait vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen, miután vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen, a TMG-t kivéve, teljesítettek az elmúlt 24 hónapban:
 1. 5 óra repülési időt PIC-ként, amely tartalmaz 15 felszállást;
 2. kettő, oktatóval végrehajtott gyakorlórepülést;
- b) A motoros vitorlázó repülőgép (TMG). Az LAPL(S) engedélyesei csak akkor gyakorolhatják szakszolgálati engedélyeik jogosultságait TMG-n, ha:
 1. ha az elmúlt 24 hónapban TMG-n teljesítettek:
 - i. legalább 12 óra repülési időt PIC-ként, amely tartalmaz 12 felszállást és 12 leszállást; és

- ii. legalább 1 óra teljes repülési idővel egy oktatóval végrehajtott ismeret-felújító oktatást.
- 2. Amennyiben az LAPL(S) engedélyes rendelkezik repülőgépeken történő repülés jogosultságaival is, az 1. pont követelményei teljesíthetők repülőgépeken is.
- c) Azon LAPL(S) engedélyesek, akik nem felelnek meg az a) vagy a b) pont követelményeinek, mielőtt folytatnák szakszolgálati engedélyük jogosultságainak gyakorlását kötelesek:
 - 1. egy vizsgáztató által végzett sikeres készségellenőrzést teljesíteni szükség szerint vitorlázó repülőgépen vagy TMG-n; vagy
 - 2. a kiegészítő repülési időt, vagy a felszállásokat és leszállásokat, kétkormányos-, vagy egyedüli repülések során oktató felügyelete mellett végezni az a) vagy a b) pont követelményeinek való megfelelés érdekében.

6. SZAKASZ

Egyedi követelmények a ballon LAPL-re — LAPL(B)

FCL.105.B LAPL(B) — Jogosultságok

A ballon LAPL engedélyes jogosultságai PIC feladatkör ellátására terjednek ki a legfeljebb 3400 m³ kupolatérfogatú hőlégballonokra vagy meleg levegős léghajókra, illetve a legfeljebb 1200 m³ kupolatérfogatú gázzal töltött ballonokra, maximum 3 utas szállítására úgy, hogy a légijármű fedélzetén 4 személynél több soha nem lehet.

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

- a) Az LAPL(B) kérelmezőnek ugyanolyan osztályú ballonokon, legalább 16 órás repülő kiképzést kell teljesítenie, amely tartalmaz legalább:
 - 1. 12 óra kétkormányos repülő kiképzést;
 - 2. 10 ballon feltöltést és 20 felszállást és leszállást; és
 - 3. egy felügyelt egyedül repülést, legalább 30 perc repülési idővel.
- b) Beszámítás. A kérelmező korábbi ballonon szerzett PIC tapasztalata beszámítható az a) pontban leírt követelményekbe.

A beszámítás mértékét az a jóváhagyott kiképző szervezet (ATO) állapítja meg, amelynél a pilóta a tanfolyamot végzi, egy a vizsgát megelőző repülési vizsga alapján, de egyetlen esetben sem:

- 1. haladhatja meg a PIC-ként ballonon repült teljes idejét;
- 2. haladhatja meg az a) pontban előírt óraszám 50%-át;
- 3. tartalmazhatja az a) 2. és 3. pont követelményeit.

FCL.135.B LAPL(B) — A jogosultságok kiterjesztése földhöz rögzített repülésekre

- a) Az LAPL(B) jogosultságai a nem földhöz rögzített repülésekre korlátozódnak. Ez a korlátozás akkor oldható fel, ha a pilóta teljesített legalább 3 földhöz rögzített kiképző repülést.
- b) A további kiképzések teljesítését be kell vezetni a hajózó naplóba és alá kell íratni az oktatóval.

- c) Ennek a jogosultságnak a megtartása érdekében, a pilótáknak teljesíteniük kell minimum 2 földhöz rögzített repülést az elmúlt 24 hónap során.
- d) Amennyiben a pilóta nem felel meg a c) pont előírásainak, akkor a kiegészítő számú földhöz rögzített repülést kétkormányos-, vagy egyedüli repülések során oktató felügyelete mellett kell végrehajtania a jogosultságok megújítása érdekében.

FCL.135.B LAPL(B) — A jogosultságok kiterjesztése egy másik ballon osztályra

Az LAPL(B) jogosultságok arra a ballon osztályra korlátozódnak, amelyekben a jártassági vizsgára sor került. Ez a korlátozás akkor oldható fel, ha a pilóta egy másik osztályban, egy ATO-nál végrehajtott legalább:

- a) 5 kétkormányos kiképző repülést; vagy
- b) a hőléggalloon LAPL(B) esetében kívánják kiterjeszteni jogosultságaikat a meleg levegős léghajókra, akkor 5 óra kétkormányos repülő kiképzést; és
- c) egy jártassági vizsgát, melynek során bizonyítaniuk kell a vizsgáztatónak a másik osztályra vonatkozó elméleti ismereteinek megfelelő szintjét is a következő tárgyakban:
 - repüléselmélet,
 - üzemeltetési eljárások,
 - repülési teljesítmény és tervezés, és
 - légijármű általános ismeretek.

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

- a) Az LAPL(B) engedélyesei csak akkor gyakorolhatják szakszolgálati engedélyük jogosultságait, ha egy ballon osztályban az elmúlt 24 hónapban teljesítettek:
 - 1. 6 óra repülési időt PIC-ként, amely tartalmaz 10 felszállást és leszállást; és
 - 2. egy, oktatóval végrehajtott gyakorlórepülést;
 - 3. ezen kívül, ha a pilóta képesítéssel rendelkezik egynél több ballon osztályban történő repülésre, jogosultságainak a másik ballon osztályban történő gyakorlása érdekében, legalább 3 órás repülési időt, benne 3 felszállást és leszállást, kell teljesítenie abban az osztályban az utolsó 24 hónapon belül.
- b) Azon LAPL(B) engedélyesek, akik nem felelnek meg az a) pont követelményeinek, mielőtt folytatnák szakszolgálati engedélyük jogosultságainak gyakorlását kötelesek:
 - 1. egy vizsgáztató által végzett sikeres készségellenőrzést teljesíteni a megfelelő osztályban; vagy
 - 2. a kiegészítő repülési időt, vagy a felszállásokat és leszállásokat, kétkormányos-, vagy egyedüli repülések során oktató felügyelete mellett végezni az a) pont követelményeinek való megfelelés érdekében.

C. RÉSZ

MAGÁNPILOTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL), VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (SPL) ÉS BALLON PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (BPL)

1. SZAKASZ

Általános követelmények

FCL.200 Minimális életkor

- a) A PPL kérelmezőnek be kell töltenie a 17 éves kort.
- b) A BPL vagy az SPL kérelmezőnek be kell töltenie a 16 éves kort.

FCL.205 Feltételek

Az PPL kiadását kérelmezőknek teljesíteniük kell a jártassági vizsga alkalmával használt légijármű osztály- és típusjogosításra vonatkozó, a H. részben meghatározott követelményeket.

FCL.210 Tanfolyam

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

FCL.215 Elméleti ismeretek vizsga

A BPL, SPL, vagy PPL kérelmezőjének a biztosított jogosultság alapján megszerzett elméleti ismeretei szintjét vizsgákon kell bizonyítania a következő tárgyakból:

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

FCL.235 Jártassági vizsga

- a) A BPL, SPL, vagy PPL kérelmezőnek sikeres jártassági vizsga letételével kell bizonyítania hogy képes a PIC feladat elvégzésére a megfelelő légijármű kategóriában, a vonatkozó eljárásokban és manőverekben a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel.

- b) A jártassági vizsgát kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön, vagy ballon csoportban kell oktatásban részesülnie, mint amilyenrel a jártassági vizsgán repül.
- c) A sikeres vizsga feltételei
 1. A jártassági vizsgát különböző, a repülés valamennyi fázisát képviselő részekre kell osztani a légi jármű kategóriának megfelelően.
 2. Egy rész bármely elemének sikertelensége, az adott rész egészének sikertelenségét okozza a kérelmező számára. Egynél több rész sikertelensége esetén, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. Egyetlen sikertelen rész esetén a kérelmezőnek csak ebből az egy részből kell ismételt vizsgáznia.
 3. A 2. pont szerint megismételt vizsga bármely részének sikertelensége esetén, beleértve azokat a részeket is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán már egyszer sikerrel teljesített, a teljes vizsgát újból meg kell ismételnie.
 4. Két sikertelen vizsgakíséret további képzést von maga után.

2. SZAKASZ

Egyedi követelmények a repülőgép PPL-re – PPL(A)

FCL.205.A PPL(A) – Jogosultságok

- a) A PPL(A) engedélyes jogosultságai a nem kereskedelmi célból üzemeltetett repülőgépeken vagy TMG-ken PIC vagy másodpilóta feladatkör nem díjazás ellenében történő ellátására terjednek ki.
- b) A fenti bekezdésben leírtaktól eltérve, az oktatói, vagy vizsgáztatói jogosultságokkal rendelkező PPL(A) engedélyes részesülhet díjazásban a következőkért:
 1. az LAPL(A) vagy PPL(A) engedélyekhez nyújtott repülő kiképzési szolgáltatásért;
 2. ezen szakszolgálati engedélyekhez szükséges jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatásáért;
 3. ezen szakszolgálati engedélyekhez csatolt jogosításokért és bizonyítványokért.

FCL.210.A PPL(A) – Tapasztalattal szembeni követelmények és beszámítás

- a) A PPL(A) kérelmezőnek legalább 45 órás repülő kiképzést kell teljesítenie repülőgépeken, amelyből 5 óra teljesíthető repülésszimulációs oktatóeszközökön (FSTD), és amely tartalmaz legalább:
 1. 25 óra kétkormányos repülő kiképzést; és
 2. 10 óra felügyelt egyedül repülési időt, amely tartalmaz legalább 5 óra időtartamú egyedüli útvonal-repülési időt, benne legalább 1 útvonalrepüléssel, amely nem kevesebb, mint 270 km (150 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállásokat kell két, az induló repülőtértől eltérő repülőtéren végrehajtani.
- b) Az LAPL(A) engedélyes kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények. Annak az PPL(A) kérelmezőnek, aki LAPL(A) engedélyese, az LAPL(A) kiadása után legalább 15 óra repülési időt kell teljesítenie repülőgépeken, amelyből legalább 10 óra repülő kiképzést kell teljesítenie egy ATO-nál szervezett tanfolyamon. Ennek a

tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 4 óra felügyelt egyedül repülési időt, amely tartalmaz legalább 2 óra időtartamú egyedüli útvonal-repülési időt, benne legalább 1 útvonalrepüléssel, amely nem kevesebb, mint 270 km (150 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállásokat kell két, az induló repülőtértől eltérő repülőtéren végrehajtani.

- c) A TMG kiterjesztéssel rendelkező LAPL(S) engedélyes kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények. Annak az PPL(A) kérelmezőnek, aki TMG kiterjesztéssel rendelkező LAPL(S) engedélyes, teljesítenie kell:
1. legalább 24 óra repülési időt TMG-n, a TMG kiterjesztés jóváhagyása után; és
 2. 15 órás repülő kiképzést repülőgépeken egy ATO-nál szervezett tanfolyamon, amely tartalmazza legalább az a) 2. pont követelményeit.
- d) Beszámítás. Azon kérelmezőknek, akik egy másik légi jármű kategóriában pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkeznek, a légballoonok kivételével, be kell számítani az azon a légi járművön repült teljes PIC repülési idejének 10%-át, de nem több mint 10 órát. A beszámított mennyiség egyetlen esetben sem tartalmazhatja az a) 2. pont követelményeit.

3. SZAKASZ

Egyedi követelmények a helikopter PPL-re — PPL(H)

FCL.205.H PPL(H) – Jogosultságok

- a) A PPL(H) engedélyes jogosultságai a nem kereskedelmi célból üzemeltetett helikoptereken PIC vagy másodpilóta feladatkör nem díjazás ellenében történő ellátására terjednek ki.
- b) A fenti bekezdésben leírtaktól eltérve, az oktatói, vagy vizsgáztatói jogosultságokkal rendelkező PPL(H) engedélyes részesülhet díjazásban a következőkért:
1. az LAPL(H) vagy PPL(H) engedélyekhez nyújtott repülő kiképzési szolgáltatásért;
 2. ezen szakszolgálati engedélyekhez szükséges jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatásáért;
 3. ezen szakszolgálati engedélyekhez csatolt jogosításokért és bizonyítványokért.

FCL.210.H PPL(H) – Tapasztalattal szembeni követelmények és beszámítás

- a) A PPL(H) kérelmezőnek legalább 45 órás repülő kiképzést kell teljesítenie helikoptereken, amelyből 5 óra teljesíthető FNPT-n vagy FFS-en, és amely tartalmaz legalább:
1. 25 óra kétkormányos repülő kiképzést; és
 2. 10 óra felügyelt egyedül repülési időt, amely tartalmaz legalább 5 óra időtartamú egyedüli útvonal-repülési időt, benne legalább 1 útvonalrepüléssel, amely nem kevesebb, mint 185 km (100 NM) hosszúságú, teljes megállással végződő leszállásokkal két, az induló repülőtértől eltérő repülőtéren.
 3. 35 órát a repülő kiképzés 45 órájából ugyanolyan helikopter típuson kell lerepülnie, mint amilyennel a jártassági vizsgán repül.
- b) Az LAPL(H) engedélyes kérelmezőkre vonatkozó egyedi követelmények. Annak a PPL(H) kérelmezőnek, aki LAPL(H) engedélyes, el kell végeznie egy tanfolyamot

egy jóváhagyott kiképző szervezetnél (ATO). Ennek a tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 5 óra kétkormányos repülő kiképzési időt és legalább egy 185 km (100 NM) hosszúságú felügyelt egyedüli útvonalrepülést, teljes megállással végződő leszállásokkal két, az induló repülőtértől eltérő repülőtéren.

- c) Azon kérelmezőknek, akik egy másik légi jármű kategóriában pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkeznek, a légballoonok kivételével, be kell számítani az azon a légi járművön repült teljes PIC repülési idejének 10%-át, de nem több mint 6 órát. A beszámított mennyiség egyetlen esetben sem tartalmazhatja az a) 2. pont követelményeit.

4. SZAKASZ

Egyedi követelmények a helyből felszálló repülőgép PPL-re – PPL(PL)

Fenntartva

5. SZAKASZ

Egyedi követelmények a léghajó PPL-re – PPL(As)

FCL.205.H PPL(As) – Jogosultságok

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

FCL.210.As PPL(As) – Tapasztalattal szembeni követelmények és beszámítás

- a) A PPL(As) kérelmezőnek legalább 35 órás repülő kiképzést kell teljesítenie léghajókon, amelyből 5 óra teljesíthető repülésszimulációs oktatóeszközökön (FSTD), és amely tartalmaz legalább:
1. 25 óra kétkormányos repülő kiképzést, beleértve:
 - i. 3 óra kiképzési útvonalrepülést, beleértve egy nem kevesebb, mint 65 km (35 NM) hosszúságú útvonalrepülést;
 - ii. 3 óra műszeres kiképzést;
 2. 8 felszállást és leszállást egy repülőtéren, beleértve az árbochoz történő rögzítési és az árbochról történő elengedési eljárásokat;
 3. 8 óra felügyelt egyedül repülési időt.
- b) Azon kérelmezőknek, akik BPL engedélyesek és képesítéssel rendelkeznek meleg levegős léghajókon való repülésre is, be kell számítani az azokon a léghajókon repült teljes PIC repülési idejüknek 10%-át, de nem több mint 5 órát.

6. SZAKASZ

Egyedi követelmények a vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyhez (SPL)

FCL.205.S SPL – Jogosultságok és feltételek

- a) Az SPL engedélyesek jogosultságai PIC feladatkör ellátására terjednek ki vitorlázó repülőgépen és segédmotoros vitorlázó repülőgépen. A TMG-n meglévő jogosultságainak gyakorlása érdekében, az engedélyesnek meg kell felelnie az FCL.135.S szerint megfogalmazott követelményeknek.
- b) Az SPL engedélyes:
1. csak akkor szállíthat utasokat a szakszolgálati engedélye kiadását követően, miután teljesített 10 óra repülési időt vagy 30 felszállást PIC-ként vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen;
 2. jogosultságai a nem díjazás ellenében történő, nem kereskedelmi célú üzemeltetésre korlátozódnak mindaddig amíg:
 - i. a 18. életévét be nem töltötte;
 - ii. nem teljesített a szakszolgálati engedélye kiadását követően 75 óra repülési időt vagy 200 felszállást PIC-ként vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen;
 - iii. nem teljesített egy vizsgáztató által végzett sikeres készségellenőrzést.
- c) A fenti b) 2. pontban leírtaktól eltérve, az oktatói, vagy vizsgáztatói jogosultságokkal rendelkező SPL engedélyes részesülhet díjazásban a következőkért:
1. az LAPL(S) vagy SPL engedélyekhez nyújtott repülő kiképzési szolgáltatásért;
 2. ezen szakszolgálati engedélyekhez szükséges jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatásáért;
 3. ezen szakszolgálati engedélyekhez csatolt jogosításokért és bizonyítványokért.

FCL.210.S SPL – Tapasztalattal szembeni követelmények és beszámítás

- a) Az SPL kérelmezőknek legalább 15 órás repülő kiképzést kell teljesíteniük vitorlázó repülőgépeken vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépeken, amely tartalmazza legalább az FCL.110.S-ben meghatározott követelményeket.
- b) Azon SPL kérelmezőnek, aki LAPL(S) engedélyes, ezt teljes egészében be kell számítani a SPL kiadásához szükséges követelményekbe.
- Azon SPL kérelmezőnek, aki a kérelem benyújtását megelőző két éven belül rendelkezett LAPL(S)-sel, teljes egészében be kell számítani az elméleti ismeretek képzésre és a repülő kiképzésre vonatkozó követelményekbe.
- c) Beszámítás. Azon kérelmezőknek, akik egy másik légi jármű kategóriában pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkeznek, a légballonok kivételével, be kell számítani az azon a légi járművön repült teljes PIC repülési idejének 10%-át, de nem több mint 7 órát. A beszámított mennyiség egyetlen esetben sem tartalmazhatja az FCL.110.S a) 2–4. pontban meghatározott követelményeket.

FCL.220.S SPL – Felszállási módozatok

Az SPL jogosultságok arra a felszállási módozatra korlátozódnak, amelyik részét képezte a jártassági vizsgának. Ez a korlátozás akkor oldható fel és az új jogosultságok akkor gyakorolhatóak, ha a pilóta megfelel az FCL.130.S szerint meghatározott követelményeknek.

FCL.230.S SPL – Közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

Az SPL engedélyesei csak akkor gyakorolhatják szakszolgálati engedélyük jogosultságait, ha megfelelnek az FCL.140.S szerint meghatározott közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelményeknek.

7. SZAKASZ

Egyedi követelmények a ballon pilóta szakszolgálati engedélyhez (BPL)

FCL.205.B BPL – Jogosultságok és feltételek

- a) Az BPL engedélyes jogosultságai PIC feladatkör ellátására terjednek ki ballonokon és meleg levegős léghajókon.
- b) Az BPL engedélyes jogosultságai a nem díjazás ellenében történő, nem kereskedelmi célú üzemeltetésre korlátozódnak mindaddig amíg:
 1. a 18. életévét be nem töltötte;
 2. nem teljesített 50 óra repülési időt és 50 felszállást és leszállást PIC-ként ballonokon;
 3. nem teljesített egy vizsgáztató által végzett sikeres készségellenőrzést egy az adott osztályba tartozó ballonon.
- c) A fenti b) bekezdésben leírtaktól eltérve, az oktatói, vagy vizsgáztatói jogosultságokkal rendelkező BPL engedélyes részesülhet díjazásban a következőkért:
 1. az LAPL(B) vagy BPL engedélyekhez nyújtott repülő kiképzési szolgáltatásért;
 2. ezen szakszolgálati engedélyekhez szükséges jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatásáért;
 3. ezen szakszolgálati engedélyekhez csatolt jogosításokért és bizonyítványokért.

FCL.210.B BPL – Tapasztalattal szembeni követelmények és beszámítás

- a) Az BPL kérelmezőnek ugyanolyan osztályba és csoportba tartozó ballonokon, legalább 16 órás repülő kiképzést kell teljesítenie, amely tartalmaz legalább:
 1. 12 óra kétkormányos repülő kiképzést;
 2. 10 ballon feltöltést és 20 felszállást és leszállást; és
 3. egy felügyelt egyedül repülést, legalább 30 perc repülési idővel.
- b) Azon BPL kérelmezőnek, aki LAPL(B) engedélyes, ezt teljes egészében be kell számítani a BPL kiadásához szükséges követelményekbe.

Azon BPL kérelmezőnek, aki a kérelem benyújtását megelőző két éven belül rendelkezett LAPL(B)-vel, teljes egészében be kell számítani az elméleti ismeretek képzésre és a repülő kiképzésre vonatkozó követelményekbe.

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

Az BPL jogosultságai a nem földhöz rögzített repülésekre korlátozódnak. Ez a korlátozás akkor oldható fel, ha a pilóta megfelel az FCL.130.B szerint megfogalmazott követelményeknek.

FCL.225.B BPL – A jogosultságok kiterjesztése egy másik ballon osztályra vagy csoportra

Az BPL jogosultságok arra a ballon osztályra és csoportra korlátozódnak, amelyekben a jártassági vizsgára sor került. Ez a korlátozás akkor oldható fel, ha a pilóta:

- a) megfelelt az FCL.135.B szerint megfogalmazott követelményeknek az ugyanazon csoporton belül egy másik osztályra történő kiterjesztés esetén;
- b) az ugyanazon ballon osztályon belül egy másik csoportra történő kiterjesztés esetén teljesített legalább:
 1. két kiképző repülést, egy a vonatkozó csoportba tartozó ballonban; és
 2. a következő repülési óraszámokat PIC-ként a következő ballonokon:
 - i. a 3401 m³ és 6000 m³ közötti kupolatérfogatú ballonok esetében legalább 100 órát;
 - ii. a 6001 m³ és 10500 m³ közötti kupolatérfogatú ballonok esetében legalább 200 órát;
 - iii. a 10500 m³-nél nagyobb kupolatérfogatú ballonok esetében legalább 300 órát;
 - iv. az 1260 m³-nél nagyobb kupolatérfogatú gázzal töltött ballonok esetében legalább 50 órát.

FCL.230.B BPL – Közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó követelmények

- a) A BPL engedélyese csak akkor gyakorolhatja szakszolgálati engedélye jogosultságait, ha egy ballon osztályban az elmúlt 24 hónapban teljesített:
 1. 6 óra repülési időt PIC-ként, amely tartalmaz 10 felszállást és leszállást; és
 2. egy, oktatóval végrehajtott gyakorlórepülést, egy a vonatkozó osztályba tartozó és a jogosultságainak megfelelő maximális kupolatérfogatú ballonban;
 3. ezen kívül, ha a pilóta képesítéssel rendelkezik egynél több ballon osztályban történő repülésre, jogosultságainak a másik ballon osztályban történő gyakorlása érdekében legalább 3 órás repülési időt, benne 3 felszállást és leszállást, kell teljesítenie abban az osztályban az utolsó 24 hónapon belül.
- b) Azon BPL engedélyes, aki nem felel meg az a) pont követelményeinek, mielőtt folytatná szakszolgálati engedélye jogosultságainak gyakorlását köteles:
 1. egy vizsgáztató által végzett sikeres készségellenőrzést teljesíteni a megfelelő osztályba tartozó és a jogosultságainak megfelelő maximális kupolatérfogatú ballonban; vagy
 2. a kiegészítő repülési időt, vagy a felszállásokat és leszállásokat, kétkormányos-, vagy egyedüli repülések során oktató felügyelete mellett végezni az a) pont követelményeinek való megfelelés érdekében.

D. RÉSZ

Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély – CPL

1. SZAKASZ

Általános követelmények

FCL.300 CPL – Minimális életkor

A CPL kérelmezőnek be kell töltenie a 18 éves kort.

FCL.105 CPL – Jogosultságok és feltételek

- a) Jogosultságok. A CPL engedélyes megfelelő légi jármű kategórián belüli jogosultságai kiterjednek:
1. az LAPL és a PPL szakszolgálati engedélyekkel járó összes jogosultság gyakorlására;
 2. a PIC, vagy a másodpilótai feladatkör ellátására bármely, a kereskedelmi légiszállításon kívüli üzemeltetésben alkalmazott légi járművön;
 3. a PIC feladatkör ellátására a kereskedelmi légiszállításban, bármely egypilótás légi járművön, az FCL.060 és a jelen rész (D. RÉSZ) által meghatározott korlátozásoktól függően;
 4. a másodpilótai feladatkör ellátására a kereskedelmi légiszállításban, az FCL.060 által meghatározott korlátozásoktól függően.
- b) Feltételek. A CPL kiadását kérelmezőnek teljesítenie kell a jártassági vizsga alkalmával használt légi jármű osztály- és típusjogosításra vonatkozó követelményeket.

FCL.310 CPL – Elméleti ismeretek vizsgák

A CPL kérelmezőjének a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismereteket kell bizonyítania a következő tárgyakban:

- légi jog,
- légi jármű általános ismeretek – repülőgépszármány / rendszerek / hajtómű,
- légi jármű általános ismeretek – műszertan,
- tömeg és súlypont,
- teljesítmény,
- repülés tervezés és ellenőrzés,
- emberi teljesítőképesség,
- meteorológia,
- általános navigáció,
- rádió navigáció,
- üzemeltetési eljárások,
- repüléselmélet,
- látvarepülési szabályok (VFR) szerinti kommunikáció.

FCL.315 CPL – Tanfolyam

A CPL kérelmezőnek a jelen rész 3. függelékével összhangban egy ATO-nál elvégzett elméleti ismeretek képzéssel és repülő kiképzéssel kell rendelkeznie.

FCL.320 CPL – Jártassági vizsga

A CPL kérelmezőnek a jelen rész 4. függelékével összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie annak bizonyítására, hogy képes a megfelelő légi jármű kategóriában PIC-ként, a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel.

2. SZAKASZ

Egyedi követelmények a repülőgép kategóriára – CPL(A)

FCL.325.A CPL(A) – Egyedi feltételek az MPL engedélyesek számára

Az MPL engedélyesnek, mielőtt gyakorolná a CPL(A) engedélye jogosultságait, teljesítenie kell repülőgépeken:

- a) 70 óra repülési időt:
 1. PIC-ként; vagy
 2. legalább 10 órát PIC-ként, a további repülési időt pedig felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként (PICUS) teljesített összetételben.

Ebből a 70 órából 20 órát VFR szerinti útvonal repülés során PIC-ként, vagy útvonal repülés során olyan összetételben, amelyből legalább 10 órát PIC-ként és 10 órát PICUS-ként kell, hogy teljesítsen. Ennek tartalmaznia kell egy legalább 540 km (300 NM) hosszúságú VFR útvonalrepülést, amely során PIC-ként repülve teljes megállással végződő leszállásokat kell két különböző repülőtéren végrehajtani;
- b) a jelen rész 3. függelékének E 10. a) és 11. pontjában meghatározott CPL(A) moduláris tanfolyam elemeit; és
- c) a CPL(A) jártassági vizsgát az FCL.320 szerint.

E. RÉSZ

TÖBBFŐS SZEMÉLYZET PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY – MPL

FCL.400.A MPL – Minimális életkor

Az MPL kérelmezőnek be kell töltenie a 18 éves kort.

FCL.405.A MPL – Jogosultságok

- a) Az MPL engedélyes jogosultságai a másodpilóta feladatkör ellátására terjednek ki olyan repülőgépeken, amelyek üzemeltetéséhez másodpilóta szükséges.
- b) Az MPL engedélyes megszerezhet külön jogosultságokat:
 1. a PPL(A) engedélyes jogosultságait, feltéve hogy megfelel a PPL(A) engedéllyel szemben a C. részben meghatározott követelményeknek;
 2. a CPL(A) jogosultságait, feltéve hogy megfelel az FCL.325.A-ban meghatározott követelményeknek.
- c) Az MPL engedélyes IR(A) jogosultságai olyan repülőgépekre korlátozódnak, amelyek üzemeltetéséhez másodpilóta szükséges. Az IR(A) jogosultságok terjeszthetők egypilótás üzemeltetésű repülőgépekre, feltéve hogy az engedély jogosultja elvégezte az egypilótás kizárólag műszerek alapján történő üzemelésben, PIC feladatkör ellátásához szükséges képzést és sikeres egypilótás IR(A) jártassági vizsgát tett.

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

- a) Tanfolyam. Az MPL kérelmezőnek a jelen rész 5. függelékével összhangban egy ATO-nál elvégzett elméleti ismeretek tanfolyammal és repülő kiképzéssel kell rendelkeznie.
- b) Vizsga. Az MPL kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy az FCL.515-tel összhangban és a többpilótás típusjogosításnak megfelelően rendelkezik egy ATPL(A) engedélyesnek megfelelő tudásszinttel.

FCL.415.A MPL – Gyakorlati jártasság

- a) Az MPL kérelmezőnek folyamatos értékelésen keresztül kell bizonyítania a jelen rész 5. függelékében meghatározott összes kompetenciaegységnek való megfeleléshez szükséges jártasságokat, repülést végző pilótaként, és aki nem repül gázturbinás több hajtóműves többpilótás repülőgépen VFR, vagy IFR szerint.
- b) A tanfolyam befejezésekor a kérelmezőnek a jelen rész 9. függelékével összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie annak bizonyítására, hogy képes a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel. A jártassági vizsgát az MPL integrált tanfolyam haladó fázisában alkalmazott repülőgép típuson, vagy egy ugyanazt a típust képviselő FFS-ben kell elvégezni.

F. RÉSZ
LÉGITÁRSASÁGI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY – ATPL
1. SZAKASZ

Általános követelmények

FCL.500 ATPL – Minimális életkor

Az ATPL kérelmezőnek be kell töltenie a 21 éves kort.

FCL.505 ATPL – Jogosultságok

- a) Az ATPL engedélyes megfelelő légitársaság kategórián belüli jogosultságai kiterjednek:
1. az LAPL, a PPL és a CPL szakszolgálati engedélyekkel járó összes jogosultság gyakorlására;
 2. PIC feladatkör ellátására a kereskedelmi légiszállításban résztvevő légitársaságon.
- b) Az ATPL kiadását kérelmezőnek teljesítenie kell a jártassági vizsga alkalmával használt légitársaság típusjogosításra vonatkozó követelményeket.

FCL.515.A ATPL – Tanfolyam és elméleti ismeretek vizsgák

- a) Tanfolyam. Az ATPL kérelmezőjének ATO-nál elvégzett tanfolyammal kell rendelkeznie. A tanfolyam a jelen rész 3. függelékével összhangban vagy integrált, vagy pedig modulrendszerű tanfolyam kell, hogy legyen.
- b) Vizsga. Az ATPL kérelmezőjének a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismereteket kell bizonyítania a következő tárgyakban:
- légitársaság,
 - légitársaság általános ismeretek – repülőgépszármű / rendszerek / hajtómű,
 - légitársaság általános ismeretek – műszertan,
 - tömeg és súlypont,
 - teljesítmény,
 - repülés tervezés és ellenőrzés,
 - emberi teljesítőképesség,
 - meteorológia,
 - általános navigáció,
 - rádió navigáció,
 - üzemeltetési eljárások,
 - repüléselmélet,
 - VFR kommunikáció,
 - IFR kommunikáció.

2. SZAKASZ

Egyedi követelmények a repülőgép kategóriára – ATPL(A)

FCL.505.A ATPL(A) – Az előzőleg MPL engedélyes pilóták jogosultságainak korlátozása

Amennyiben egy ATPL(A) engedélyes előzőleg csak MPL engedéllyel rendelkezett, akkor a szakszolgálati engedély jogosultságai többpilótás üzemeltetésre korlátozódnak, kivéve ha az engedélyes megfelel az FCL.405.A b) 2. és c) pontban meghatározott egypilótás üzemeltetéseknek.

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

- a) Előfeltételek. Az ATPL(A) kérelmezőnek rendelkeznie kell:
1. MPL-lel; vagy
 2. CPL(A)-val és több hajtóműves repülőgépekre érvényes IR-rel. Ebben az esetben a kérelmezőnek MCC képzésben is részesülnie kellett.
- b) Tapasztalat. Az ATPL(A) kérelmezőnek legalább 1500 óra repült idővel kell rendelkeznie repülőgépeken, amely tartalmaz legalább:
1. 500 órát többpilótás üzemeltetésű repülőgépeken;
 2. i. 500 órát felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként (PICUS); vagy
ii. 250 órát PIC-ként; vagy
iii. 250 órát, benne legalább 70 órát PIC-ként, a maradék repülési időt pedig felügyelet alatt álló PIC-ként;
 3. 200 óra útvonalrepülési időt, amelyből legalább 100 órát PIC-ként, vagy felügyelet alatt álló PIC-ként;
 4. 75 óra műszeres időt, amelyből legfeljebb 30 óra lehet műszeres földi idő; és
 5. 100 óra éjszakai repülést PIC-ként, vagy másodpilótaként.
- Az 1500 óra repülési időből maximum 100 óra teljesíthető FFS-ben és FNPT-ben. Ebből a 100 órából csak maximum 25 óra teljesíthető FNPT-ben.
- c) Beszámítás.
1. Másik légijármű kategóriákban pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezők repülési idejéből be kell számítani maximum:
 - i. vitorlázó repülőgép vagy TMG esetén, 30 óra PIC-ként repült időt;
 - ii. helikopterek esetén, a b) pont repülési idő követelményeinek 50%-át.
 2. Az alkalmazott nemzeti szabályok szerint kiadott fedélzeti mérnök szakszolgálati engedéllyel rendelkező engedélyesek fedélzeti mérnöki idejének 50%-át kell beszámítani, de nem több mint 250 órát. Ez a 250 óra beszámítható az b) pontban szereplő 1500 óra követelménybe, illetve a b) 1. pontban lévő 500 óra követelménybe, feltéve hogy az ezen pontok bármelyikéhez engedélyezett összes beszámítás nem haladja meg a 250 órát.
- d) A b) pontban előírt tapasztalatot az ATPL(A) engedélyhez szükséges jártassági vizsga letétele előtt kell megszerezni.

FCL.520.A ATPL(A) – Jártassági vizsga

Az ATPL(A) kérelmezőnek a jelen rész 9. függelékével összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie annak bizonyítására, hogy képes többpilótás repülőgépen IFR szerint PIC-ként a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására a biztosított jogosultságoknak megfelelő hozzáértéssel.

A jártassági vizsgát a repülőgépen, vagy egy ugyanazt a típust képviselő, megfelelő képesítéssel rendelkező FFS-ben kell elvégezni.

3. SZAKASZ

Egyedi követelmények a helikopter kategóriára – ATPL(H)

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

Az ATPL(H) kérelmezőnek rendelkeznie kell:

- a) CPL(H) szakszolgálati engedéllyel és többpilótás helikopter típusjogosítással, valamint MCC képzésben is részesülnie kellett;
- b) legalább 1000 óra repült idővel helikoptereken, amely tartalmaz legalább:
 1. 350 órát többpilótás üzemeltetésű helikoptereken;
 2.
 - i. 250 órát PIC-ként; vagy
 - ii. 100 órát PIC-ként és 150 órát felügyelet alatt álló PIC-ként; vagy
 - iii. 250 órát felügyelet alatt álló PIC-ként többpilótás helikoptereken. Ebben az esetben az ATPL(H) jogosultságai többpilótás üzemeltetésre korlátozódnak mindaddig, amíg 100 óra PIC-ként nem kerül teljesítésre;
 3. 200 óra útvonalrepülési időt, amelyből legalább 100 órát PIC-ként, vagy felügyelet alatt álló PIC-ként;
 4. 30 óra műszeres időt, amelyből legfeljebb 10 óra lehet műszeres földi idő; és
 5. 100 óra éjszakai repülést PIC-ként, vagy másodpilótaként.

Az 1000 óra repülési időből maximum 100 óra teljesíthető FSTD-ben, amelyből a legfeljebb 25 óra teljesíthető FNPT-ben.

- c) A repülőgépeken repült időt a b) pontban meghatározott repülési idők legfeljebb 50%-áig kell beszámítani.
- d) A b) pontban előírt tapasztalatot az ATPL(H) engedélyhez szükséges jártassági vizsga letétele előtt kell megszerezni.

FCL.520.H ATPL(H) – Jártassági vizsga

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

A jártassági vizsgát a helikopteren, vagy egy ugyanazt a típust képviselő, megfelelő képesítéssel rendelkező FFS-ben kell elvégezni.

G. RÉSZ

MŰSZERREPÜLÉSI JOGOSÍTÁS – IR

1. SZAKASZ

Általános követelmények

FCL.600 IR – Általánosságok

Repülőgép, helikopter, léghajó és helyből felszálló repülőgép IFR szerinti üzemeltetését csak a légijármű kategóriának megfelelő műszerjogosítással rendelkező PPL, CPL, MPL és ATPL engedélyesek végezhetik, vagy azok, akik jártassági vizsgáztatáson, illetve kétkormányos repülő kiképzésen esnek át.

FCL.600 IR – Jogosultságok

- a) Az IR engedélyes jogosultságai a légijármű IFR szerinti vezetésére terjednek ki 60 m (200 láb) minimális elhatározási magassággal.
- b) Több hajtóműves műszerrepülési jogosítás (IR) esetén ezek a jogosultságok kiterjeszthetők a 60 méternél (200 láb) alacsonyabb elhatározási magasságra akkor, ha a kérelmező elvégzett egy speciális képzést egy ATO-nál, valamint a jelen rész 9. függelékében meghatározott jártassági vizsga 6. szakaszán többpilótás légijárművön sikeresen megfelelt.
- c) Az IR engedélyesek jogosultságaikat a jelen rész 8. függelékében meghatározott feltételekkel összhangban gyakorolhatják.
- d) Csak helikopterekre vonatkozóan. Jogosultságai PIC-ként IFR szerint többpilótás helikoptereken történő gyakorlásához az IR(H) engedélyesnek legalább 70 óra műszeres idővel kell rendelkeznie, amelyből legfeljebb 30 óra lehet műszeres földi idő.

FCL.610 IR – Előfeltételek és beszámítás

Az IR kérelmezőnek:

- a) rendelkeznie kell:
 1. legalább PPL engedéllyel a megfelelő légijármű kategóriában; és:
 - i. éjszakai repülési jogosultsággal az FCL.180 i. pontja szerint; vagy
 - ii. ATPL engedéllyel egy másik légijármű kategóriában; vagy
 2. CPL engedéllyel a megfelelő légijármű kategóriában.
- b) rendelkeznie kell legalább 50 óra útvonalrepülési idővel PIC-ként repülőgépen, helikopteren vagy léghajón, amelyből legalább 10 óra, léghajók esetében 20 óra kell, hogy a vonatkozó légijármű kategóriában legyen meg.
- c) Csak helikopterekre vonatkozóan. Azokat a kérelmezőket, akik ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR vagy CPL(H) integrált tanfolyamot végeztek, a b) pontban előírt követelmények teljesítése alól mentesíteni kell.

FCL.615 IR – Elméleti ismeretek képzés és repülő kiképzés

- a) Tanfolyam. Az IR kérelmezőnek egy ATO-nál elvégzett elméleti ismeretek tanfolyammal és repülő kiképzéssel kell rendelkeznie. A tanfolyam legyen:
 1. integrált tanfolyam, amely IR képzést tartalmaz a jelen rész 3. függelékével összhangban; vagy
 2. modulrendszerű tanfolyam, a jelen rész 6. függelékével összhangban.

- b) Vizsga. A kérelmezőnek a biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismereteket kell bizonyítania a következő tárgyakban:
- légi jog,
 - légi jármű általános ismeretek – műszertan,
 - repülési teljesítmény és figyelemmel kísérés,
 - emberi teljesítőképesség,
 - meteorológia,
 - rádió navigáció,
 - IFR kommunikáció.

FCL.620 IR – Jártassági vizsga

- a) Az IR kérelmezőnek a jelen rész 7. függelékével összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie annak bizonyítására, hogy képes a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására a biztosított jogosultságoknak megfelelő fokú hozzáértéssel.
- b) A több hajtóműves műszerjogosításhoz (IR) a jártassági vizsgát egy több hajtóműves légi járművön kell elvégezni. Az egy hajtóműves műszerjogosításhoz (IR) a jártassági vizsgát egy egy hajtóműves légi járművön kell elvégezni. A repülőgép hossz tengelyében ható tolóerővel rendelkező több hajtóműves repülőgépet a jelen bekezdés alkalmazásában egy hajtóműves repülőgépnek kell tekinteni.

FCL.625 IR – Érvényesség, meghosszabbítás és megújítás

- a) Érvényesség. A műszerrepülési jogosítás (IR) érvényességi ideje 1 év.
- b) Meghosszabbítás.
1. Az IR-t, a jogosítás lejárat dátumát közvetlenül megelőző 3 hónapon belül kell meghosszabbítani.
 2. Az IR lejárat dátumát megelőző IR készségellenőrzés vonatkozó részén sikertelenül szereplő kérelmező addig nem gyakorolhatja az IR jogosultságokat, ameddig sikeres készségellenőrzést nem tett.
- c) Megújítás. Amennyiben az IR lejárt, a jogosultságai meghosszabbítása érdekében a kérelmező köteles:
1. egy ATO-nál elvégzett ismeret-felújító oktatáson részt venni azért, hogy a jelen rész 9. függelékével összhangban, a jártassági vizsga műszerek szerinti repülés elemének sikeres letételéhez szükséges készség szintet elérje; és
 2. sikeres készségellenőrzést teljesíteni a vonatkozó légi jármű kategóriában, a jelen rész 9. függelékével összhangban.
- d) Amennyiben az IR nem került meghosszabbításra, vagy megújításra az előző 7 éven belül, akkor az engedélyesnek ismét sikeres IR elméleti ismeretek vizsgát és jártassági vizsgát kell tennie.

2. SZAKASZ

Egyedi követelmények a repülőgép kategóriára

FCL.625.A IR(A) – Meghosszabbítás

- a) Meghosszabbítás. Az IR(A) meghosszabbítását kérelmezőnek:
1. amikor ez összevonásra kerül az osztály- és típusjogosítás meghosszabbításával, akkor sikeres készségellenőrzést kell teljesíteni a jelen rész 9. függelékével összhangban.
 2. amikor ez nem kerül összevonásra az osztály- és típusjogosítás meghosszabbításával, akkor:
 - i. egypilótás repülőgépek esetében, teljesítenie kell a 3b. szakaszt és az 1. szakasz azon részeit, amelyek a jelen rész 9. függelékében meghatározott készségellenőrzés során szándékolt repülésre vonatkoznak; és
 - ii. több hajtóműves repülőgépek esetében, teljesítenie kell a készségellenőrzés 6. részét az egypilótás repülőgépekre vonatkozóan a jelen rész 9. függelékével összhangban, kizárólag műszerek alapján.
 3. A vonatkozó repülőgép típust, vagy osztályt képviselő FNPT II vagy FFS alkalmazható a 2. pontban foglaltak esetében, azonban legalább minden második készségellenőrzést az IR(A) meghosszabbítására ezen körülmények között repülőgépben kell végrehajtani.
- b) Kereszt-beszámítást kell engedélyezni, a jelen rész 8. függelékével összhangban.

3. SZAKASZ

Egyedi követelmények a helikopter kategóriára

FCL.625.H IR(H) – Meghosszabbítás

- a) Az IR(H) meghosszabbítását kérelmezőnek:
1. amikor ez összevonásra kerül a típusjogosítás meghosszabbításával, akkor sikeres készségellenőrzést kell teljesíteni a vonatkozó helikopter típuson, a jelen rész 9. függelékével összhangban.
 2. amikor ez nem kerül összevonásra a típusjogosítás meghosszabbításával, akkor a vonatkozó helikopter típuson csak a készségellenőrzés 5. szakaszát és az 1. szakasz vonatkozó részeit kell teljesítenie, amelyek a jelen rész 9. függelékében kerültek meghatározásra. Ebben az esetben, a vonatkozó helikopter típust képviselő FTD II/III vagy FFS alkalmazható, azonban legalább minden második készségellenőrzést az IR(H) meghosszabbítására ezen körülmények között helikopteren kell végrehajtani.
- b) Kereszt-beszámítást kell engedélyezni, a jelen rész 8. függelékével összhangban.

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

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

- a) egy tanfolyamot egy ATO-nál, amelynek tartalmaznia kell legalább 5 óra kétkormányos műszeres kiképzési időt, amelyből 3 óra lehet a következőkben: FFS, vagy FTD 2/3, vagy FNPT II/III; és
- b) a jártassági vizsga 5. szakaszát a jelen rész 9. függelékével összhangban több hajtóműves helikopteren.

4. SZAKASZ

Egyedi követelmények a helyből felszálló repülőgép kategóriára

Fenntartva

5. SZAKASZ

Egyedi követelmények a léghajó kategóriára

FCL.625.As IR(As) – Meghosszabbítás

Az IR(As) meghosszabbítását kérelmezőnek:

- a) amikor ez összevonásra kerül a típusjogosítás meghosszabbításával, akkor sikeres készségellenőrzést kell teljesíteni a vonatkozó léghajó típuson, a jelen rész 9. függelékével összhangban.
- b) amikor ez nem kerül összevonásra a típusjogosítás meghosszabbításával, teljesítenie kell a 5. szakaszt és az 1. szakasz azon részeit, amelyek a léghajókon alkalmazott készségellenőrzés során szándékolt repülésre vonatkoznak a jelen rész 9. függelékével összhangban. Ebben az esetben, a vonatkozó típust képviselő FTD 2/3 vagy FFS alkalmazható, azonban legalább minden második készségellenőrzést az IR(As) meghosszabbítására ezen körülmények között léghajón kell végrehajtani.

H. RÉSZ

OSZTÁLY- ÉS TÍPUSJOGOSÍTÁS

1. SZAKASZ

Általános követelmények

FCL.700 Az osztály- és típusjogosításokat megkövetelő körülmények

- a) Az LAPL, SPL és BPL engedélyek eseteit kivéve, a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta csak akkor járhat el légi jármű pilótaként, ha érvényes és megfelelő osztály- és típusjogosítással rendelkezik, kivéve amikor jártassági vizsgáztatáson, vagy készségellenőrzéseken esik át az osztály- és típusjogosítás megújításához, illetve amikor repülő kiképzést kap.
- b) Az a) bekezdéstől eltérve, a légi jármű típusok bevezetésével, vagy átalakításával kapcsolatos repülések esetében a pilóták az illetékes hatóság által engedélyezett különleges bizonyítvánnyal rendelkezhetnek, amely engedélyezi számukra a repüléseket. Ezen engedély érvényességének a meghatározott repülésekre kell korlátozódnia.
- c) Az a) és b) sérelme nélkül, a tervező, vagy gyártó szervezetek által, jogosultságaik alkalmazási körén belül végzett, a légi jármű típusok bevezetésével, vagy átalakításával kapcsolatos repülések esetében, valamint a berepülő jogosítás kiadásához szükséges oktató repülések esetén, amikor a jelen rész (Subpart) követelményei nem teljesíthetők, a pilóták rendelkezhetnek az FCL.820 szerint kiadott berepülő jogosítással.

FCL.705 Az osztály- és típusjogosítás engedélyesének jogosultságai

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

FCL.710 Osztály-, és típusjogosítások – változatok

- a) Jogosultságainak egy másik légi jármű változatra ugyanazon osztály- és típusjogosításon belül történő kiterjesztése érdekében, a pilótának különbözeti, vagy ismertető képzésen kell részt vennie. A típusjogosításon belüli változatok esetén a különbözeti, vagy ismertető képzésnek tartalmaznia kell a vonatkozó elemeket a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatoknak megfelelően.
- b) Amennyiben a pilóta a különbözeti képzést követő 2 éven belül nem repül a változaton, akkor további különbözeti képzés vagy készségellenőrzés szükséges azon a változaton a jogosultságok megtartásához, kivéve azok a típusok vagy változatok, amelyek beletartoznak az egy motoros dugattyús (SEP) és a TMG osztályjogosításokba.
- c) A különbözeti képzést be kell vezetni a hajózó naplóba vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell íratni az oktatóval.

FCL.725 Az osztály- és típusjogosítások kiadásához szükséges követelmények

- a) *Tanfolyam.* Az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének el kell végeznie egy tanfolyamot egy ATO-nál. A típusjogosítás tanfolyamnak tartalmaznia kell a vonatkozó típus kötelező oktatási elemeit a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatoknak megfelelően.

- b) *Elméleti ismeretek vizsga.* Az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének, egy az ATO által szervezett elméleti ismeretek vizsgát sikeresen le kell tennie a vonatkozó légi jármű osztály vagy típus biztonságos üzemeltetéséhez szükséges elméleti ismeretek megfelelő szintjének bizonyítására.
1. A többpilótás légi járművek esetében az elméleti ismeretek vizsga egy legalább 100 kérdésből álló feleletválasztásos írásbeli kell, hogy legyen, amelyben a kérdések megfelelően oszlanak el a tanterv fő tárgyai között.
 2. Az egypilótás több hajtóműves légi jármű esetében az elméleti ismeretek vizsga írásbeli kell, hogy legyen, a feleletválasztásos kérdések száma pedig a légi jármű bonyolultságától függ.
 3. Egy hajtóműves légi járművek esetében az elméleti ismeretek vizsgát a vizsgáztatónak szóban kell lefolytatnia a jártassági vizsga során annak meghatározására, hogy a kellő tudásszintet megszerezte-e a vizsgázó, vagy sem.
 4. A nagyteljesítményű repülőgépként besorolt egypilótás repülőgépek esetében, a vizsga egy legalább 60 kérdésből álló feleletválasztásos írásbeli kell, hogy legyen, amelyben a kérdések megfelelően oszlanak el a tanterv fő tárgyai között.
- c) *Jártassági vizsga.* Az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének a jelen rész 9. függelékével összhangban sikeres jártassági vizsgát kell tennie a vonatkozó légi jármű osztály vagy típus biztonságos üzemeltetéséhez szükséges jártasság bizonyítására.
- A kérelmezőnek sikeres jártassági vizsgát kell tennie az osztály- és típusjogosítás tanfolyam megkezdését követő 6 hónapon belül és az osztály- és típusjogosítás kiadása iránti kérelem időpontját megelőző 6 hónapon belül.
- d) Azt a kérelmezőt, aki már engedélyese egy légi jármű típusra szóló típusjogosításnak egypilótás, vagy többpilótás üzemelésre szóló jogosultsággal, úgy kell tekinteni, mint aki teljesítette a elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeket, amikor ugyanarra a légi jármű típusra egy másik üzemeltetési forma jogosultságának hozzáadását kérvényezi.
- e) A fenti bekezdésekben leírtaktól eltérve, az FCL.820 szerint kiadott berepülő jogosítással rendelkező pilóták, akik részt vettek egy légi jármű típus fejlesztési, tanúsítási vagy gyár(tás)i berepüléseiben és teljesítettek vagy 50 óra teljes repülési időt, vagy pedig 10 órát PIC-ként annak a típusnak a tesztrepülései során, jogosultak a vonatkozó típusjogosítás kiadása iránti kérelem benyújtására, feltéve hogy teljesítették a tapasztalattal szemben támasztott követelményeket, valamint az adott típusjogosítás kiadásának a jelen részben (Subpart) a vonatkozó légi jármű kategóriára meghatározott előfeltételeit.

FCL.740 Az osztály- és típusjogosítás érvényessége és megújítása

- a) Az osztály- és típusjogosítások érvényességi időszaka egy év, kivéve az egypilótás egy motoros osztályjogosításokat, amelyekre az érvényességi időszak két év, kivéve ha a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatok másként rendelkeznek.
- b) *Megújítás.* Amennyiben az osztály- és típusjogosítása lejárt, a kérelmező köteles:

1. egy ATO-nál elvégzett ismeret-felújító oktatáson részt venni, amikor szükségessé válik, hogy vonatkozó légijármű osztály vagy típus biztonságos üzemeltetéséhez szükséges készség szintet elérje; és
2. sikeres készségellenőrzést teljesíteni, a jelen rész 9. függelékével összhangban.

2. SZAKASZ

Egyedi követelmények a repülőgép kategóriára

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

Amennyiben a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatok másként nem rendelkeznek, az osztály- és típusjogosítás kérelmezőjének a vonatkozó jogosítás kiadására meghatározott következő tapasztalati követelményeket és előfeltételeket kell teljesítenie:

- a) *Egypilótás több hajtóműves repülőgépek.* Az egypilótás több hajtóműves repülőgép osztály- és típusjogosítást először kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább 70 óra PIC tapasztalattal repülőgépen.
- b) *Egypilótás nagy teljesítményű egyszerű konstrukciójú repülőgépek.* A repülőképzés megkezdése előtt a nagy teljesítményű repülőgépként besorolt egypilótás repülőgép osztály- és típusjogosítást először kérelmezőnek:
 1. rendelkeznie kell legalább 200 óra repülési tapasztalattal, amelyből 70 óra repülőgépen szerzett PIC tapasztalat; és
 2. i. rendelkeznie kell egy ATO-nál lefolytatott kiegészítő elméleti ismeretek tanfolyam kellő eredménnyel történt elvégzését igazoló bizonyítvánnyal; vagy
ii. sikeresen teljesítenie kellett a jelen résszel összhangban lefolytatott ATPL(A) elméleti ismeretek vizsgákat; vagy
iii. ezen túlmenően, rendelkeznie kell a jelen rész előírásaival összhangban kiadott szakszolgálati engedéllyel, az ICAO 1. mellékletével összhangban kiadott ATPL(A)-val, vagy CPL(A)/IR-rel és az ATPL(A)-ba beszámítható elméleti ismeretekkel;
 3. ezen kívül, azok a pilótáknak, akik a repülőgép többpilótás üzemeltetésének jogosultságát igénylik, meg kell felelniük a d) 4. pont szerinti követelményeknek.
- c) *Egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek.* A nagy teljesítményű repülőgépként besorolt komplex egypilótás repülőgép típusjogosítást először kérelmezőnek a b) pontban foglaltak teljesítésén kívül rendelkezniük kell több hajtóműves IR(A)-val is.
- d) *Többpilótás repülőgépek.* A többpilótás repülőgép típusjogosítási tanfolyamot először kérelmező olyan növendék pilóta kell, hogy legyen, aki az MPL tanfolyamon a kérelem benyújtásának idején áll képzés alatt, vagy megfelel a következő követelményeknek:
 1. rendelkezik legalább 70 óra, PIC-ként repülőgépen szerzett repülési tapasztalattal;

2. rendelkezik több hajtóműves IR(A)-val;
 3. sikeresen teljesítette a jelen résszel összhangban lefolytatott ATPL(A) elméleti ismeretek vizsgákat; és
 4. kivételt képez, amikor típusjogosítás tanfolyamot összevonták az MCC tanfolyammal:
 - i. rendelkeznie kell egy repülőgépre szervezett MCC tanfolyam kellő eredménnyel történt elvégzését igazoló bizonyítvánnyal; vagy
 - ii. rendelkeznie kell egy helikopterre szervezett MCC tanfolyam kellő eredménnyel történt elvégzését igazoló bizonyítvánnyal és több mint 100 óra repülési tapasztalattal pilótaként többpilótás helikopteren; vagy
 - iii. rendelkezik legalább 500 óra repülési tapasztalattal pilótaként, többpilótás helikopteren; vagy
 - iv. rendelkezik legalább 500 óra repülési tapasztalattal pilótaként, többpilótás üzemeltetésben egypilótás több hajtóműves repülőgépen, a kereskedelmi légiszállításban a vonatkozó légi üzemeltetési követelményekkel összhangban.
- e) *További többpilótás és egypilótás nagyteljesítményű komplex repülőgépekre szóló típusjogosítások.* A további többpilótás típusjogosítások, valamint az egypilótás nagyteljesítményű komplex repülőgépekre szóló típusjogosítások megszerzéséhez a kérelmezőnek rendelkeznie kell több hajtóműves IR(A)-val.
- f) Amikor a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatok így rendelkeznek, a típusjogosítás jogosultságainak gyakorlása kezdetben oktató felügyelete alatt végrehajtott repülésekre korlátozható. A felügyelet alatt végrehajtott repülési időt be kell vezetni a hajózó naplóba vagy az azzal egyenértékű nyilvántartásba, és alá kell írni az oktatóval. A korlátozást akkor kell feloldani, amikor a pilóta igazolja az repülés üzemi adatokban előírt felügyelet alatt végrehajtott repülési idő teljesítését.

FCL.725.A Az osztály- és típusjogosítás kiadásához szükséges elméleti ismeretek és repülő kiképzés – Repülőgépek

Amennyiben a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatok másként nem rendelkeznek:

- a) Egypilótás több hajtóműves repülőgépek.
 1. Az egypilótás több hajtóműves osztályjogosítás elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 7 óra oktatást több hajtóműves repülőgép üzemeltetésében.
 2. Az egypilótás több hajtóműves osztály- és típusjogosításra vonatkozó repülő kiképzési tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 2 óra 30 perc kétkormányos repülő kiképzést a több hajtóműves repülőgép normál üzemeltetési feltételei között, valamint nem kevesebb, mint 3 óra 30 perc kétkormányos repülő kiképzést a hajtómű meghibásodás során követendő eljárások és az aszimmetrikus repülési technikák gyakorlására.
- b) *Egypilótás repülőgépek (vízi).* Az egypilótás repülőgép (vízi) jogosításokra vonatkozó tanfolyamnak tartalmaznia kell elméleti ismereteket oktatást és gyakorlati

repülő kiképzést. Az egypilótás repülőgépek (vízi) osztály- és típusjogosításra (vízi) vonatkozó repülő kiképzésnek tartalmaznia kell legalább 8 óra kétkormányos repülő kiképzést, ha a kérelmező rendelkezik a vonatkozó osztály- és típusjogosítás szárazföldi változatával, vagy 10 óra kiképzést akkor, ha a kérelmező nem rendelkezik ilyen jogosítással.

FCL.730.A Egyedi követelmények a nulla repülési idővel végrehajtandó típusjogosítás tanfolyamon (ZFTT) résztvevő pilóták számára – Repülőgépek

- a) A ZFTT tanfolyamon képzésben részesülő pilótának rendelkeznie kell, többpilótás sugárhajtóműves, a CS-25 szabványai vagy az ezekkel egyenértékű légialkalmassági szabályzatok szerint engedélyezett repülőgépen, vagy egy legalább 10 tonna MTOM tömeggel rendelkező, vagy 19-nél nagyobb engedélyezett utasülésszámú többpilótás turbólégcsavaros repülőgépen legalább:
1. 1500 óra repült idővel, vagy 250 útvonalszakasszal, ha CG, C, vagy közbenső C minősítési szintnek megfelelő FFS kerül alkalmazásra a tanfolyam során;
 2. 500 óra repült idővel, vagy 100 útvonalszakasszal, ha DG, vagy D minősítési szintnek megfelelő FFS kerül alkalmazásra a tanfolyam során.
- b) Amennyiben a pilóta a turbólégcsavaros repülőgépről vált sugárhajtású repülőgépre, vagy a sugárhajtásúról a turbólégcsavaros repülőgépre, kiegészítő szimulátor képzést kell számára előírni.

FCL.735.A A hajózárszemélyzet együttműködése tanfolyam – Repülőgépek

- a) A hajózárszemélyzet együttműködése (MCC) tanfolyam legalább a következőket foglalja magában:
1. 25 óra elméleti ismeretek képzést és gyakorlásokat; és
 2. 20 óra MCC gyakorlati képzést, vagy 15 órát az ATP integrált tanfolyamot végző növendék pilóták esetében.

A tanfolyamon FNPT II MCC vagy FFS szimulátort kell alkalmazni. Az MCC képzés és az első típusjogosítási képzés összevont levezetésekor az MCC gyakorlati képzés lecsökkenthető nem kevesebb, mint 10 órára, ha ugyanazt az FFS-t alkalmazzák az MCC és a típusjogosítási képzés során is.

- b) Az MCC tanfolyamot 6 hónapon belül kell teljesíteni egy jóváhagyott kiképző szervezetnél (ATO).
- c) Amennyiben az MCC tanfolyamot és a típusjogosítás tanfolyamot összevonták, akkor az MCC tanfolyam befejezésekor a kérelmezőnek a tanfolyam elvégzését tanúsító bizonyítványt kell kiadni.
- d) Bármely másik légijármű kategóriára MCC tanfolyamot végzett kérelmező mentességet élvez az a) 1. pontban megadott követelmények teljesítése alól.

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

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

1. a jelen rész 9. függeléke szerinti készségellenőrzést, a vonatkozó osztályú és típusú repülőgépen, vagy az ezt az osztályt és típust képviselő FSTD-ben, a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 3 hónapon belül; és
 2. a jogosítás érvényességi időszakán belül legalább:
 - i. 10 útvonalszakaszt, mint a vonatkozó repülőgép osztály illetve típus pilótája; vagy
 - ii. egy, vizsgáztatóval lerepült útvonalszakaszt, mint a vonatkozó repülőgép vagy FFS osztály illetve típus pilótája. Ez az útvonalszakasz lerepülhet a készségellenőrzés közben is.
 3. Azt a pilótát, aki a vonatkozó repülési követelmények szerint jóváhagyott kereskedelmi légitársasági üzemeltető alkalmazásában dolgozik, és sikeresen teljesítette az üzemeltető által az osztály- és típusjogosítás meghosszabbítására végzett készségellenőrzést, mentesíteni kell a 2. pontban foglalt követelmények alól.
 4. Az IR(A) meghosszabbítása összevonható – ha a kérelmező rendelkezik ilyen jogosítással – az osztály- és típusjogosítás meghosszabbítására irányuló készségellenőrzéssel.
- b) Egypilótás egy hajtóműves osztályjogosítás meghosszabbítása.
1. *Egy motoros, dugattyús repülőgépre vonatkozó osztályjogosítások és motoros vitorlázó-repülőgépre (TMG) vonatkozó jogosítások.* Egypilótás egy motoros, dugattyús repülőgépre érvényes osztályjogosítások illetve motoros vitorlázó-repülőgépre érvényes osztályjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:
 - i. készségellenőrzést, a jelen rész 9. függeléke szerint, a vonatkozó repülőgép osztályban a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 3 hónapon belül; és
 - ii. a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül, 12 óra repülési időt a vonatkozó osztályban, amely tartalmaz:
 - 6 órát PIC-ként;
 - 12 felszállást és 12 leszállást; és
 - legalább egy óra repülésoktatóval (FI) vagy osztályjogosítás oktatóval (CRI) végrehajtott gyakorlórepülést. Azokat a kérelmezőket, akik sikeresen teljesítettek egy osztály- és típusjogosításra irányuló készségellenőrzést vagy jártassági vizsgát bármely más osztályú vagy típusú repülőgépen, ennek a repülésnek a teljesítése alól mentesíteni kell.
 2. Amennyiben a kérelmező egyszerre rendelkezik egy motoros, dugattyús repülőgép (szárazföldi) osztályjogosítással és motoros vitorlázó-repülőgép (TMG) jogosítással, teljesítheti az 1. pont szerinti követelményeket bármelyik osztályra vonatkozóan, és így mindkét osztályjogosítás érvényességét meghosszabbítja.
 3. *Egy hajtóműves egypilótás turbólégcsavaros repülőgépek.* Egy motoros egypilótás turbólégcsavaros repülőgépekre érvényes osztályjogosítások

meghosszabbítása érdekében a kérelmező a jogosítás lejártát megelőző három hónapon belül köteles a vonatkozó repülőgép osztályban, a jelen rész 9. függelékével összhangban, jogosult vizsgáztatóval sikeres készségellenőrzést teljesíteni.

- c) Az a kérelmező, aki a típus vagy osztályjogosítás lejártá előtt nem teljesíti a készségellenőrzés minden részét, csak akkor gyakorolhatja az említett jogosítás jogosultságait, ha a készségellenőrzés valamennyi részét sikeresen teljesíti.

3. SZAKASZ

Egyedi követelmények a helikopter kategóriára

FCL.720.H Az osztály- és típusjogosítás kiadásához szükséges tapasztalati követelmények és előfeltételek – Helikopterek

Amennyiben a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatok másként nem rendelkeznek, a helikopter típusjogosítást először kérelmezőnek a vonatkozó jogosítás kiadására meghatározott következő tapasztalati követelményeket és előfeltételeket kell teljesítenie:

- a) *Többpilótás helikopterek.* A többpilótás helikopter típusjogosítási tanfolyamot először kérelmezőnek:
1. rendelkeznie kell legalább 70 óra, PIC-ként helikopteren szerzett repülési tapasztalattal;
 2. kivételt képez, amikor típusjogosítás tanfolyamot összevonják az MCC tanfolyammal, ekkor:
 - i. rendelkeznie kell egy helikopterre szervezett MCC tanfolyam kellő eredménnyel történt elvégzését igazoló bizonyítvánnyal; vagy
 - ii. rendelkeznie kell legalább 500 óra repülési tapasztalattal pilótaként, többpilótás repülőgépen; vagy
 - iii. rendelkeznie kell legalább 500 repült órával pilótaként, többpilótás üzemeltetésű több hajtóműves helikopteren;
 3. sikeresen teljesítenie kellett a lefolytatott ATPL(H) elméleti ismeretek vizsgákat.
- b) Annak a többpilótás helikopter típusjogosítási tanfolyamot először kérelmezőnek, aki ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR vagy CPL(H) integrált tanfolyamot végzett, és nem felel meg az a) 1. pontban előírt követelménynek, a típusjogosítással kiadott jogosultságait korlátozni kell a kizárólag másodpilótaként történő feladatellátásra. A korlátozást fel kell oldani, amint a pilóta:
1. teljesített 70 órát PIC-ként vagy felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként helikopteren;
 2. sikeres többpilótás jártassági vizsgát tett a vonatkozó helikopter típuson PIC-ként.
- c) *Egypilótás több hajtóműves helikopterek.* Az egypilótás több hajtóműves helikopter típusjogosítást először kérelmezőnek:
1. a repülőképzés megkezdése előtt:

- i. sikeresen teljesítenie kellett a lefolytatott ATPL(H) elméleti ismeretek vizsgákat; vagy
 - ii. rendelkeznie kell egy ATO-nál lefolytatott előkészítő tanfolyam elvégzését igazoló bizonyítvánnyal. Ennek a tanfolyamnak az ATPL(H) elméleti ismeretek tanfolyam következő tárgyaira kell kiterjednie:
 - légi jármű általános ismeretek: repülőgépszármű / rendszerek / hajtómű, valamint műszer / elektronika,
 - repülési teljesítmény és tervezés: tömeg és súlypont, teljesítmény;
2. azon kérelmezőknek, akik nem végeztek ATP(H)/IR, ATP(H), vagy CPL(H)/IR integrált tanfolyamot, rendelkezniük kell legalább 70 óra, PIC-ként helikopteren szerzett repülési tapasztalattal.

FCL.735.H A hajózószemélyzet együttműködése tanfolyam – Helikopterek

- a) A hajózószemélyzet együttműködése (MCC) tanfolyam legalább a következőket foglalja magában:
- 1. MCC/IR-re:
 - i. 25 óra elméleti ismeretek képzést és gyakorlásokat; és
 - ii. 20 óra MCC gyakorlati képzést, vagy 15 órát az ATP(H)/IR integrált tanfolyamot végző növendék pilóták esetében. Az MCC képzés és a többpilótás helikopter kezdő típusjogosítási képzés összevont levezetésekor az MCC gyakorlati képzés lecsökkenthető nem kevesebb, mint 10 órára, ha ugyanazt az FSTD-t alkalmazzák az MCC és a típusjogosítás során is;
 - 2. MCC/VFR-re:
 - i. 25 óra elméleti ismeretek képzést és gyakorlásokat; és
 - ii. 15 óra MCC gyakorlati képzést, vagy 10 órát az ATP(H)/IR integrált tanfolyamot végző növendék pilóták esetében. Az MCC képzés és a többpilótás helikopter kezdő típusjogosítási képzés összevont levezetésekor az MCC gyakorlati képzés lecsökkenthető nem kevesebb, mint 7 órára, ha ugyanazt az FSTD-t alkalmazzák az MCC és a típusjogosítás során is;
- b) Az MCC tanfolyamot 6 hónapon belül kell teljesíteni egy jóváhagyott kiképző szervezetnél (ATO).
Egy MCC-re minősített FNPT II vagy III, FTD 2/3 vagy FFS szimulátort kell alkalmazni.
- c) Amennyiben az MCC tanfolyamot és a többpilótás típusjogosítás tanfolyamot összevonták, akkor az MCC tanfolyam befejezésekor a kérelmezőnek a tanfolyam elvégzését tanúsító bizonyítványt kell kiadni.
- d) Bármely másik légi jármű kategóriára MCC tanfolyamot végzett kérelmező mentességet élvez az a) 1. i. vagy az a) 2. i. pontban megadott követelmények teljesítése alól.

- e) Az MCC/VFR tanfolyamot végzett MCC/IR képzést kérelmező mentességet élvez az a) 1. i. pontban megadott követelmények teljesítése alól, és teljesítenie kell 5 óra MCC/IR gyakorlati képzést.

FCL.740.H A típusjogosítások meghosszabbítása – Helikopterek

- a) *Meghosszabbítás.* A helikopterekre érvényes típusjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:
1. a jelen rész 9. függeléke szerinti készségellenőrzést, a vonatkozó típusú helikopteren, vagy az ezt a típust képviselő FSTD-ben, a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 3 hónapon belül; és
 2. legalább 2 óra repülési időt a vonatkozó helikopter típus pilótájaként a jogosítás érvényességi időszakán belül. A készségellenőrzés időtartama beleszámítható a 2 órába.
 3. Amikor a kérelmező egynél több típusjogosítással rendelkezik egy motoros, dugattyús helikopterekre, akkor az összes vonatkozó típusjogosítás meghosszabbítható azáltal, hogy a készségellenőrzést csak a birtokolt típusok egyikében teljesíti, feltéve, hogy a kérelmező teljesített legalább 2 óra repülési időt PIC-ként valamennyi helikopter típuson, az érvényességi időtartamon belül.
A készségellenőrzést minden alkalommal egy eltérő típuson kell teljesíteni.
 4. Amikor a kérelmező egynél több típusjogosítással rendelkezik a 3175 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb felszállótömegű (MTOM) egy hajtóműves gázturbinás helikopterekre, akkor az összes vonatkozó típusjogosítás meghosszabbítható azáltal, hogy a készségellenőrzést csak a birtokolt típusok egyikében teljesíti, feltéve, hogy a kérelmező teljesített:
 - i. 300 óra, PIC-ként helikopteren szerzett repülési időt;
 - ii. 15 óra repülési időt a számára engedélyezett valamennyi helikopter típuson; és
 - iii. legalább 2 óra repülési időt PIC-ként valamennyi helikopter típuson, az érvényességi időtartamon belül.A készségellenőrzést minden alkalommal egy eltérő típuson kell teljesíteni.
 5. Egy további típusjogosítás megszerzéséhez sikeres jártassági vizsgát tett pilótának az ezzel a típusjogosítással közös csoportban lévő vonatkozó típusjogosításokra a hosszabbítást a 3. és 4. pontban foglaltakkal összhangban kell megszereznie.
 6. Az IR(H) meghosszabbítása összevonható – ha a kérelmező rendelkezik ilyen jogosítással – az osztály- és típusjogosítás meghosszabbítására irányuló készségellenőrzéssel.
- b) Az a kérelmező, aki a típusjogosítás lejártá előtt nem teljesíti a készségellenőrzés minden részét, csak akkor gyakorolhatja az említett jogosítás jogosultságait, ha a készségellenőrzés valamennyi részét sikeresen teljesíti. Az a) 3. és 4. pontban foglaltak esetében egyetlen típuson sem gyakorolhatja jogosultságait.

4. SZAKASZ

Egyedi követelmények a helyből felszálló repülőgép kategóriára

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

Amennyiben a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatok másként nem rendelkeznek, a helyből felszálló repülőgép típusjogosítást először kérelmezőnek a vonatkozó jogosítás kiadására meghatározott következő tapasztalati követelményeket és előfeltételeket kell teljesítenie:

- a) a repülőgép pilótának:
 1. rendelkeznie kell CPL/IR(A) szakszolgálati engedéllyel és az ATPL elméleti ismeretekkel vagy ATPL(A) szakszolgálati engedéllyel;
 2. rendelkeznie kell egy MCC tanfolyam elvégzését igazoló bizonyítvánnyal;
 3. rendelkeznie kell több mint 100 óra repülési tapasztalattal pilótaként többpilótás repülőgépen;
 4. rendelkeznie kell 40 órás repülő kiképzéssel helikopteren;
- b) a helikopter pilótának:
 1. rendelkeznie kell CPL/IR(H) szakszolgálati engedéllyel és az ATPL elméleti ismeretekkel vagy ATPL(H) szakszolgálati engedéllyel;
 2. rendelkeznie kell egy MCC tanfolyam elvégzését igazoló bizonyítvánnyal;
 3. rendelkeznie kell több mint 100 óra repülési tapasztalattal pilótaként többpilótás helikopteren;
 4. rendelkeznie kell 40 órás repülő kiképzéssel repülőgépen;
- c) repülőgépre és helikopterre is képesítéssel rendelkező pilótának:
 1. rendelkeznie kell legalább CPL(H) szakszolgálati engedéllyel;
 2. rendelkeznie kell műszerrepülő jogosítással (IR) és ATPL elméleti ismeretekkel vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel repülőgépre vagy helikopterre;
 3. rendelkeznie kell egy helikopterre vagy repülőgépre szervezett MCC tanfolyam elvégzését igazoló bizonyítvánnyal;
 4. rendelkezik legalább 100 óra repülési tapasztalattal pilótaként, többpilótás helikopteren, vagy repülőgépen;
 5. rendelkeznie kell 40 óra repülő kiképzéssel helikopteren vagy repülőgépen, amelyik szükséges, ha a pilóta nem rendelkezik tapasztalattal ATPL engedélyesként vagy többpilótás légijárművön.

FCL.725.PL A típusjogosítás kiadásához szükséges repülő kiképzés – Helyből felszálló repülőgép

A helyből felszálló repülőgép típusjogosítás tanfolyam repülő kiképzés részét a légijárművön és a légijárművet képviselő, és erre a célra megfelelő minősítéssel rendelkező FSTD-ben kell elvégezni.

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

- a) *Meghosszabbítás.* A helyből felszálló repülőgépre érvényes típusjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:
1. a jelen rész 9. függeléke szerinti készségellenőrzést, a vonatkozó típusú helyből felszálló repülőgépen, a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 3 hónapon belül;
 2. a jogosítás érvényességi időszakán belül legalább:
 - i. 10 útvonalszakaszt, mint a vonatkozó típusú helyből felszálló repülőgép pilótája; vagy
 - ii. egy, vizsgáztatóval lerepült útvonalszakaszt, mint a vonatkozó helyből felszálló repülőgép vagy FFS típus pilótája. Ez az útvonalszakasz lerepülhető a készségellenőrzés közben is.
 3. Azt a pilótát, aki a vonatkozó repülési követelmények szerint jóváhagyott kereskedelmi légiközlekedési üzemeltető alkalmazásában dolgozik, és sikeresen teljesítette az üzemeltető által a típusjogosítás meghosszabbítására végzett készségellenőrzést, mentesíteni kell a 2. pontban foglalt követelmények alól.
- b) Az a kérelmező, aki a típusjogosítás lejártá előtt nem teljesíti a készségellenőrzés minden részét, csak akkor gyakorolhatja az említett jogosítás jogosultságait, ha a készségellenőrzés valamennyi részét sikeresen teljesíti.

5. SZAKASZ

Egyedi követelmények a léghajó kategóriára

FCL.720.As A típusjogosítás kiadásához szükséges előfeltételek – Léghajók

Amennyiben a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatok másként nem rendelkeznek, a léghajó típusjogosítást először kérelmezőnek a vonatkozó jogosítás kiadására meghatározott következő tapasztalati követelményeket és előfeltételeket kell teljesítenie:

- a) a többpilótás léghajók esetében:
1. rendelkeznie kell legalább 70 óra, PIC-ként léghajón szerzett repülési idővel;
 2. rendelkeznie kell egy léghajókra szervezett MCC tanfolyam kellő eredménnyel történt elvégzését igazoló bizonyítvánnyal;
 3. Annak a kérelmezőnek, aki nem felel meg az 2. pont előírásainak, a típusjogosítással kiadott jogosultságait korlátozni kell a kizárólag másodpilótaként történő feladatellátásra. A korlátozást fel kell oldani, amint a pilóta teljesített 70 órát PIC-ként vagy felügyelet alatt álló parancsnokpilótaként léghajón.

FCL.735.As A hajózőszemélyzet együttműködése tanfolyam – Léghajók

- a) A hajózőszemélyzet együttműködése (MCC) tanfolyam legalább a következőket foglalja magában:
1. 12 óra elméleti ismeretek képzést és gyakorlásokat; és
 2. 5 óra MCC gyakorlati képzést;

3. Egy MCC-re minősített FNPT II vagy III, FTD 2/3 vagy FFS szimulátort kell alkalmazni.
- b) Az MCC tanfolyamot 6 hónapon belül kell teljesíteni egy jóváhagyott kiképző szervezetnél (ATO).
- c) Amennyiben az MCC tanfolyamot és a többpilótás típusjogosítás tanfolyamot összevonták, akkor az MCC tanfolyam befejezésekor a kérelmezőnek a tanfolyam elvégzését tanúsító bizonyítványt kell kiadni.
- d) Bármely másik légi jármű kategóriára MCC tanfolyamot végzett kérelmező mentességet élvez az a) pontban megadott követelmények teljesítése alól.

FCL.740.As A típusjogosítások meghosszabbítása – Léghajók

- a) *Meghosszabbítás.* A léghajókra érvényes típusjogosítás meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:
 1. a jelen rész 9. függeléké szerinti készségellenőrzést, a vonatkozó típusú léghajón, a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 3 hónapon belül; és
 2. legalább 2 óra repülési időt a vonatkozó léghajó típus pilótájaként a jogosítás érvényességi időszakán belül. A készségellenőrzés időtartama beleszámítható a 2 órába.
 3. Az IR(As) meghosszabbítása összevonható – ha a kérelmező rendelkezik ilyen jogosítással – az osztály- és típusjogosítás meghosszabbítására irányuló készségellenőrzéssel.
- b) Az a kérelmező, aki a típusjogosítás lejártá előtt nem teljesíti a készségellenőrzés minden részét, csak akkor gyakorolhatja az említett jogosítás jogosultságait, ha a készségellenőrzés valamennyi részét sikeresen teljesíti.

I. RÉSZ

TOVÁBBI JOGOSÍTÁSOK

FCL.800 Műrepülő jogosítás

- a) A repülőgép, TMG vagy vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély birtokosai csak akkor végezhetnek műrepülést, ha ehhez megfelelő jogosítással rendelkeznek.
- b) A műrepülő jogosítás kérelmezőjének rendelkeznie kell:
 - 1. a szakszolgálati engedély kiadása után teljesített, legalább 40 óra repülési idővel, vagy a vitorlázó repülőgépek esetében 120 felszállással PIC-ként, a megfelelő légijármű kategóriában;
 - 2. egy ATO-nál elvégzett tanfolyammal, benne:
 - i. a jogosításnak megfelelő elméleti ismeretek képzéssel;
 - ii. legalább 5 óra vagy 20 műrepülő kiképzéssel a megfelelő légijármű kategóriában.
- c) A műrepülő jogosítás jogosultságait korlátozni kell arra a légijármű kategóriára, amelyben (mű)repülő kiképzést lefolytatták. A jogosultságok akkor terjeszthetők ki egy másik légijármű kategóriára, ha a pilóta rendelkezik arra a légijármű kategóriára érvényes szakszolgálati engedéllyel és sikeresen teljesített az abban a légijármű kategóriában a teljes műrepülő képzési programot lefedő legalább 3 kétkormányos gyakorlórepülést.

FCL.805 Vitorlázórepülő- és transzparens-vontatási jogosítások

- a) A repülőgép vagy TMG vezetésére pilóta szakszolgálati engedéllyel járó jogosultságokkal rendelkező engedélyesek csak akkor vontathatnak vitorlázó repülőgépeket vagy transzparenszeket, ha rendelkeznek megfelelő vitorlázórepülő- vagy transzparens-vontatási jogosítással.
- b) A vitorlázórepülő-vontatási jogosítás kérelmezőjének rendelkeznie kell:
 - 1. a szakszolgálati engedély kiadása után teljesített, legalább 30 óra repülési idővel PIC-ként, valamint 60 felszállással és leszállással repülőgépen, ha a tevékenység repülőgéppel kerül végrehajtásra, vagy pedig TMG-n, ha a tevékenység TMG-n kerül végrehajtásra;
 - 2. egy ATO-nál elvégzett tanfolyammal, benne:
 - i. a vontatórepüléssel és eljárásokkal kapcsolatos elméleti ismeretek képzéssel;
 - ii. vitorlázó repülőgép vontatása közben legalább 10 kiképző repüléssel, amely tartalmaz legalább 5 kétkormányos kiképző repülést; és
 - iii. Az LAPL(S) vagy az SPL engedélyesek kivételével, 5 szokatatórepülést egy repülőgéppel felvontatott vitorlázó repülőgépen.
- c) A transzparens-vontatási jogosítás kérelmezőjének rendelkeznie kell:
 - 1. a szakszolgálati engedély kiadása után teljesített, PIC-ként repülőgépen végrehajtott legalább 100 óra repülési idővel, valamint 200 felszállással és leszállással. Ebből az időből legalább 30 órát kell repülőgépen teljesíteni, ha a

tevékenység repülőgéppel kerül végrehajtásra, vagy pedig TMG-n, ha a tevékenység TMG-n kerül végrehajtásra;

2. egy ATO-nál elvégzett tanfolyammal, benne:
 - i. a vontatórepüléssel és eljárásokkal kapcsolatos elméleti ismeretek képzéssel;
 - ii. transzparens vontatása közben legalább 10 kiképző repüléssel, amely tartalmaz legalább 5 kétkormányos repülést;
- d) A vitorlázórepülő- és transzparens-vontatási jogosítások jogosultságait korlátozni kell repülőgépre vagy TMG-re attól függően, hogy melyik légijárműben folytatták le a repülő kiképzést. A jogosultságok akkor terjeszthetők ki, ha a pilóta rendelkezik vitorlázó repülőgép vagy TMG szakszolgálati engedéllyel és sikeresen teljesítette bármelyik légijárműben a teljes vontatási képzési programot lefedő legalább 3 kétkormányos gyakorlórepülést.
- e) A vitorlázórepülő- és transzparens-vontatási jogosítások jogosultságainak gyakorlása érdekében a jogosítás engedélyesének teljesítenie kell legalább 5 vontatást az elmúlt 24 hónap során.
- f) Amennyiben a pilóta nem felel meg az e) pont előírásainak, mielőtt folytatná szakszolgálati engedélye jogosultságainak gyakorlását, a hiányzó vontatásokat köteles oktatóval, vagy oktató felügyelete mellett teljesíteni.

FCL.810 Éjszakai jogosítás

- a) Repülőgépek, TMG-k, léghajók.
 1. Amennyiben az LAPL vagy PPL jogosultságok repülőgépen, TMG-n vagy léghajón kerülnek gyakorlásra VFR szerinti repülés során éjszaka, akkor a kérelmezőnek egy ATO-nál elvégzett tanfolyammal kell rendelkeznie. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - i. elméleti ismeretek képzés;
 - ii. legalább 5 óra repülési idő a megfelelő légijármű kategóriában éjszaka, beleértve legalább 3 óra kétkormányos kiképzési időt, benne legalább 1 óra útvonalrepülés navigálással, amelyben van egy legalább 50 km hosszúságú kétkormányos útvonalrepülés, valamint 5 egyedüli felszállás és 5 egyedüli teljes megállással végződő leszállás.
 2. Az éjszakai kiképzés előtt az LAPL engedélyeseknek el kell végezniük a PPL kiadásához szükséges műszerrepülő alapkiképzést.
 3. Amennyiben a kérelmező egyszerre rendelkezik egy motoros, dugattyús repülőgép (szárazföldi) és motoros vitorlázó-repülőgép (TMG) osztályjogosítással, teljesítheti a fenti 1. pont szerinti követelményeket bármelyik osztályban vagy mindkét osztályban.
- b) *Helikopterek.* Amennyiben a helikopter PPL jogosultságok VFR szerinti repülés során éjszaka kerülnek gyakorlásra, akkor a kérelmezőnek rendelkeznie kell:
 1. a szakszolgálati engedély kiadása után teljesített, legalább 100 óra, pilótaként helikopteren repült idővel, amely tartalmaz legalább 60 órát PIC-ként helikopteren és 20 óra útvonalrepülést;

2. egy ATO-nál elvégzett tanfolyammal. A tanfolyamot 6 hónapon belül kell teljesíteni, és amelynek tartalmaznia kell:
 - i. 5 óra elméleti ismeretek képzést;
 - ii. 10 óra kétkormányos műszeres kiképzési időt helikopteren; és
 - iii. 5 óra repülési időt éjszaka, amely tartalmaz legalább 3 óra kétkormányos kiképzést, benne legalább 1 óra útvonalrepülést navigálással és 5 egyedüli éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást.
 3. Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik, vagy rendelkezett műszerjogosítással (IR) repülőgépen vagy TMG-n, 5 órát be kell számítani a fenti 2. i. pontban meghatározott követelményekbe.
- c) *Ballonok.* Amennyiben egy ballon LAPL, vagy egy BPL jogosultsággal VFR szerinti repülés során éjszaka kerülnek gyakorlásra, akkor a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább 2, egyenként legalább egy órás kiképző repülést éjszaka.

FCL.815 Hegyvidéki repülési jogosítás

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

Az első hegyvidéki repülési jogosítás megszerezhető:

1. kerekre, biztosítva a jogosultságot az ilyen felületekre és felületekről történő repülésekhez, amikor azokat nem fedi hó; vagy
 2. sítalpakra, biztosítva a jogosultságot az ilyen felületekre és felületekről történő repülésekhez, amikor hó fedi azokat.
 3. Az első jogosítás jogosultságai kiterjeszhetők vagy kerék, vagy sítalpakra akkor, ha a pilóta elvégzett egy megfelelő kiegészítő ismertető tanfolyamot, beleértve elméleti ismereteket oktatást és hegyvidéki repülés oktató által lefolytatott repülő kiképzést.
- b) *Tanfolyam.* A hegyvidéki repülési jogosítás kérelmezőjének egy 24 hónap időtartamon belül, egy ATO-nál elvégzett, elméleti ismeretek képzést és hegyvidéki repülést tartalmazó tanfolyammal kell rendelkeznie. A tanfolyam tartalma a kérelmezett jogosultságoknak megfelelő kell, hogy legyen.
- c) *Jártassági vizsga.* A tanfolyam befejezése után kérelmezőnek sikeres jártassági vizsgát kell tennie egy erre a célra képesítéssel rendelkező repülési vizsgáztatóval (FE). A jártassági vizsga a következőket tartalmazza:
1. egy szóbeli elméleti ismeretek vizsgát;
 2. a hegyvidéki repülési jogosításhoz megköveteltek szerint kijelölt, az indulási felülettel nem azonos, legalább két különböző felületen végrehajtott 6 leszállást.
- d) *Érvényesség.* A hegyvidéki repülési jogosítás érvényességi időtartama 24 hónap.
- e) *Meghosszabbítás.* A hegyvidéki repülési jogosítás meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:

1. legalább 6 hegyvidéki leszállást, az utolsó 24 hónapban; vagy
 2. egy sikeres készségellenőrzést. A készségellenőrzésnek meg kell felelnie a c) pontban meghatározott követelményeknek.
- f) *Megújítás.* Amennyiben a jogosítás érvényessége lejárt, a kérelmező köteles az e) 2. pontban meghatározott követelményeket teljesíteni.

FCL.820 Berekülő jogosítás

- a) Repülőgépre vagy helikopterre érvényes pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező engedélyes csak akkor végezhet PIC-ként 1. vagy 2. kategóriába sorolt berepüléseket a Part-21-ben meghatározottak szerint, ha rendelkezik berepülő jogosítással.
- b) Az a) pontban meghatározott berepülő jogosítás megszerzésének kötelezettségét csak a következő légi járművek berepüléseinél kell alkalmazni:
 1. a CS-27 vagy a CS-29 szabványai, illetve az ezekkel egyenértékű légi alkalmassági szabályzatok szerint engedélyezett/tanúsított, vagy engedélyezésre/tanúsításra váró helikopterek; vagy
 2. a következők szerint engedélyezett/tanúsított, vagy engedélyezésre/tanúsításra váró repülőgépek:
 - i. a CS-25 szabványai vagy az ezekkel egyenértékű légi alkalmassági szabályzatok szerint; vagy
 - ii. a CS-23 szabványai vagy az ezekkel egyenértékű légi alkalmassági szabályzatok szerint, a kevesebb, mint 2000 kg maximális felszálló tömegű repülőgépek kivételével.
- c) A berepülő jogosítás engedélyezésének vonatkozó légi jármű kategórián belüli jogosultságai kiterjednek:
 1. az 1. kategóriájú berepülő jogosítás esetén, az összes berepülési kategória berepüléseinek végzésére a Part-21-ben meghatározottak szerint PIC-ként, vagy a másodpilótaként;
 2. a 2. kategóriájú berepülő jogosítás esetén:
 - i. az 1. kategóriájú berepülések végzésére a Part-21-ben meghatározottak szerint:
 - másodpilótaként; vagy
 - PIC-ként a b) 2. ii. pontban említett repülőgépek esetében, kivételt képeznek a regionális kategóriában lévők, vagy amelyek tervezett zuhanósebessége 0,6 mach felett van, vagy amelyek maximális csúcsmagassága 25000 láb felett van.
 - ii. az összes egyéb kategóriájú berepülések végzésére a Part-21-ben meghatározottak szerint PIC-ként, vagy a másodpilótaként;
 3. ezen túlmenően, az 1. és a 2. kategóriájú berepülő jogosítások mindegyikére vonatkozóan, a tervező, vagy gyártó szervezetek jogosultságai alkalmazási körén belül végzett tevékenységéhez sajátosan kapcsolódó repülések végrehajtása, amikor a H. rész követelményei nem teljesíthetők.
- d) A berepülő jogosítás kiadását először kérelmezőnek:

1. legalább CPL engedéllyel és IR jogosítással kell rendelkeznie a megfelelő légi jármű kategóriában;
 2. rendelkeznie kell legalább 1000 óra repülési idővel a megfelelő légi jármű kategóriában, amelyből legalább 400 órát teljesített PIC-ként;
 3. egy a szándékolt légi járműnek és a repülési kategóriának megfelelő, ATO-nál elvégzett tanfolyammal kell rendelkeznie. A tanfolyamnak legalább a következő tárgyakat kell magában foglalnia:
 - repülési jellemzők;
 - stabilitás és irányítás / kezelési tulajdonságok;
 - rendszerek;
 - berepülés-szervezés;
 - kockázatkezelés / repülésbiztonság.
- e) Az berepülő jogosítás engedélyesének jogosultságai terjeszthetők egy másik berepülési kategóriára és egy másik légi jármű kategóriára, ha az engedélyes teljesített egy további tanfolyamot egy ATO-nál.

J. RÉSZ

Oktatók

1. SZAKASZ

Általános követelmények

FCL.900 Oktatói bizonyítványok

- a) Általános. Egy személy csak akkor végezhet:
1. repülő oktatást légi járműben ha rendelkezik:
 - i. egy a jelen rendelettel összhangban kiadott, vagy elfogadott pilóta szakszolgálati engedéllyel;
 - ii. egy a jelen résszel (Subpart) összhangban kiadott, a megadott utasításnak megfelelő oktatói bizonyítvánnyal;
 2. repülés-oktatásra használt berendezéseken végzett oktatást és MCC oktatást, ha rendelkezik a jelen résszel (Subpart) összhangban kiadott, a megadott utasításnak megfelelő oktatói bizonyítvánnyal.
- b) *Különleges feltételek*
1. Egy új légi járműnek a tagállamokban, vagy egy üzemeltetői flottában történő bevezetése esetén, amikor a jelen részben (Subpart) meghatározott követelményeknek való megfelelés nem biztosítható, az illetékes hatóság kiadhat egy különleges bizonyítványt a repülés-oktatási jogosultságok engedélyezésére. Az ilyen bizonyítványt korlátozni kell az új légi jármű típus bevezetéséhez szükséges repülés-oktatásra, az érvényessége pedig egyetlen esetben sem haladhatja meg az 1 évet.
 2. Annak a b) 1. pontban foglaltakkal összhangban kiadott bizonyítvány engedélyezésének, aki oktatói bizonyítvány kiadása iránti kérelmet kíván benyújtani, meg kell felelnie az arra az oktatói kategóriára meghatározott előfeltételekkel és a meghosszabbítással szemben támasztott követelményeknek.
- c) A tagállamok területén kívül végzett oktatás
1. Az a) pontban leírtaktól eltérve, egy a tagállamok területén kívül elhelyezkedő ATO-nál végzett repülés-oktatás esetében az illetékes hatóság kiadhat oktatói bizonyítványt egy kérelmezőnek, aki egy harmadik ország által az ICAO 1. mellékletével összhangban kiadott pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, feltéve, hogy a kérelmező:
 - i. legalább CPL engedéllyel rendelkezik a megfelelő légi jármű kategóriában;
 - ii. megfelel a jelen résznek (Subpart) a vonatkozó oktatói bizonyítvány kiadására meghatározott követelményeinek;
 - iii. bizonyítja az illetékes hatóságnak az európai repülésbiztonsági szabályok megfelelő szintű ismeretét, amely képessé teszi az oktatási jogosultságoknak a jelen résszel összhangban történő gyakorlására.
 2. A bizonyítványt korlátozni kell repülés-oktatás végzésére:

- i. a tagállamok területén kívül elhelyezkedő ATO-ban;
- ii. olyan növendék pilóták számára, akik a repülés-oktatás nyelvét megfelelő szinten ismerik.

FCL.915 Az oktatókkal szemben támasztott általános előfeltételek és követelmények

- a) Általános. Az oktatói bizonyítvány kérelmezőjének legalább 18 éves életkorúnak kell lennie.
- b) *A légi járművön repülés-oktatás végző oktatókkal szemben támasztott további követelmények.* A légi járművön repülés-oktatási tevékenység végzésére jogosultságokat biztosító oktatói bizonyítvány kérelmezőjének vagy engedélyesének:
 1. rendelkeznie kell legalább a repülés-oktatási feladatnak megfelelő pilóta szakszolgálati engedéllyel, valamint – szükség szerint – a jogosítással;
 2. kivételt képez a berepülés oktató, aki:
 - i. teljesített legalább 15 óra repülési időt pilótaként abban a légi jármű osztályban vagy típuson, amelyben a repülés-oktatásra sor kerül, és amelyből legfeljebb 7 óra lehet a légi jármű osztályt, vagy típust képviselő FSTD-ben, ha van ilyen; vagy
 - ii. sikeresen megfelelt az adott légi jármű osztály vagy típus vonatkozó oktatói kategória kompetencia felmérésén;
 3. az ilyen repülés-oktatás időtartamára rendelkeznie kell PIC jogosultsággal az adott légi járműre.
- c) Beszámítás a további jogosításokhoz, valamint meghosszabbítás céljából
 1. A kérelmező további oktatói bizonyítványainak megszerzésekor beszámíthatóak azok az oktatási és tanulási tapasztalatok, melyeket a már megszerzett oktatói bizonyítványa kapcsán bizonyított.
 2. A jártassági vizsgákon, vagy készségellenőrzéseken vizsgáztatóként lerepült időt teljes egészében be kell számítani a meghosszabbítási követelményekbe valamennyi megszerzett oktatói bizonyítványhoz.

FCL.920 Oktatói kompetenciák és értékelés

Valamennyi oktatót ki kell képezni a következő kompetenciák megszerzésére:

- az erőforrások előkészítése;
- a tanulást elősegítő légkör megteremtése;
- az ismeretek átadása;
- a repülésre veszélyes helyzet- és hibakezelés (TEM) és a hajózó-személyzeti erőforrás-szervezés integrálása;
- az idő beosztása az oktatási célkitűzések eléréséhez;
- az ismeretek elsajátításának elősegítése;
- a hallgató teljesítményének értékelése;
- az előrehaladás figyelemmel kísérése és felülvizsgálata;

- a képzési időszakok értékelése;
- az eredmény jelentése.

FCL.925 Kiegészítő követelmények az MPL oktatók számára

- a) A többfős személyzet pilóta szakszolgálati engedélyhez (MPL) képzést végző oktatónak:
1. sikeresen el kell végeznie egy MPL oktatói tanfolyamot egy ATO-nál; és
 2. ezen túlmenően, az MPL integrált tanfolyam alap, közbenső és haladó fázisára:
 - i. tapasztalattal kell rendelkeznie többpilótás üzemeltetésben; és
 - ii. személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyamot végzett egy a vonatkozó légi üzemeltetési követelményekkel összhangban jóváhagyott kereskedelmi légiszállításban tevékenykedő üzemeltetőnél.
- b) Az MPL oktatói tanfolyam
1. Az MPL oktatói tanfolyamnak legalább 14 óra képzést kell tartalmaznia.
 2. A tanfolyam befejezésekor a kérelmezőnek részt kell vennie a képzés kompetencia-alapú megközelítése területén egy oktatói kompetenciák és ismeretek felmérésén.

A felmérésnek az MPL tanfolyam megfelelő fázisában a repülés-oktatás gyakorlati bemutatásából kell állnia. Ezt a felmérést egy a K. rész (Subpart) szerinti képesítéssel rendelkező vizsgáztatónak kell elvégeznie.
 3. Az MPL tanfolyam sikeres befejezésekor az ATO kiad a kérelmezőnek egy MPL oktatói képesítést igazoló bizonyítványt.
- c) A jogosultságok megtartása érdekében az oktató a megelőző 12 hónapon belül, egy MPL tanfolyam keretében köteles végrehajtani:
1. egy legalább 3 órás szimulátor munkaszakaszt; vagy
 2. egy legalább 1 órás levegőben történő gyakorlást, benne legalább 2 felszállást és leszállást.
- d) Amennyiben az oktató nem teljesítette a c) pont követelményeit, akkor mielőtt az MPL-hez végzett repülés-oktatás jogosultságait gyakorolhatná, köteles:
1. ismeret-felújító képzésen részt venni egy ATO-nál a szükséges kompetencia szint eléréséhez, az oktatói kompetenciák felmérésén való sikeres megfelelés érdekében; és
 2. az oktatói kompetenciák felmérésén sikeresen megfelelni a b) 2. pont szerint.

FCL.930 Tanfolyam

Az oktatói bizonyítványt kérelmezőnek egy ATO-nál elvégzett elméleti ismeretek tanfolyammal és repülő kiképzéssel kell rendelkeznie. A jelen részben az összes oktatói kategóriára meghatározott egyedi elemeken kívül a tanfolyamnak tartalmaznia kell az FCL.920-ban megkövetelt elemeket is.

FCL.935 Kompetenciafelmérés

- a) Az hajózó személyzeti együttműködés oktató (MCCI), a szimulátor-oktató (STI), a hegyvidéki repülésoktató (MI) és a berepülés oktató (FTI) kivételével, az oktatói bizonyítvány kérelmezőjének sikeresen meg kell felelnie egy kompetencia felmérésen a megfelelő légi jármű kategóriában, bizonyítania kell egy a K. rész (Subpart) szerinti képesítéssel rendelkező vizsgáztatónak, hogy képes a növendék pilótát oktatni a vonatkozó szakszolgálati engedély, jogosítás vagy bizonyítvány kiadásához szükséges szintig.
- b) Ennek a felmérésnek tartalmaznia kell:
1. az FCL.920-ban szereplő kompetenciák bemutatását a repülés előtti, a repülés utáni, valamint az elméleti ismeretek képzés során;
 2. szóbeli elméleti vizsgákat a földön, a repülés előtti és a repülés utáni eligazításon, valamint jártassági vizsga során repülés közbeni bemutatót a megfelelő osztályú és típusú légi járműben, vagy FSTD-ben.
 3. az oktató kompetenciáinak értékeléséhez megfelelő gyakorlatokat.
- c) A felmérést ugyanolyan osztályú vagy típusú légi járművön, vagy FSTD-n kell végrehajtani, mint amilyenel a repülés-oktatást végzik.
- d) Amikor az oktatói bizonyítvány meghosszabbításához kompetenciafelmérésre van szükség, az a kérelmező, aki az oktatói bizonyítványa lejárt előtt nem teljesíti a felmérést, csak akkor gyakorolhatja az említett bizonyítvány jogosultságait, miután a felmérést sikeresen teljesíti.

FCL.940 Az oktatói bizonyítványok érvényessége

A hegyvidéki repülésoktató (MI) kivételével, valamint a FCL.900 b) 1. pont sérelme nélkül, az oktatói bizonyítvány érvényességi időtartama 3 év lehet.

2. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Könnyű légi jármű repülésoktató (LAFI)

FCL.905.LAFI LAFI – Jogosultságok és feltételek

A könnyű légi jármű repülésoktató (LAFI) jogosultságai repülés-oktatás végzésére terjednek ki, a következő szakszolgálati engedélyek, valamint a kapcsolódó jogosítások és bizonyítványok kiadásához, meghosszabbításához és megújításához:

- a) alapfokú LAPL, repülőgépek esetében;
- b) LAPL, a megfelelő légi jármű kategóriában;
- c) az LAPL-ben bejegyzésre kerülő osztály- vagy típuskiterjesztéshez, a megfelelő légi jármű kategóriában;
- d) az éjszakai, a műrepülő és a vontatási jogosításokhoz a megfelelő légi jármű kategóriában, feltéve, hogy az oktató rendelkezik a megfelelő jogosítással és oktatási képességét arra a jogosításra bizonyította egy az e) pont szerinti képesítéssel rendelkező oktatónak;
- e) az LAFI bizonyítványhoz, feltéve, hogy az oktató:
 1. bizonyította egy oktató vizsgáztatónak az LAFI bizonyítványhoz szükséges oktatási képességét az FCL.935-tel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérés során, a megfelelő légi jármű kategóriában; és

2. a vitorlázó repülőgépen oktató LAFI esetében, teljesített legalább 50 repült óra vagy 150 felszállás repülés-oktatását vitorlázó repülőgépen;
3. a ballonon oktató LAFI esetében, teljesített 50 óra repülési időt vagy 50 felszállást repülés-oktatásként ballonban;
4. az összes többi légi jármű kategória esetében, végrehajtott legalább 150 óra repülés-oktatást a megfelelő légi jármű kategóriában.

FCL.910.LAFI LAFI – Korlátozott jogosultságok

- a) A könnyű légi jármű repülésoktató (LAFI) jogosultságait korlátozni kell, miszerint nem tevékenykedhet oktatóként első egyedül repülésre bocsátásnál és első útvonal repülésre bocsátásnál, valamint csak LAPL engedély kiadásához szükséges repülő oktatási tevékenységet folytathat az ATO által erre a célra kijelölt, ugyanarra a légi jármű kategóriára oktatói jogosultsággal rendelkező LAFI vagy FI oktató felügyelete mellett.
- b) Az LAFI bizonyítvány a) pontban meghatározott korlátozását fel kell oldani, ha a könnyű légi jármű repülésoktató (LAFI) végrehajtott:
 1. a repülőgépen oktató LAFI esetében, legalább 50 óra repülés-oktatási időt egy motoros, dugattyús repülőgépen vagy TMG-n, és felügyeli legalább 25 növendék egyedül repüléseit;
 2. a helikopteren oktató LAFI esetében, legalább 50 óra repülés-oktatási időt helikopteren, és felügyeli legalább 25 növendék egyedül repüléseit;
 3. vitorlázó repülőgépen oktató LAFI esetében, legalább 15 óra vagy 50 felszállás repülés-oktatását, amely lefedi a vitorlázó repülőgépre érvényes LAPL engedély kiadásához szükséges teljes repülő kiképzési programot;
 4. a ballonon oktató LAFI esetében, legalább 15 óra vagy 50 felszállás repülés-oktatását, amely lefedi a ballonra érvényes LAPL engedély kiadásához szükséges teljes repülő kiképzési programot.

FCL.915.LAFI LAFI – Előfeltételek

A LAFI bizonyítvány kérelmezőjének rendelkeznie kell:

- a) a repülőgépen oktató LAFI esetében:
 1. legalább 20 óra útvonalrepülési idővel egy egy motoros, dugattyús repülőgépen vagy TMG-n PIC-ként;
 2. legalább 200 repült órával, melyből 150 óra legyen PIC-ként repült idő repülőgépen vagy TMG-n;
 3. legalább 30 óra PIC-ként repült idővel egy motoros, dugattyús repülőgépen, ha a kérelmező egy motoros, dugattyús repülőgépen akar repülés-oktatást végezni;
 4. legalább 30 óra PIC-ként repült idővel TMG-n, ha a kérelmező TMG-n akar repülés-oktatást végezni.
- b) a helikopteren oktató LAFI esetében:
 1. részesült legalább 10 óra műszerrepülés oktatásban egy motoros, dugattyús helikopteren, amely tartalmazhat legfeljebb 5 óra műszeres földi időt FSTD-ben

2. legalább 20 óra útvonalrepülési idővel helikopteren PIC-ként;
 3. legalább 250 óra repülési idővel helikopteren, melyből 200 óra legyen PIC-ként repült idő;
 4. legalább 15 óra repült idővel azon a helikoptertípuson, amelyen a repülés-oktatást végezni fogják;
- c) a vitorlázó repülőgépen oktató LAFI esetében, teljesített PIC-ként legalább 100 óra repülési időt és 200 felszállást vitorlázó repülőgépen és segédmotoros vitorlázó repülőgépen, a TMG kivételével. Ezen túlmenően, ha a kérelmező TMG-n akar repülés-oktatást végezni, teljesítenie kell legalább 30 óra PIC-ként repült időt TMG-n, valamint egy az FCL.935-tel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérést TMG-n egy az FCL.905.LAFI e) pontja szerinti képesítéssel rendelkező könnyű légi jármű repülésoktatóval;
- d) a ballonon oktató LAFI esetében, teljesített PIC-ként legalább 75 ballonon repült órát, amelyből 15 óra abban az osztályban legyen, amelyben a repülés-oktatást végezni fogja.

FCL.930.LAFI LAFI – Tanfolyam

- a) A LAFI bizonyítványt kérelmezőnek sikeres repülési elővizsgát kell tennie annak felmérése érdekében, hogy képes-e a tanfolyam elvégzésére.
- A repülési elővizsgát egy az FCL.905.LAFI e) pont szerint minősített LAFI oktatóval vagy egy az FCL.905.FI i) ponttal összhangban minősített FI oktatóval kell letenni a megfelelő légi jármű kategóriában.
- b) Az LAFI tanfolyamnak tartalmaznia kell:
1. a repülőgépen, TMG-n és helikopteren oktatni készülő LAFI számára legalább:
 - i. 25 óra tanítás és tanulás ismereteket;
 - ii. 50 óra elméleti ismeretek képzést, beleértve az előrehaladást felmérő vizsgákat;
 - iii. (A) a repülőgépen vagy TMG-n oktatni készülő LAFI oktatónak: legalább 12 óra kétkormányos repülés-oktatást, beleértve 1 óra kizárólag a műszerek alapján végzett repülés-oktatást. A 12 órából 1 óra hajtható végre FSTD-ben;
(B) a helikopteren oktatni készülő LAFI oktatónak: legalább 25 óra kétkormányos repülés-oktatást, amelyből 5 óra hajtható végre FSTD-ben.
 - iv. Annak a pilótának, aki rendelkezik LAFI(A), LAFI(H), FI(A) vagy FI(As) bizonyítvánnyal, 30 óra beszámítható a b) 1. i. pontban meghatározott 50 órába.
 - v. Annak a pilótának, aki rendelkezik LAFI(S), LAFI(B), FI(S) vagy FI(B) bizonyítvánnyal, 18 óra beszámítható a b) 1. ii. pontban meghatározott 50 órába.

- vi. Annak a pilótának, aki rendelkezik vitorlázó repülőgépre érvényes LAFI vagy FI bizonyítvánnyal és hozzá TMG kiterjesztéssel, 6 óra beszámítható a b) 1. iii. (A) pontban leírt követelményekbe;
2. a vitorlázó repülőgépen vagy ballonon oktatni készülő LAFI számára:
- i. 25 óra tanítás és tanulás ismereteket;
 - ii. 30 óra elméleti ismeretek képzést, beleértve az előrehaladást felmérő vizsgákat;
 - iii. (A) a vitorlázó repülőgépen oktatni készülő LAFI számára, legalább 6 óra kétkormányos repülés-oktatást, vagy legalább 20 felszállást;
 - (B) a TMG-n oktatni kívánó vitorlázó repülőgépen oktató LAFI számára legalább 6 óra kétkormányos repülés-oktatást TMG-n;
 - (C) a ballonon oktatni készülő LAFI számára, legalább 3 óra kétkormányos repülés-oktatást, amely tartalmaz legalább 3 felszállást;
 - (D) annak a pilótának, aki rendelkezik bármely légi jármű kategóriára érvényes LAFI vagy FI bizonyítvánnyal, 18 órát be kell számítani a b) 2. ii. pontban leírt követelményekbe;
- c) Annak a pilótának, aki valaha is rendelkezett FI bizonyítvánnyal ugyanabban a légi jármű kategóriában, teljes egészében be kell számítani az a) és b) pontban leírt követelményekbe.

FCL.940.LAFI LAFI – Meghosszabbítás és megújítás

- a) A LAFI bizonyítvány meghosszabbításához az engedélyesnek az alábbi három követelményből kettőt kell teljesítenie:
- 1. rendelkeznie kell legalább:
 - i. a repülőgépen vagy helikopteren oktató LAFI esetében, a bizonyítvány érvényességi ideje alatt legalább 45 óra repülés-oktatást kell teljesítenie LAFI-ként, FI-ként, TRI-ként, CRI-ként, IRI-ként, MI-ként vagy vizsgáztatóként;
 - ii. a vitorlázó repülőgépen oktató LAFI esetében, a bizonyítvány érvényességi ideje alatt 30 óra vagy 60 felszállás repülés-oktatást kell teljesítenie vitorlázó repülőgépen, segédmotoros vitorlázó repülőgépen vagy TMG-n LAFI-ként, FI-ként vagy vizsgáztatóként;
 - iii. a ballonon oktató LAFI esetében, a bizonyítvány érvényességi ideje alatt 6 óra repülés-oktatást kell teljesítenie ballonon LAFI-ként, FI-ként vagy vizsgáztatóként;
 - 2. részt vesz egy oktatói ismeret-felújító szemináriumon, a repülésoktatói bizonyítvány érvényességi ideje alatt;
 - 3. sikeresen meg kell felelnie egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 követelményeivel összhangban, a LAFI bizonyítvány érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül.
- b) Megújítás. A LAFI bizonyítvány lejártá esetén a megújítást megelőző 12 hónapban a kérelmező:

1. vegyen részt egy oktatói ismeret-felújító szemináriumon;
2. feleljen meg sikeresen egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 követelményeivel összhangban.

3. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Repülésoktató (FI)

FCL.905.FI FI – Jogosultságok és feltételek

A repülésoktató (FI) jogosultságai repülés-oktatás végzésére terjednek ki, a következő szakszolgálati engedélyek, valamint a kapcsolódó jogosítások és bizonyítványok kiadásához, meghosszabbításához és megújításához:

- a) PPL, SPL, BPL és LAPL szakszolgálati engedélyek a megfelelő légijármű kategóriában;
- b) osztály- és típusjogosítások egypilótás egy motoros légijárműre, – az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek kivételével – osztály- és csoportkiterjesztések ballonokra, valamint osztálykiterjesztések vitorlázó repülőgépekre;
- c) típusjogosítások egy- és többpilótás léghajókra;
- d) CPL a megfelelő légijármű kategóriában, feltéve, hogy a repülésoktató (FI) abban a légijármű kategóriában legalább 500 óra repülést pilótaként hajtott végre, amely tartalmaz legalább 200 óra repülés-oktatást;
- e) éjszakai jogosítás, feltéve, hogy az FI engedélyes:
 1. rendelkezik éjszakai repüléshez szükséges képesítéssel a megfelelő légijármű kategóriában;
 2. bizonyította az éjszakai repülés oktatására való képességét egy az alábbi i. pont szerinti képesítéssel rendelkező repülésoktatónak (FI); és
 3. és megfelel az FCL.060 b) 2. pont éjszakai tapasztalatra vonatkozó követelményének.
- f) vontatási és műrepülő jogosítás, feltéve, hogy ilyen jogosultságokkal rendelkezik a repülésoktató (FI) és, hogy bizonyította annak a jogosításnak az oktatására való képességét egy az alábbi i. pont szerinti képesítéssel rendelkező repülésoktatónak (FI);
- g) IR megszerzéséhez a megfelelő légijármű kategóriában, feltéve, hogy az oktató rendelkezik:
 1. legalább 200 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési idővel, amelyből legfeljebb 50 óra lehet műszeres földi idő FFS-ben, FTD 2/3-ban vagy FNPT II-ben;
 2. mint növendék pilóta elvégezte a műszerjogosítás-oktatói (IRI) tanfolyamot, és sikeres jártassági vizsgát tett az IRI bizonyítvány megszerzéséért; és
 3. ezen kívül:
 - i. több hajtóműves repülőgépekre, meg kell felelnie az osztályjogosítás-oktatói (CRI) bizonyítvány kiadásához szükséges követelményeknek;

- ii. több hajtóműves helikopterekre, meg kell felelnie a típusjogosítás-
oktatói (TRI) bizonyítvány kiadásához szükséges követelményeknek;
- h) egypilótás több motoros légijárműre vonatkozó osztály- vagy típusjogosítások megszerzéséhez, – az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek kivételével – feltéve, hogy, az oktató megfelel:
1. repülőgépek esetében, a CRI tanfolyamra az FCL.915.CRI a) pontban meghatározott előfeltételeknek, valamint az FCL.930.CRI és az FCL.935 által meghatározott követelményeknek;
 2. helikopterek esetében, az FCL.910.TRI c) 1. pontban meghatározott követelményeknek és az FCL.915.TRI b) 2. pontban a típusjogosítás-oktatói TRI(H) tanfolyamra meghatározott előfeltételeknek;
 - i. az FI, IRI, CRI, STI, MI vagy LAFI bizonyítvány, feltéve, hogy a repülésoktató (FI):
 1. végrehajtotta legalább:
 - i. az FI(S) esetében, legalább 50 repült óra vagy 150 felszállás repülés-
oktatását vitorlázó repülőgépen;
 - ii. az FI(B) esetében, legalább 50 repült óra vagy 50 felszállás repülés-
oktatását ballonon;
 - iii. az FI(A) vagy FI(H) esetében, ha a LAFI(A) vagy a LAFI(H)
megszerzését érintő oktatást végez, 150 óra repülés-oktatást a megfelelő
légijármű kategóriában;
 - iv. minden egyéb esetben, 500 óra repülés-oktatást a megfelelő légijármű
kategóriában;
 2. sikeresen teljesítette az FCL.935-tel összhangban végrehajtott
kompetenciafelmérést a megfelelő légijármű kategóriában, bizonyítva ezzel
egy repülés-oktató vizsgáztató (FIE) előtt az FI bizonyítvány megszerzését
érintő oktatási képességét;
- j) MPL-hez, feltéve, hogy a repülésoktató (FI):
1. a tanfolyam központi repülési fázisában legalább 500 óra repülést pilótaként
hajtott végre repülőgépen, amely tartalmaz legalább 200 óra repülés-oktatást;
 2. a tanfolyam alapfázisában:
 - i. rendelkezik több hajtóműves repülőgépre érvényes műszerjogosítással
(IR) és az IR oktatásának jogosultságával; és
 - ii. rendelkezik legalább 1500 óra repülési idővel többtagú személyzettel
folytatott üzemeltetésben.
 3. olyan FI esetében, aki már képesítéssel rendelkezik az ATP(A) vagy
CPL(A)/IR integrált tanfolyamon történő oktatásra, a 2. ii. pontban
meghatározott követelmény lecserélhető egy strukturált tanfolyam
elvégzésével, amely a következőkből áll:
 - i. MCC képesítés;
 - ii. egy MPL tanfolyam 3. fázisában 5 repülés-oktatási szakasz
megfigyelése;

- iii. egy MPL tanfolyam 4. fázisában 5 repülés-oktatási szakasz megfigyelése;
- iv. 5 üzemeltetői időszakos útvonal-orientált repülés-oktatási szakasz megfigyelése;
- v. az MCCI oktatói tanfolyam tartalma.

A repülésoktatónak ebben az esetben végre kell hajtania az első 5 oktatási szakaszt egy az MPL repülés-oktatásra képesítéssel rendelkező TRI(A), MCCI(A) vagy SFI(A) oktató felügyelete alatt.

FCL.910.FI FI – Korlátozott jogosultságok

- a) A repülésoktató (FI) jogosultságait korlátozni kell, miszerint repülés-oktatási tevékenységet az ATO által erre a célra kijelölt, ugyanarra a légi jármű kategóriára oktatói jogosultsággal rendelkező FI felügyelete mellett végezhet a következő esetekben:
 - 1. PPL, SPL, BPL és LAPL engedélyek kiadásához;
 - 2. az összes integrált tanfolyamon PPL szinten, repülőgépek és helikopterek esetében;
 - 3. osztály- és típusjogosításokhoz egy pilótás egy hajtóműves légi járművekre, osztály- és csoportkiterjesztésekhez ballonok esetében, valamint osztálykiterjesztésekhez léghajók esetében;
 - 4. az éjszakai, a vontatási és a műrepülő jogosításokhoz.
- b) A felügyelet alatt végzett kiképzés idején, az a) ponttal összhangban nem kaphatja meg növendék pilóta első egyedül repülésre bocsátásának és első útvonal repülésre bocsátásának engedélyezési jogosultságát.
- c) Az FI bizonyítvány a) és b) pontban meghatározott korlátozását fel kell oldani, ha a repülésoktató (FI) végrehajtott legalább:
 - 1. az FI(A) bizonyítványhoz 100 óra repülés-oktatási időt repülőgépen vagy TMG-n, továbbá felügyelte legalább 25 növendék egyedül repüléseit;
 - 2. az FI(H) bizonyítványhoz 100 óra repülés-oktatási időt helikopteren, továbbá felügyelte legalább 25 növendék egyedüli gyakorló repüléseit;
 - 3. az FI(As), FI(S) és FI(B) bizonyítványokhoz 15 óra vagy 50 felszállás repülés-oktatását, amely lefedi a PPL(As), az SPL, vagy a BPL szakszolgálati engedélyek megfelelő légi jármű kategóriában történő kiadásához szükséges teljes kiképzési programot.

FCL.915.FI FI – Előfeltételek

Az FI bizonyítvány kérelmezőjének rendelkeznie kell:

- a) az FI(A) és az FI(H) esetében:
 - 1. részesült legalább 10 óra műszerrepülés oktatásban a megfelelő légi jármű kategóriában, amely tartalmazhat legfeljebb 5 óra műszeres földi időt FSTD-ben;
 - 2. 20 óra VFR útvonalrepülési idővel a megfelelő légi jármű kategóriában PIC-ként; és

- b) ezen túlmenően, az FI(A)-hoz:
1. rendelkeznie kell legalább CPL(A) szakszolgálati engedéllyel; vagy
 2. rendelkeznie kell legalább PPL(A) szakszolgálati engedéllyel, valamint:
 - i. meg kell felelnie a CPL elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeknek; és
 - ii. rendelkeznie kell legalább 200 óra repülési idővel repülőgépen vagy TMG-n, melyből 150 óra legyen PIC-ként repült idő;
 3. rendelkeznie kell legalább 30 óra repült idővel egy motoros, dugattyús repülőgépen, amelyből 5 órát a repülési elővizsgát megelőző 6 hónap során az FCL.930.FI a) pontnak megfelelően teljesített;
 4. rendelkeznie kell egy VFR útvonalrepüléssel PIC-ként repülve, benne egy legalább 540 km (300 NM) hosszúságú repüléssel, amely során teljes megállással végződő leszállásokat kell két különböző repülőtéren végrehajtani;
- c) ezen túlmenően, az FI(H)-hoz, rendelkeznie kell 250 óra repülési idővel helikopteren, amelyből:
1. legalább 100 órát PIC-ként kellett, hogy teljesítsen, ha a kérelmező legalább CPL(H) engedélyes; vagy
 2. legalább 200 órát PIC-ként kellett, hogy teljesítsen, ha a kérelmező legalább PPL(H) engedélyes és megfelel a CPL elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeknek;
- d) az FI(As)-hez, rendelkeznie kell 500 óra, PIC-ként léghajón szerzett repülési idővel, amelyből 400 órát teljesített CPL(As) engedélyes PIC-ként;
- e) az FI(S)-hez, rendelkeznie kell PIC-ként szerzett 100 óra repülési idővel és 200 felszállással vitorlázó repülőgépen; Ezen túlmenően, amikor a kérelmező TMG-n akar repülés-oktatást végezni, teljesítenie kell 30 óra PIC-ként repült időt TMG-n, valamint egy az FCL.935-tel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérést TMG-n egy az FCL.905.FI j) pontja szerinti képesítéssel rendelkező repülésoktatóval;
- f) az FI(B)-hez, rendelkeznie kell 75 óra PIC-ként ballonon repült idővel, amelyből legalább 15 óra abban az osztályban legyen, amelyben a repülés-oktatást végezni fogja.

FCL.930.FI FI – Tanfolyam

- a) Az FI bizonyítványt kérelmezőnek sikeres egyedi repülési elővizsgát kell tennie egy az FCL.905.FI i) pontja szerinti képesítéssel rendelkező repülésoktatóval a tanfolyam kezdési időpontját megelőző 6 hónapon belül annak felmérése érdekében, hogy képes-e a tanfolyam elvégzésére. Ezt a repülési elővizsgát a jelen rész 9. függeléké szerinti osztály- és típusjogosításhoz szükséges készségellenőrzés alapján kell elvégezni.
- b) Az FI tanfolyamnak tartalmaznia kell:
1. 25 óra tanítás és tanulás ismereteket;
 2. i. az FI(A), az FI(H) és az FI(As) esetében, legalább 100 óra elméleti ismeretek képzést, beleértve az előrehaladást felmérő vizsgákat;

- ii. az FI(B) vagy az FI(S) esetében, legalább 30 óra elméleti ismeretek képzést, beleértve az előrehaladást felmérő vizsgákat;
- 3. i. az FI(A), és az FI(H) esetében, legalább 30 órás repülés-oktatást, amelyből 25 óra kétkormányos repülés-oktatást, amelyből 5 óra hajtható végre FFS-ben, FNPT I-ben vagy FTD 2/3-ban;
- ii. az FI(As) esetében, legalább 20 óra repülés-oktatást, amelyből 25 óra kétkormányos repülés-oktatás kell, hogy legyen;
- iii. az FI(S) esetében, legalább 6 repült óra vagy 20 felszállás repülés-oktatást;
- iv. a TMG-n oktatást végző FI(S) esetében, legalább 6 óra kétkormányos repülés-oktatást TMG-n;
- v. az FI(B) esetében, legalább 3 repült óra beleértve 3 felszállás repülés-oktatást;
- c) Annak a pilótának, aki rendelkezik, vagy valaha rendelkezett LAFI(B) vagy LAFI(S) bizonyítvánnyal, az FI bizonyítványhoz, ugyanabban a légijármű kategóriában teljes egészében be kell számítani az a) és b) pontban leírt követelményekbe.
- d) Annak a pilótának, aki rendelkezik, vagy valaha rendelkezett LAFI(A) vagy LAFI(H) bizonyítvánnyal, az FI bizonyítványhoz, ugyanabban a légijármű kategóriában 50 órát be kell számítani a b) 2. i. pontban leírt követelményekbe, valamint 12 órát be kell számítani a b) 3. i. pontban leírt követelményekbe.
- e) Egy másik légijármű kategóriában repülésoktató bizonyítvány kérvényezésekor a pilótának, aki rendelkezik, vagy valamikor rendelkezett:
 - 1. FI(A), FI(H) vagy FI(As) bizonyítvánnyal, 55 órát be kell számítani a b) 2. i. pontban leírt követelményekbe, vagy 18 órát a b) 2. ii. pontban leírt követelményekbe;
 - 2. LAFI(A) vagy LAFI(H) bizonyítvánnyal, 40 órát be kell számítani a b) 2. i. pontban leírt követelményekbe, vagy 18 órát a b) 2. ii. pontban leírt követelményekbe;
 - 3. LAFI(S) vagy LAFI(B), illetve FI(B) vagy FI(S) bizonyítvánnyal, 18 órát be kell számítani a b) 2. pontban leírt követelményekbe.

FCL.940.FI FI – Meghosszabbítás és megújítás

- a) Az FI bizonyítvány meghosszabbításához az engedélyesnek az alábbi három követelményből kettőt kell teljesítenie:
 - 1. végre kell hajtania:
 - i. az FI(A) és az FI(H) esetében, legalább 50 óra repülés-oktatást a megfelelő légijármű kategóriában a bizonyítvány érvényességi ideje alatt LAFI-ként, FI-ként, TRI-ként, CRI-ként, IRI-ként, MI-ként vagy vizsgáztatóként. Amennyiben a műszerjogosítás (IR) oktatásának jogosultságait is meg kell hosszabbítani, akkor ebből az időből 10 óra műszerjogosítás repülés-oktatás kell hogy legyen, amelyet az engedélyes az FI bizonyítvány érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül teljesített;

- ii. az FI(As) esetében, legalább 20 óra repülés-oktatást léghajón FI-ként, IRI-ként vagy vizsgáztatóként a bizonyítvány érvényességi ideje alatt. Amennyiben a műszerjogosítás (IR) oktatásának jogosultságait is meg kell hosszabbítani, akkor ebből az időből 10 óra műszerjogosítás repülés-oktatás kell hogy legyen, amelyet az engedélyes az FI bizonyítvány érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül teljesített;
 - iii. az FI(S) esetében, a bizonyítvány érvényességi ideje alatt legalább 30 óra vagy 60 felszállás repülés-oktatást kell teljesítenie vitorlázó repülőgépen, segédmotoros vitorlázó repülőgépen vagy TMG-n LAFI-ként, FI-ként vagy vizsgáztatóként;
 - iv. az FI(B) esetében, legalább 6 óra repülés-oktatást ballonon LAFI-ként, FI-ként vagy vizsgáztatóként a bizonyítvány érvényességi ideje alatt;
2. részt vesz egy oktatói ismeret-felújító szemináriumon, a repülésoktatói (FI) bizonyítvány érvényességi ideje alatt;
 3. sikeresen meg kell felelnie egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 követelményeivel összhangban, az FI bizonyítvány érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül.
- b) Az FI(A) vagy az FI(H) esetében, legalább minden második meghosszabbítás alkalmával, illetve az FI(As), az FI(S) és az FI(B) esetében minden harmadik meghosszabbítás alkalmával az engedélyesnek sikeresen meg kell felelnie egy az FCL.935 követelményeivel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérésen.
- c) *Megújítás.* Az FI bizonyítvány lejártá esetén a megújítást megelőző 12 hónapban a kérelmező:
1. vegyen részt egy oktatói ismeret-felújító szemináriumon;
 2. feleljen meg sikeresen egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 követelményeivel összhangban.

4. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Típusjogosítás-oktató (TRI)

FCL.905.TRI TRI – Jogosultságok és feltételek

A típusjogosítás-oktató (TRI) jogosultságai szerint oktathat:

- a) műszerjogosítások meghosszabbítására és megújítására, feltéve, hogy a típusjogosítás-oktató (TRI) rendelkezik érvényes műszerjogosítással (IR);
- b) a TRI vagy SFI kiadását célzó képzésben, feltéve, hogy az engedélyes rendelkezik 3 éves típusjogosítás-oktatói (TRI) tapasztalattal; és
- c) az egypilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:
 1. az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek típusjogosításainak kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, ha a kérelmező az egypilótás üzemeltetés jogosultságainak megszerzésére törekszik.

A TRI(SPA) jogosultságok kiterjeszhetőek a többpilótás üzemeltetésben működtetett egypilótás nagyteljesítményű komplex repülőgépekre szóló típusjogosítások repülés-oktatására, feltéve, hogy a TRI:

- i. rendelkezik hajózó személyzeti együttműködés oktatói (MCCI) bizonyítvánnyal; vagy
 - ii. rendelkezik, vagy rendelkezett TRI bizonyítvánnyal többpilótás repülőgépre.
2. az MPL tanfolyam alapfázisában, feltéve, hogy rendelkezik többpilótás üzemeltetésre kiterjesztett jogosultságokkal, valamint rendelkezik, vagy valamikor rendelkezett FI(A) vagy IRI(A) bizonyítvánnyal.
- d) a többpilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:
1. típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából:
 - i. többpilótás repülőgépekre;
 - ii. egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépekre, ha a kérelmező az többpilótás üzemeltetés jogosultságainak megszerzésére törekszik;
 2. MCC tanfolyamon;
 3. az MPL tanfolyam alap, közbenső és haladó fázisaiban, feltéve, hogy az alap fázisra rendelkeznek FI(A) vagy IRI(A) bizonyítvánnyal;
- e) a helikopterre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:
1. a helikopter típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából;
 2. MCC tanfolyamon, feltéve, hogy rendelkezik többpilótás helikopter típusjogosítással;
 3. az egy hajtóműves IR(H) többhajtóműves IR(H)-ra történő kiterjesztéséhez.
- f) a helyből felszálló repülőgépre jogosultsággal rendelkező típusjogosítás-oktató (TRI) esetében:
1. a helyből felszálló repülőgép típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából;
 2. MCC tanfolyamon.

FCL.910.TRI TRI – Korlátozott jogosultságok

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

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

- (b) *Repülőgép- és helyből felszálló repülőgép típusjogosítás-oktató – TRI(A) és TRI(PL).* A típusjogosítás-oktató (TRI) jogosultságai arra a repülőgép vagy helyből felszálló repülőgép típusra korlátozódnak, amelyeken a kiképzésre és a

kompetenciafelmérésre sor került. A TRI jogosultságai akkor terjeszthetők ki további típusokra, ha a TRI:

1. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban teljesített legalább 15 útvonal szakaszt, beleértve felszállásokat és leszállásokat a megfelelő légi jármű típuson, amelyből 7 szakasz teljesíthető FFS-ben;
2. teljesítette a vonatkozó TRI tanfolyam műszaki képzés és repülés-oktatás részét;
3. sikeresen teljesítette az FCL.935-tel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérés vonatkozó részeit bizonyítva ezzel egy a K. rész (Subpart) szerint képesített FIE vagy TRE vizsgáztatónak, hogy képes egy pilótát oktatni a típusjogosítás kiadásához szükséges szintig, beleértve a repülés előtti-, a repülés utáni- eligazításokat, valamint az elméleti ismeretek képzést.

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

1. A TRI(H) jogosultságai arra a helikopter típusra korlátozódnak, amelyen a típusjogosítás-oktatói bizonyítvány kibocsátásához szükséges jártassági vizsgára sor került. A TRI jogosultságai akkor terjeszthetők ki további típusokra, ha a TRI:
 - i. teljesítette a megfelelő TRI tanfolyam típusműszaki részét az alkalmazandó helikoptertípuson, vagy az azt a típust képviselő FSTD-n;
 - ii. végrehajtott legalább 2 óra repülés-oktatást az alkalmazandó típuson, egy megfelelő képesítéssel rendelkező TRI(H) felügyelete mellett; és
 - iii. sikeresen teljesítette az FCL.935-tel összhangban végrehajtott kompetenciafelmérés vonatkozó részeit bizonyítva ezzel egy a K. rész (Subpart) szerint képesített FIE vagy TRE vizsgáztatónak, hogy képes egy pilótát oktatni a típusjogosítás kiadásához szükséges szintig, beleértve a repülés előtti-, a repülés utáni- eligazításokat, valamint az elméleti ismeretek képzést.
2. A TRI(H) jogosultságainak ugyanazon a típusú helikopteren egypilótás jogosultságokról többpilótás jogosultságokra történő kiterjesztése előtt, az engedélyesnek rendelkeznie kell legalább 100 óra többpilótás repüléssel ezen a típuson.

d) A fenti bekezdésben leírtaktól eltérve, az FCL.725 e) szerint kiadott típusjogosítással rendelkező TRI bizonyítvány engedélyese jogosult TRI jogosultságainak az új típusra történő kiterjesztésére.

FCL.915.TRI TRI – Előfeltételek

A TRI bizonyítvány kérelmezőjének rendelkeznie kell:

- a) CPL, MPL, vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel a megfelelő légi jármű kategóriában;
- b) a többpilótás repülőgép típusjogosítás-oktató [TRI(MPA)] bizonyítványhoz:
 1. rendelkeznie kell 1500 óra repült idővel pilótaként többpilótás repülőgépen; és

2. a kérelem benyújtásának dátumát megelőző 12 hónapon belül teljesített legalább 30 útvonal szakaszt, beleértve felszállásokat és leszállásokat PIC-ként vagy másodpilótaként a megfelelő repülőgép típuson, amelyből 15 szakasz teljesíthető az adott típust képviselő FFS-ben;
- c) az egypilótás repülőgép típusjogosítás-oktató TRI(SPA) bizonyítványhoz:
1. a kérelem benyújtásának dátumát megelőző 12 hónapon belül teljesített legalább 30 útvonal szakaszt, beleértve felszállásokat és leszállásokat PIC-ként a megfelelő repülőgép típuson, amelyből 15 szakasz teljesíthető az adott típust képviselő FFS-ben; és
 2.
 - i. legalább 500 óra repülést pilótaként teljesített repülőgépen, beleértve 30 óra a megfelelő repülőgép típuson PIC-ként repült időt; vagy
 - ii. rendelkezik vagy valamikor rendelkezett több hajtóműves repülőgépre érvényes FI bizonyítvánnyal és IR(A) jogosultságokkal;
- d) a helikopter típusjogosítás-oktató TRI(H) bizonyítványhoz:
1. az egypilótás egy hajtóműves helikopter TRI(H) bizonyítványhoz, teljesített 250 repült órát pilótaként helikopteren;
 2. az egypilótás több hajtóműves helikopter TRI(H) bizonyítványhoz, 500 óra repülést pilótaként teljesített helikopteren, beleértve 100 óra egypilótás több hajtóműves helikopteren PIC-ként repült időt;
 3. a többpilótás egy hajtóműves helikopter TRI(H) bizonyítványhoz, teljesített 1000 óra repülési időt pilótaként helikopteren, beleértve:
 - i. 350 repült órát pilótaként többpilótás helikopteren; vagy
 - ii. annak a kérelmezőnek aki már rendelkezik TRI(H) bizonyítvánnyal egypilótás több hajtóműves helikopterrel, 100 repült óra az adott típus pilótájaként, többpilótás üzemeltetésben.
 4. Az FI(H) bizonyítvánnyal rendelkezőnek teljes mértékben be kell számítani az 1. és 2. pont egypilótás helikopterrel vonatkozó követelményeibe;
- e) a repülőgép- és helyből felszálló repülőgép típusjogosítás-oktatói [TRI(PL)] bizonyítványhoz:
1. rendelkeznie kell 1500 óra repült idővel pilótaként többpilótás repülőgépen, helyből felszálló repülőgépen, vagy többpilótás helikopteren; és
 2. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapon belül teljesített 30 útvonal szakaszt, beleértve felszállásokat és leszállásokat PIC-ként vagy másodpilótaként a megfelelő helyből felszálló repülőgép típuson, amelyből 15 szakasz teljesíthető az adott típust képviselő FFS-ben;

FCL.930.TRI TRI – Tanfolyam

- a) A típusjogosítás-oktatói (TRI) tanfolyam legalább a következőket foglalja magában:
1. 25 óra tanítás és tanulás ismereteket;
 2. 10 óra műszaki képzést, beleértve a műszaki ismeretek felülvizsgálatát, az óratervek előkészítését, valamint a tantermi / szimulátor oktatási képességek kifejlesztését;

3. 5 óra repülés-oktatást a megfelelő légi járműben vagy az azt az egy pilótás légi járművet képviselő szimulátorban, és 10 órát a többpilótás légi járműben, vagy az azt képviselő szimulátorban.
- b) Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik, vagy valaha rendelkezett oktatói bizonyítvánnyal, teljes mértékben be kell számítani az a) 1. pontban leírt követelménybe.
 - c) Annak a TRI bizonyítvány kérelmezőnek, aki rendelkezik SFI bizonyítvánnyal a vonatkozó típusra, teljes mértékben be kell számítani a jelen bekezdés követelményeibe, a szimulátorban történő repülés-oktatásra korlátozott TRI bizonyítvány kiadásához.

FCL.935.TRI TRI – Kompetenciafelmérés

Amennyiben a típusjogosítás-oktató (TRI) kompetenciafelmérését FFS-ben végzik, úgy a TRI bizonyítványt korlátozni kell FFS-ben történő repülés-oktatásra.

A korlátozást akkor kell feloldani, amikor a típusjogosítás-oktató (TRI) sikeresen teljesítette a kompetenciafelmérést a légi járművön.

FCL.940.TRI TRI – Meghosszabbítás és megújítás

- a) Meghosszabbítás. A TRI bizonyítvány meghosszabbításához annak érvényességi ideje alatt a kérelmező teljesítsen az alábbi három követelményből kettőt:
 1. hajtson végre 50 óra repülés-oktatást valamennyi légi jármű típuson, amelyben az oktatási jogosultságait birtokolja, vagy az azokat a típusokat képviselő FSTD-ben, amelyből legalább 15 órát a TRI bizonyítvány érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül teljesített.

A TRI(A) és a TRI(PL) esetében, ezt a repülés-oktatási időt típusjogosítás-oktatóként (TRI), vagy típusjogosítás vizsgáztatóként (TRE), illetve földi repülés-gyakorló berendezésen oktatóként (SFI), vagy szimulátor vizsgáztatóként (SFE) kell lerepülni. A TRI(H) esetében az FI-ként, műszerjogosítás-oktatóként (IRI), szimulátor-oktatóként (STI) vagy bármilyen fajta vizsgáztatóként repült idő szintén megfelelő erre a célra;
 2. vegyen részt oktatói ismeret-felújító képzésben TRI-ként egy ATO-nál;
 3. feleljen meg sikeresen egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 követelményeivel összhangban.
- b) A TRI bizonyítvány legalább minden második meghosszabbítása alkalmával az engedélyesnek meg kell felelnie az a) 3. pont követelményének.
- c) Amennyiben egy személy ugyanabban a légi jármű kategóriában egynél több légi jármű típuson rendelkezik TRI bizonyítvánnyal, akkor a fenti a) 3. pontban meghatározott kompetenciafelmérés azon típusok egyikében történő végrehajtása meghosszabbítja a TRI bizonyítványt az ugyanazon a kategórián belül birtokolt többi típusra is.
- d) *Egyedi követelmények a TRI(H) bizonyítvány meghosszabbítására.* Egy FI(H) bizonyítvánnyal rendelkező típusjogosítás-oktatónak [TRI(H)] a vonatkozó típuson a fenti a) pontban leírt követelmények teljesítését teljes egészében jóvá kell írni. Ebben az esetben, a TRI(H) bizonyítvány érvényes lesz az FI(H) bizonyítvány lejártának időpontjáig.

- e) *Megújítás.* A TRI bizonyítvány lejártá esetén a megújítást megelőző 12 hónapban a kérelmező:
1. vegyen részt oktatói ismeret-felújító képzésen TRI-ként egy ATO-nál, amelynek tartalmaznia kell a TRI tanfolyam vonatkozó elemeit; és
 2. kompetenciafelmérésen kell sikeresen megfelelnie az FCL.935 követelményeivel összhangban minden légi jármű típuson, amelyiken az oktatói jogosultságainak megújítását kérvényezte.

5. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Osztályjogosítás-oktató (CRI)

FCL.905.CRICRI – Jogosultságok és feltételek

- a) Az osztályjogosítás-oktató (CRI) jogosultságai szerint oktathat:
1. az egypilótás nem nagy teljesítményű egyszerű konstrukciójú repülőgépek osztály- és típusjogosításainak kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, ha a kérelmező az egypilótás üzemeltetésben történő repülés jogosultságainak megszerzésére törekszik;
 2. a vontatási és a műrepülő jogosításokhoz a repülőgép kategóriában, feltéve, hogy a CRI oktató rendelkezik a megfelelő jogosítással és oktatási képességét arra a jogosításra bizonyította egy az FCL.905.FI i) pontja szerinti képesítéssel rendelkező repülésoktatónak (FI);

Az osztályjogosítás-oktató (CRI) jogosultságai arra a repülőgép osztályra és típusra korlátozódnak, amelyben a kompetenciafelmérésre sor került. A CRI jogosultságai akkor terjeszthetők ki további osztályokra és típusokra, ha a CRI az utóbbi 12 hónapban végrehajtott:

1. 15 óra repülést PIC-ként a megfelelő osztályba és típusba tartozó repülőgépen;
2. egy kiképzési repülést jobb ülésből, egy a másik pilótaülést elfoglaló, ugyanarra a légi járműosztályra kategóriára képesítéssel rendelkező CRI vagy FI oktató felügyelete mellett.

FCL.915.CRICRI – Előfeltételek

A CRI bizonyítvány kérelmezőjének rendelkeznie kell legalább:

- a) több hajtóműves repülőgépekre:
1. 500 óra pilótaként repült idővel, repülőgépen;
 2. 30 óra PIC-ként repült idővel a megfelelő osztályba és típusba tartozó repülőgépen;
- b) egy hajtóműves repülőgépekre:
1. 300 óra pilótaként repült idővel, repülőgépen;
 2. 30 óra PIC-ként repült idővel a megfelelő osztályba és típusba tartozó repülőgépen.

FCL.930.CRICRI – Tanfolyam

- a) Az CRI tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább:
1. 25 óra tanítás és tanulás ismeretek oktatás;

2. 10 óra műszaki képzést, beleértve a műszaki ismeretek felülvizsgálatát, az óratervek előkészítését, valamint a tantermi / szimulátor oktatási képességek kifejlesztését;
 3. 5 óra repülés-oktatást több hajtóműves repülőgépen, vagy 3 óra repülés-oktatást egy hajtóműves repülőgépen, amelyet egy az FCL.905.FI i) pontja szerinti képesítéssel rendelkező FI(A) repülésoktató tart.
- b) Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik, vagy valaha rendelkezett oktatói bizonyítvánnyal, teljes mértékben be kell számítani az a) 1. pontban leírt követelménybe.

FCL.940.CRICRI – Meghosszabbítás és megújítás

- a) A CRI bizonyítvány meghosszabbításához a kérelmezőnek a CRI bizonyítvány érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónap során:
1. rendelkeznie kell legalább 10 óra CRI szerepében, repülés-oktatásban szerzett repülési idővel. Amennyiben a kérelmező egy hajtóműves és több hajtóműves repülőgépekre is rendelkezik CRI jogosultságokkal, akkor a 10 óra repülés-oktatást egyenlő arányban kell megosztani az egy hajtóműves és több hajtóműves repülőgépek között; vagy
 2. vegyen részt oktatói ismeret-felújító képzésben CRI-ként egy ATO-nál; vagy
 3. feleljen meg sikeresen egy kompetenciafelmérésen az FCL.935 követelményeivel összhangban, szükség szerint egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen.
- b) A CRI bizonyítvány legalább minden második meghosszabbítása alkalmával az engedélyesnek meg kell felelnie az a) 3. pont követelményének.
- c) *Megújítás.* A CRI bizonyítvány lejárt esetén a megújítást megelőző 12 hónapban a kérelmező:
1. vegyen részt oktatói ismeret-felújító képzésben CRI-ként egy ATO-nál;
 2. feleljen meg sikeresen egy az FCL.935-ben meghatározott kompetenciafelmérésen.

6. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Műszerjogosítás-oktató (IRI)

FCL.905.IRI IRI – Jogosultságok és feltételek

- a) A műszerjogosítás-oktató (IRI) jogosultságai műszerjogosítás (IR) kiadásához, meghosszabbításához és megújításához történő oktatás végzésére terjednek ki.
- b) *Egyedi követelmények az MPL tanfolyamra.* Az MPL a tanfolyam alapfázisában történő oktatáshoz az IRI(A) oktató:
1. rendelkezzen több hajtóműves repülőgépre érvényes műszerjogosítással (IR); és
 2. rendelkezzen legalább 1500 óra repülési idővel többtagú személyzettel folytatott üzemeltetésben.
 3. olyan IRI esetében, aki már képesítéssel rendelkezik az ATP(A) vagy CPL(A)/IR integrált tanfolyamon történő oktatásra, a b) 2. pontban

meghatározott követelmény lecserélhető egy az FCL.905.FI j) 3. pont szerinti tanfolyam elvégzésével.

FCL.915.IRI IRI – Előfeltételek

Az IRI bizonyítvány kérelmezője:

- a) az IRI(A)-hoz:
 - 1. rendelkezzen legalább 800 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési idővel, amelyből legalább 400 órát repülőgépen teljesített; és
 - 2. a több hajtóműves repülőgépekre IRI(A) bizonyítványt kérelmező esetében, feleljen meg az FCL.915.CRI a) pont követelményeinek;
- b) az IRI(H)-hoz:
 - 1. rendelkezzen legalább 500 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési idővel, amelyből legalább 250 óra műszeres repült időt helikopteren teljesített; és
 - 2. a többpilótás helikopterekre IRI(H) bizonyítványt kérelmező esetében, feleljen meg az FCL.905.FI g) 3. ii. pont követelményeinek;
- c) az IRI(As)-hez rendelkezzen legalább 300 óra IFR repülési idővel, amelyből legalább 100 óra műszeres repült időt léghajón teljesített.

FCL.930.IRI IRI – Tanfolyam

- a) Az IRI tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább:
 - 1. 25 óra tanítás és tanulás ismeretek oktatást;
 - 2. 10 óra műszaki képzést, beleértve a műszeres elméleti ismeretek felülvizsgálatát, az óratervek előkészítését, valamint a tantermi oktatási képességek kifejlesztését;
 - 3.
 - i. az IRI(A)-hoz legalább 10 óra repülés-oktatást repülőgépen, FFS-ben, FTD 2/3-ban vagy FNPT II-ben. Az FI(A) bizonyítvánnyal rendelkezők esetében ez az óraszám 5-re csökken;
 - ii. az IRI(H)-hoz legalább 10 óra repülés-oktatást helikopteren, FFS-ben, FTD 2/3-ban vagy FNPT II/III-ban;
 - iii. az IRI(As)-hez legalább 10 óra repülés-oktatást léghajón, FFS-ben, FTD 2/3-ban vagy FNPT II-ben;
- b) A repülés-oktatást egy az FCL.905.FI i) pontja szerinti képesítéssel rendelkező FI repülésoktató kell, hogy tartsa.
- c) Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik, vagy valaha rendelkezett oktatói bizonyítvánnyal, teljes mértékben be kell számítani az a) 1. pontban leírt követelménybe.

FCL.940.IRI IRI – Meghosszabbítás és megújítás

Az IRI bizonyítvány meghosszabbításához és megújításához az engedélyesnek meg kell felelnie az FI bizonyítvány meghosszabbításával és megújításával szemben az FCL.940.FI szerint támasztott követelményeknek.

7. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Földi repülés-gyakorló berendezésen oktató (SFI)

FCL.905.SFI SFI – Jogosultságok és feltételek

Az SFI oktató jogosultságai a vonatkozó légi jármű kategórián belül, földi repülés-gyakorló berendezésen történő oktatásra terjednek ki:

- a) műszerjogosítás (IR) kiadásához, meghosszabbításához és megújításához, feltéve, hogy rendelkezik, vagy rendelkezett IR-el a vonatkozó légi jármű kategóriában, valamint elvégezte a műszerjogosítás-oktatói (IRI) tanfolyamot; és
- b) az egypilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező SFI esetében:
 1. az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek típusjogosításainak kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából, ha a kérelmező az egypilótás üzemeltetés jogosultságainak megszerzésére törekszik.

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

 - i. rendelkezik hajózó személyzeti együttműködés oktatói (MCCI) bizonyítvánnyal; vagy
 - ii. rendelkezik, illetve rendelkezett TRI bizonyítvánnyal többpilótás repülőgépre; és
 2. feltéve, hogy az SFI(SPA) jogosultságait kiterjesztették többpilótás üzemeltetésre az 1. ponttal összhangban:
 - i. MCC-re;
 - ii. az MPL tanfolyam alapfázisára;
- c) az többpilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező SFI esetében:
 1. típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából:
 - i. többpilótás repülőgépekre;
 - ii. egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépekre, ha a kérelmező az többpilótás üzemeltetés jogosultságainak megszerzésére törekszik;
 2. MCC-re;
 3. az MPL tanfolyam alap, közbelső és haladó fázisaira, feltéve, hogy az oktató az alap fázisra rendelkezik FI(A) vagy IRI(A) bizonyítvánnyal.
- d) a helikopterre jogosultsággal rendelkező SFI esetében:
 1. a helikopter típusjogosítások kiadása, meghosszabbítása és megújítása céljából;
 2. MCC képzésre, ha a TRI oktató rendelkezik oktatói jogosultságokkal többpilótás helikopterekre.

FCL.910.SFI SFI – Korlátozott jogosultságok

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

A jogosultságok akkor terjeszthetők ki ugyanazon légi jármű osztály további típusait képviselő egyéb FSTD berendezésekre, amikor az engedélyes:

- a) megfelelően elvégezte a vonatkozó típusjogosítás tanfolyam szimulátor feladatait; és
- b) egy teljes körű típusjogosítás tanfolyamon végrehajtott legalább 3 óra, az SFI feladataival kapcsolatos repülés-oktatást a megfelelő típuson egy erre a célra képesítéssel rendelkező TRE vizsgáztató felügyelete mellett és a számára megfelelő módon.

FCL.915.SFI SFI – Előfeltételek

Az SFI bizonyítvány kérelmezője:

- a) rendelkezik vagy valamikor rendelkezett CPL, MPL, vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel a megfelelő légi jármű kategóriában;
- b) a kérelem benyújtásának dátumát megelőző 12 hónapon belül teljesített egy adott típusjogosítás kiadásához szükséges készségellenőrzést, egy a megfelelő típust képviselő FFS-ben; és
- c) ezen túlmenően, az többpilótás repülőgépre jogosultsággal rendelkező SFI(A) és az SFI(PL) rendelkezik:
 1. legalább 1500 óra pilótaként repült idővel, többpilótás repülőgépen vagy helyből felszálló repülőgépen (amelyik alkalmazható);
 2. pilótaként vagy megfigyelőként, a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban, teljesített legalább:
 - i. 3 útvonalszakaszt a megfelelő légi jármű típus pilótafülkéjében; vagy
 - ii. 2 járatorientált repülőképzés-alapú szimulátor munkaszakaszt, amelyet egy képesítéssel rendelkező hajózószemélyzet hajtott végre a megfelelő típus pilótafülkéjében. A szimulátor munkaszakaszoknak tartalmazniuk kell kettő egyenként 2 órás repülést két különböző repülőtér között, valamint az ezzel kapcsolatos repülés előtti tervezést és a repülés utáni eligazítást;
- d) ezen túlmenően, az egypilótás nagyteljesítményű komplex repülőgépre jogosultsággal rendelkező SFI(A) oktató:
 1. teljesített legalább 500 óra repülési időt, PIC-ként egypilótás repülőgépen;
 2. rendelkezik vagy valamikor rendelkezett több hajtóműves IR(A) jogosítással; és
 3. megfelel a c) 2. pont követelményeinek.
- e) ezen túlmenően, az SFI(H) oktató:
 1. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban teljesített pilótaként vagy megfigyelőként, legalább 1 óra repülési időt a megfelelő típus pilótafülkéjében; és
 2. a többpilótás helikopterek esetében, rendelkezik legalább 1000 óra helikopter pilótaként szerzett repülési tapasztalattal, benne legalább 350 óra többpilótás helikopteren pilótaként repült időt;

3. az egypilótás több hajtóműves helikopterek esetében, teljesített 500 óra repülést pilótaként helikopteren, beleértve 100 óra egypilótás több hajtóműves helikopteren PIC-ként repült időt;
4. az egypilótás egy hajtóműves helikopterek esetében, teljesített 250 óra repülést pilótaként helikopteren.

FCL.930.SFI SFI – Tanfolyam

- a) Az SFI tanfolyamnak tartalmaznia kell:
 1. a megfelelő típusjogosítás tanfolyam FFS feladatait;
 2. a TRI tanfolyam feladatait.
- b) Annak az FSI bizonyítvány kérelmezőnek, aki rendelkezik TRI bizonyítvánnyal a vonatkozó típusra, teljes mértékben be kell számítani a jelen bekezdés követelményeibe.

FCL.940.SFI SFI – Meghosszabbítás és megújítás

- a) Meghosszabbítás. Az SFI bizonyítvány meghosszabbításához annak érvényességi ideje alatt a kérelmező teljesítsen az alábbi három követelményből kettőt:
 1. hajtson végre 50 óra repülést oktatóként vagy vizsgáztatóként FSTD-ben, amelyből legalább 15 órát az SFI bizonyítvány érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül teljesített;
 2. vegyen részt oktatói ismeret-felújító képzésben SFI-ként egy ATO-nál;
 3. feleljen meg sikeresen a kompetenciafelmérés vonatkozó részeken az FCL.935 követelményeivel összhangban;
- b) Ezen túlmenően, a kérelmezőnek teljesítenie kell az adott légi jármű típusjogosítások kiadásához szükséges készségellenőrzéseket, egy azokat a típusokat képviselő FFS-ben, amelyekre jogosultságait birtokolja.
- c) Az SFI bizonyítvány legalább minden második meghosszabbítása alkalmával az engedélyesnek meg kell felelnie az a) 3. pont követelményének.
- d) *Megújítás.* Az SFI bizonyítvány lejárt esetén a kérvény benyújtását megelőző 12 hónapban a kérelmező:
 1. teljesítse az SFI tanfolyam szimulátor feladatait;
 2. tegyen eleget az a) 2-3. és a c) pontokban meghatározott követelményeknek.

8. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Hajózó személyzeti együttműködés oktató (MCCI)

FCL.905.MCCI MCCI – Jogosultságok és feltételek

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

FCL.910.MCCI MCCI – Korlátozott jogosultságok

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

A jogosultságok akkor terjeszthetők ki további légijármű típusokat képviselő FSTD berendezésekre, amikor az engedélyes az MCCI tanfolyam gyakorlati képzését befejezte az adott típusú FNPT II/III MCC, FTD 2/3 vagy FFS berendezésen.

FCL.915.MCCI MCCI – Előfeltételek

Az MCCI bizonyítvány kérelmezője:

- a) rendelkezik vagy valamikor rendelkezett CPL, MPL, vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel a megfelelő légijármű kategóriában;
- b) rendelkezik legalább:
 1. repülőgépek, léghajók és helyből felszálló repülőgépek esetében, 1500 óra pilótaként több pilótás üzemeltetésben szerzett repülési tapasztalattal;
 2. a helikopterek esetében, legalább 1000 óra pilótaként több pilótás üzemeltetésben szerzett repülési tapasztalattal, amelyből legalább 350 óra a többpilótás helikopteren repült idő;

FCL.930.MCCI MCCI – Tanfolyam

- a) Az MCCI tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább:
 1. 25 óra tanítás és tanulás ismeretek oktatást;
 2. azzal az FSTD-vel kapcsolatos műszaki képzést, amelyben a kérelmező oktatni akar;
 3. 3 óra gyakorlati oktatást, ami lehet repülés-oktatás vagy MCC oktatás a vonatkozó FNPT II/III MCC, FTD 2/3 vagy FFS berendezésen, egy az ATO által erre a célra kijelölt TRI, SFI vagy MCCI oktató felügyelete mellett. Ez a felügyelet melletti repülés-oktatási idő magában foglalja a kérelmező kompetenciafelmérését is az FCL.920-ban meghatározottak szerint.
- b) Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik, vagy valaha rendelkezett FI, TRI, CRI, IRI vagy SFI bizonyítvánnyal, teljes mértékben be kell számítani az a) 1. pontban leírt követelménybe.

FCL.940.MCCI MCCI – Meghosszabbítás és megújítás

- a) Az MCCI bizonyítvány meghosszabbításához a kérelmezőnek meg kell felelnie az FCL.930.MCCI a) 3. pont követelményeinek a vonatkozó FNPT II/III, FTD 2/3 vagy FFS berendezésen, az MCCI bizonyítvány érvényességi idejének utolsó 12 hónapjában.
- b) *Megújítás.* Az MCCI bizonyítvány lejárt esetén, a kérelmezőnek teljesítenie kell az FCL.930.MCCI a) 2. és 3. pont követelményeit a vonatkozó FNPT II/III MCC, FTD 2/3 vagy FFS berendezésen.

9. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Szimulátor-oktató (STI)

FCL.905.STI STI – Jogosultságok és feltételek

- a) Az STI oktató jogosultságai a megfelelő légijármű kategórián belül, földi repülés-gyakorló berendezésen történő oktatásra terjednek ki a következőkhöz:
 - 1. szakszolgálati engedély kiadásához;
 - 2. műszerjogosítás (IR), osztály- és típusjogosítás kiadásához, meghosszabbításához és megújításához, egypilótás légijárműre, az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek kivételével.
- b) *Az STI(A) oktató kiegészítő jogosultságai.* Az STI(A) oktató jogosultságainak tartalmaznia kell a földi repülés-gyakorló berendezésen történő oktatást az MPL integrált tanfolyam központi repülési képesség fejlesztő képzése során.

FCL.910.STI STI – Korlátozott jogosultságok

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

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

- a) teljesítette a TRI tanfolyam FFS feladatait a megfelelő típuson;
- b) a kérelem benyújtásának dátumát megelőző 12 hónapon belül sikeresen teljesítette az adott légijármű típusjogosításához szükséges készségellenőrzést, egy a megfelelő típust képviselő FFS-ben;
- c) egy típusjogosítás tanfolyamon végrehajtott legalább egy az STI feladataival kapcsolatos FSTD munkaszakaszt legalább 3 órás időtartammal, a megfelelő típuson, egy repülés-oktató vizsgáztató (FIE) felügyelete alatt.

FCL.915.STI STI – Előfeltételek

Az STI bizonyítvány kérelmezője:

- a) rendelkezik vagy a kérvény benyújtását megelőző 3 évben rendelkezett olyan pilóta szakszolgálati engedéllyel és oktatói jogosultságokkal, amelyek megfelelnek azoknak a tanfolyamoknak, amelyeken oktatást szándékozik végezni;
- b) a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapon belül egy FNTP-ben teljesítette az adott osztály- vagy típusjogosításhoz szükséges készségellenőrzést.

Annak az STI(A) kérelmezőnek, aki alapszintű műszerrepülés gyakorló berendezésen (BITD) kíván oktatni, csak a PPL(A) szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgának megfelelő feladatokat* kell elvégeznie.

- c) ezen túlmenően, az STI(H)-hoz, rendelkeznie kell legalább 1 óra repülési idővel megfigyelőként, a vonatkozó típusú helikopter pilótafülkéjében, a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban.

FCL.930.STI STI – Tanfolyam

- a) Az STI tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 3 óra, az STI feladataival kapcsolatos repülés-oktatást FFS, FTD 2/3 vagy FNPT II/III berendezésben, egy FIE felügyelete mellett. Ez a felügyelet melletti repülés-oktatási idő magában foglalja a kérelmező kompetenciafelmérését is az FCL.920-ban meghatározottak szerint.

Annak az STI(A) kérelmezőnek, aki csak alapszintű műszerrepülés gyakorló berendezésen (BITD) kíván oktatni, a repülés-oktatást a BITD-ben kell elvégeznie.

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

FCL.940.STI Az STI bizonyítvány meghosszabbítása és megújítása

- a) Meghosszabbítás. a) Az STI bizonyítvány meghosszabbításához a kérelmezőnek az STI bizonyítvány érvényességi idejének utolsó 12 hónapja során:

1. végrehajtott legalább 3 óra repülés-oktatást egy teljes CPL, IR, PPL vagy osztály- és típusjogosítás tanfolyam részeként egy FFS, vagy FNPT II/III, illetve BITD berendezésben; és
2. sikeresen teljesítette a jelen rész 9. függelékével összhangban, a megfelelő légijármű osztályra vagy típusra vonatkozó készségellenőrzés megfelelő részeit egy FFS, FTD 2/3 vagy FNPT II/III berendezésben, amelyben a repülés-oktatást rutinszerűen végzi.

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

- b) *Megújítás.* Az STI bizonyítvány lejárta esetén a kérelmező:

1. vegyen részt oktatói ismeret-felújító képzésben STI-ként egy ATO-nál;
2. sikeresen teljesítse a jelen rész 9. függelékével összhangban, a megfelelő légijármű osztályra vagy típusra vonatkozó készségellenőrzés megfelelő részeit egy FFS, FTD 2/3 vagy FNPT II/III berendezésben, amelyben a repülés-oktatást rutinszerűen végzi.

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

3. hajtson végre egy teljes CPL, IR, PPL vagy osztály- és típusjogosítás tanfolyamon legalább 3 óra repülés-oktatást az ATO által erre a célra kijelölt FI, CRI(A), IRI vagy TRI(H) oktató felügyelete alatt. Legalább egy óra repülés-oktatást egy FIE(A) vizsgáztatónak kell felügyelnie.

10. SZAKASZ

Hegyvidéki repülési jogosítás oktató – MI

FCL.905.MI MI – Jogosultságok és feltételek

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

FCL.915.MI MI – Előfeltételek

Az MI bizonyítvány kérelmezője:

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

FCL.930.MI MI – Tanfolyam

- a) Az MI tanfolyamnak tartalmaznia kell a kérelmező kompetenciafelmérését az FCL.920-ban meghatározottak szerint.

- b) A tanfolyam megkezdése előtt kérelmezőnek sikeres repülési elővizsgát kell tennie egy FI bizonyítvánnyal rendelkező MI oktatóval annak felmérése érdekében, hogy tapasztalata és képessége lehetővé teszi-e a tanfolyam elvégzését.

FCL.940.MI Az MI bizonyítvány érvényessége

Az MI bizonyítvány érvényessége megegyezik a LAFI, FI, TRI és a CRI bizonyítvány érvényességi idejével.

11. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Berepülés oktató (FTI)

FCL.905.FTI FTI – Jogosultságok és feltételek

- a) A berepülés oktató (FTI) jogosultságai a megfelelő légi jármű kategórián belül történő oktatás végzésére terjednek ki a következőkhöz:
1. és 2. kategóriába sorolt berepülő jogosítás kiadásához, feltéve, hogy az oktató rendelkezik a vonatkozó kategóriájú berepülő jogosítással;
 - az FTI bizonyítvány kiadásához a vonatkozó berepülő jogosítási kategórián belül, feltéve, hogy az oktató legalább 2 éves tapasztalattal rendelkezik a berepülő jogosítás kiadásához történő oktatásban.
- b) Az 1. kategóriájú berepülő jogosítással rendelkező FTI oktató jogosultságai közé tartozik a 2. kategóriájú berepülő jogosítással kapcsolatos repülés-oktatás nyújtása is.

FCL.915.FTI FTI – Előfeltételek

Az FTI bizonyítvány kérelmezője:

- a) rendelkezik az FCL.820 szerint kiadott berepülő jogosítással;
- b) teljesített legalább 200 óra 1. vagy 2. kategóriájú berepülést.

FCL.930.FT FTI – Tanfolyam

- a) Az FTI tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább:
- 25 óra tanítás és tanulás ismereteket;
 - 10 óra műszaki képzést, beleértve a műszaki ismeretek felülvizsgálatát, az óratervek előkészítését, valamint a tantermi / szimulátor oktatási képességek kifejlesztését;
 - 5 óra gyakorlati repülés-oktatást egy az FCL.905.FTI b) pontja szerinti képesítéssel rendelkező FTI oktató felügyelete alatt. Ez a repülés-oktatási idő magában foglalja a kérelmező kompetenciafelmérését is az FCL.920-ban meghatározottak szerint.
- b) Beszámítás.
- Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik, vagy valaha rendelkezett oktatói bizonyítvánnyal, teljes mértékben be kell számítani az a) 1. pontban leírt követelménybe.
 - Ezen kívül, annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik, vagy valaha rendelkezett FI, vagy TRI bizonyítvánnyal a vonatkozó légi jármű kategóriában, teljes mértékben be kell számítani az a) 2. pontban leírt követelményekbe.

FCL.940.FTI FTI – Meghosszabbítás és megújítás

- a) *Meghosszabbítás.* Az FTI bizonyítvány meghosszabbításához annak érvényességi ideje alatt a kérelmező teljesítsen egyet az alábbi követelményekből:
1. teljesítenie kell legalább:
 - i. 50 óra berepülést, amelyből legalább 15 órát az FTI bizonyítvány érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül teljesített; és
 - ii. 5 óra berepülés oktatást az FTI bizonyítvány érvényességi határidejének lejártát megelőző 12 hónapon belül;vagy
 2. vegyen részt oktatói ismeret-felújító képzésben FTI-ként egy ATO-nál. Az ismeret-felújító képzést az FTI tanfolyam gyakorlati repülés-oktatás részének alapján kell elvégezni, az FCL.930.FTI a) 3. ponttal összhangban, és tartalmaznia kell legalább egy repülés-oktatást egy az FCL.905.FTI b) pontja szerinti képesítéssel rendelkező FTI oktató felügyelete alatt.
- b) *Megújítás.* Az FTI bizonyítvány lejártá esetén a kérelmező vegyen részt oktatói ismeret-felújító képzésben FTI-ként egy ATO-nál. Az ismeret-felújító képzésnek meg kell felelnie legalább az FCL.930.FTI a) 3. pont követelményeinek.

K. RÉSZ

VIZSGÁZTATÓK

1. SZAKASZ

Általános követelmények

FCL.1000 Vizsgáztatói bizonyítványok

- a) Általános. A vizsgáztatói bizonyítvány engedélyesének:
1. rendelkeznie kell legalább olyan szintű szakszolgálati engedéllyel, jogosítással vagy bizonyítvánnyal, mint amilyenekhez engedéllyel rendelkezik jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatására, valamint rendelkezzen jogosultsággal ezek oktatására;
 2. képesítéssel kell rendelkeznie a PIC feladatkör ellátására a jártassági vizsga, a készségellenőrzés vagy a kompetenciafelmérés során alkalmazott légi járművön.

b) Különleges feltételek

1. Egy új légi járműnek a tagállamokban, vagy egy üzemeltetői flottában történő bevezetése esetén, amikor a jelen rész (Subpart) követelményeinek való megfelelés nem biztosítható, az illetékes hatóság kiadhat egy különleges bizonyítványt jogosultságokat engedélyezve jártassági vizsgák és készségellenőrzések lefolytatására. Az ilyen bizonyítványt korlátozni kell az új légi jármű típus bevezetéséhez szükséges jártassági vizsgákra és készségellenőrzésekre, az érvényessége pedig egyetlen esetben sem haladhatja meg az 1 évet.

Annak a b) 1. pontban foglaltakkal összhangban kiadott bizonyítvány engedélyesének, aki vizsgáztatói bizonyítvány iránti kérelmet kíván benyújtani, meg kell felelnie az arra a vizsgáztatói kategóriára meghatározott előfeltételekkel és a meghosszabbítással szemben támasztott követelményeknek.

FCL.1005 A jogosultságok korlátozása hozzáfűződő érdekek esetében

A vizsgáztató nem végezheti:

- a) szakszolgálati engedély, jogosítás, vagy bizonyítvány, megszerzéséhez szükséges jártassági vizsgák vagy kompetenciafelmérések lefolytatását:
1. azok esetében, akik számára annak a szakszolgálati engedélynek, jogosításnak, vagy bizonyítványnak a megszerzéséhez szükséges repülés-oktatás több mint 25%-át a vizsgáztató végezte, amelyekhez a jártassági vizsgára vagy kompetenciafelmérésre sor kerül;
 2. abban az esetben, amikor az adott vizsgáztató volt a felelős ajánló a jártassági vizsgára, az FCL.030 b) pontjával összhangban;
- b) jártassági vizsgát, készségellenőrzést vagy kompetenciafelmérést, amikor csak úgy érzik, hogy az objektivitásuk érintve lehet.

FCL.1010 A vizsgáztatókat érintő előfeltételek

A vizsgáztatói bizonyítvány kérelmezőjének igazolnia kell:

- a) hogy rendelkezik a vizsgáztatói jogosultságokat érintő, a szakterületre vonatkozó tudással, háttérrel és megfelelő tapasztalattal;
- b) hogy nem volt alanya semmilyen szankciónak beleértve a jelen résszel összhangban kiadott szakszolgálati engedélyeinek, jogosításainak vagy bizonyítványainak felfüggesztését, korlátozását, vagy visszavonását illetően, az alaprendeletben és annak végrehajtási szabályaiban lefektetett feltételek nem teljesítése miatt az elmúlt három év során.

FCL.1015 A vizsgáztatók tevékenységének egységesítése

- a) A vizsgáztatói bizonyítvány kérelmezőinek részt kell venniük egy az illetékes hatóság, vagy egy ATO által szervezett és az illetékes hatóság által jóváhagyott egységesítési tanfolyamon.
- b) Az egységesítési tanfolyam elméleti és gyakorlati oktatásból tevődik össze és legalább a következőket kell tartalmaznia:
 1. a szakszolgálati engedélyek, jogosítások, vagy bizonyítványok megszerzéséhez szükséges 2 olyan jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatását, amelyekért a kérelmező jogosultságok megszerzésére törekszik a vizsgák és ellenőrzések lefolytatásához.
 2. oktatást a jelen rész vonatkozó követelményeiről, valamint a vonatkozó repülési követelményekről, a jártassági vizsga, a készségellenőrzés, valamint a kompetenciafelmérés lefolytatásáról, ezek dokumentálásáról és jelentéséről;
 3. tájékoztatót a személyes adatok védelmével, a felelősséggel, a balesetbiztosítással és díjakkal kapcsolatos nemzeti adminisztratív eljárásokról és követelményekről.
- c) A vizsgáztatói bizonyítvány engedélyesei nem végezhetik olyan kérelmező jártassági vizsgáztatását, készségellenőrzését vagy kompetenciafelmérését, akire vonatkozóan az illetékes hatóság nem ugyanaz, mint amelyik a vizsgáztató bizonyítványát kiadta, kivéve:
 1. ha tájékoztatták a kérelmező illetékes hatóságát a jártassági vizsga, a készségellenőrzés, vagy a kompetenciafelmérés lefolytatásának szándékáról, valamint a vizsgáztatói jogosultságaik alkalmazási köréről;
 2. ha tájékoztatást kaptak a kérelmező illetékes hatóságától a b) 3. pontban említett elemekről.

FCL.1020 A vizsgáztatók kompetenciafelmérése

A vizsgáztatói bizonyítvány kérelmezőjének szakértelmét bizonyítania kell az illetékes hatóság felügyelőjének vagy egy rangidős vizsgáztatónak, – akit a vizsgáztató bizonyítványáért felelős illetékes hatóság külön bízott meg ezzel a feladattal, – jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatásán keresztül abban a vizsgáztató szerepben, amelyért a jogosultságait kérvényezte, beleértve az eligazítás, a jártassági vizsga, a készségellenőrzés vagy a kompetenciafelmérés lefolytatását, valamint annak a személynek az értékelését, akinek a vizsgáztatását, ellenőrzését vagy felmérését, repülés utáni eligazítását és a vonatkozó dokumentáció rögzítését végzi.

FCL.1025 A vizsgáztatói bizonyítványok érvényessége, meghosszabbítása és megújítása

- a) Érvényesség. A vizsgáztatói bizonyítvány érvényességi ideje 3 év.
- b) Meghosszabbítás. Az vizsgáztatói bizonyítványt akkor kell meghosszabbítani, ha az engedélyes a bizonyítvány érvényességi időtartamán belül:
 - 1. évente végrehajtott legalább 2 jártassági vizsgát, készségellenőrzést vagy kompetenciafelmérést;
 - 2. az érvényességi idő utolsó évében részt vett egy az illetékes hatóság, vagy egy ATO által szervezett és az illetékes hatóság által jóváhagyott oktatói ismeret-felújító szemináriumon;
 - 3. az érvényességi idő utolsó évében az 1. ponttal összhangban végrehajtott jártassági vizsgák vagy készségellenőrzések egyikét ellenőriznie kell az illetékes hatóság felügyelőjének vagy egy rangidős vizsgáztatónak, – akit a vizsgáztató bizonyítványáért felelős illetékes hatóság külön bízott meg ezzel a feladattal.
 - 4. Amikor a meghosszabbítást kérelmező egynél több vizsgáztatói kategóriára rendelkezik jogosultságokkal, akkor az oktatói jogosultságok összevont meghosszabbítása valósítható meg a birtokolt vizsgáztatói bizonyítvány-kategóriák egyikére, ha a kérelmező megfelel a b) 1. és 2. pont, valamint az FCL.1020 követelményeinek és ezzel az illetékes hatóság egyetért.
- c) *Megújítás.* Amennyiben a bizonyítvány lejárt, a kérelmezőnek meg kell felelnie a b) 2. pont valamint az FCL.1020 követelményeinek mielőtt folytathatná a jogosultságok gyakorlását.
- d) A vizsgáztatói bizonyítványt csak akkor lehet meghosszabbítani, vagy megújítani, ha a kérelmező az FCL.1010 és az FCL.1030 követelményeinek való folyamatos megfelelését bizonyítja.

FCL.1030 A jártassági vizsga, a készségellenőrzés és a kompetenciafelmérés lefolytatása

- a) A jártassági vizsga, a készségellenőrzés és a kompetenciafelmérés lefolytatásakor a vizsgáztató:
 - 1. meggyőződjön meg arról, hogy a kérelmezővel a kommunikáció mindennemű nyelvi korlát nélkül megvalósítható;
 - 2. ellenőrizze, hogy a kérelmező megfelel-e a jelen rész képesítési, képzési és tapasztalati követelményeinek a szakszolgálati engedélyek, jogosítások, vagy bizonyítványok kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, amelyért a jártassági vizsga, készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés lefolytatásra kerül;
 - 3. hívja fel a növedékek figyelmét annak következményeire, ha a képzésükkel, repülési tapasztalatukkal kapcsolatosan nem teljes, pontatlan vagy hamis adatokat szolgáltatnak.
- b) A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés teljesítése után a vizsgáztató:
 - 1. tájékoztassa a kérelmezőt a vizsga eredményéről. A vizsga részleges vagy teljes sikertelensége esetén a vizsgáztató tájékoztassa a kérelmezőt arról, hogy

nem gyakorolhatja jogosítása jogosultságait mindaddig, amíg a vizsga minden részét sikerrel nem teljesítette. A vizsgáztatónak részleteznie kell bármely további képzési követelményt és el kell magyaráznia a kérelmező fellebbezési jogosultságát;

2. a meghosszabbításhoz vagy megújításhoz végzett sikeres készségellenőrzés vagy kompetenciafelmérés esetén, jegyezze be a kérelmező szakszolgálati engedélyébe vagy bizonyítványába a jogosítás vagy a bizonyítvány új lejárat dátumát, amennyiben az illetékes hatóság, amely felelős a kérelmező szakszolgálati engedélyéért, külön megbízta ezzel a feladattal;
 3. bocsássa a kérvényező rendelkezésére a jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés aláírt jegyzőkönyvét és haladéktalanul juttassa el annak másolatait a kérelmező szakszolgálati engedélyéért felelős illetékes hatósághoz, valamint a vizsgáztató bizonyítványát kibocsátó illetékes hatósághoz. A jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell:
 - i. nyilatkozatot arról, hogy a vizsgáztató tájékoztatást kapott a kérelmezőtől annak tapasztalatával és oktatásával kapcsolatban, és úgy találta, hogy az adott tapasztalat és oktatás megfelel a jelen rész megfelelő követelményeinek;
 - ii. annak igazolását, hogy valamennyi megkövetelt manőver és gyakorlat végre lett hajtva, valamint, ha szükséges, információt a szóbeli elméleti ismeretek vizsgáról. Amennyiben egy elem nem sikerült, a vizsgáztatónak indokolnia kell ezt az értékelést;
 - iii. a vizsga, az ellenőrzés vagy a kompetenciafelmérés eredményét.
- c) A vizsgáztatónak a nyilvántartást meg kell őriznie 5 évre visszamenőleg, a lefolytatott jártassági vizsgák, készségellenőrzések és kompetenciafelmérések részleteivel és eredményeikkel együtt.
- d) A vizsgáztató bizonyítványáért felelős illetékes hatóság, vagy a kérelmező szakszolgálati engedélyéért felelős illetékes hatóság kérésére a vizsgáztatónak be kell mutatnia valamennyi nyilvántartást és jegyzőkönyvet, illetve bármely más információt, ahogyan a felügyeleti tevékenységek megkövetelik.

2. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Repülési vizsgáztató (FE)

FCL.1005.FE FE – Jogosultságok és feltételek

- a) *FE(A)*. A repülési vizsgáztató (repülőgépen) *FE(A)* jogosultságai szerint lefolytathat:
1. a *PPL(A)* szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgákat, valamint a jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket a kapcsolódó egypilótás osztály- és típusjogosításokhoz, – az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek kivételével, – feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik legalább 1000 óra repülési idővel pilótaként repülőgépen vagy TMG-n, amely tartalmaz legalább 250 óra repülés-oktatást;
 2. a *CPL(A)* szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgákat, valamint jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket a kapcsolódó egypilótás osztály- és típusjogosításokhoz, – az egypilótás nagy teljesítményű komplex

repülőgépek kivételével, – feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik legalább 2000 óra repülési idővel pilótaként repülőgépen vagy TMG-n, amely tartalmaz legalább 250 óra repülés-oktatást;

3. az LAPL(A) szakszolgálati engedélyhez szükséges jártassági vizsgáztatásokat és készségellenőrzéseket, feltéve, hogy a vizsgáztató repülőgépen vagy TMG-n legalább 500 óra repülést pilótaként hajtott végre, amely tartalmaz legalább 100 óra repülés-oktatást;
 4. hegyvidéki repülési jogosításhoz szükséges jártassági vizsgáztatásokat, feltéve, hogy a vizsgáztató repülőgépen vagy TMG-n legalább 500 óra repülést pilótaként hajtott végre, amely tartalmaz legalább 500 felszállás és leszállás repülés-oktatását hegyvidéki repülési jogosításhoz;
- b) *FE(H)*. A repülési vizsgáztató (helikopteren) *FE(H)* jogosultságai:
1. a PPL(H) szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgáztatásokat és készségellenőrzéseket a PPL(H)-ba bevezetett az egypilótás egy hajtóműves helikopter típusjogosításokhoz, feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik legalább 1000 óra repülési idővel pilótaként helikopteren, amely tartalmaz legalább 250 óra repülés-oktatást;
 2. a CPL(H) szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgáztatásokat és készségellenőrzéseket a CPL(H)-ba bevezetett az egypilótás egy hajtóműves helikopter típusjogosításokhoz, feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik legalább 2000 óra repülési idővel pilótaként helikopteren, amely tartalmaz legalább 250 óra repülés-oktatást;
 3. jártassági vizsgáztatásokat és készségellenőrzéseket a PPL(H)-ba és a CPL(H)-ba bevezetett az egypilótás több hajtóműves helikopter típusjogosításokhoz, feltéve, hogy a vizsgáztató teljesítette az 1. és 2. pont követelményeit (amelyik alkalmazható), valamint rendelkezik CPL(H) vagy ATPL(H) szakszolgálati engedéllyel, valamint ha szükséges IR(H) jogosítással;
 4. az LAPL(H) szakszolgálati engedélyhez szükséges jártassági vizsgáztatásokat és készségellenőrzéseket, feltéve, hogy a vizsgáztató helikopteren legalább 500 óra repülést pilótaként hajtott végre, amely tartalmaz legalább 150 óra repülés-oktatást;
- c) *FE(As)*. A repülési vizsgáztató (léghajón) *FE(As)* jogosultságai szerint végezhet a PPL(As) és a CPL(As) szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges jártassági vizsgáztatásokat, valamint jártassági vizsgáztatásokat és készségellenőrzéseket a kapcsolódó léghajó típusjogosításokhoz, feltéve, hogy a vizsgáztató léghajón 500 óra repülést pilótaként hajtott végre, amely tartalmaz 100 óra repülés-oktatást.
- d) *FE(S)*. A repülési vizsgáztató (vitorlázó repülőgépen) *FE(S)* jogosultságai szerint végezhet:
1. az SPL és LAPL(S) szakszolgálati engedélyekhez szükséges jártassági vizsgáztatásokat és készségellenőrzéseket, feltéve, hogy a vizsgáztató vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen legalább 300 óra repülést pilótaként hajtott végre, amely tartalmazza 150 óra, vagy 300 felszállás repülés-oktatását;
 2. az SPL és szakszolgálati engedély jogosultságainak kereskedelmi célú repülésekre történő kiterjesztéséhez szükséges készségellenőrzéseket, feltéve,

hogy a vizsgáztató vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen 300 óra repülést pilótaként hajtott végre, amely tartalmaz 90 óra repülés-oktatást;

3. az SPL vagy LAPL(S) szakszolgálati engedély jogosultságainak TMG-re történő kiterjesztéséhez szükséges jártassági vizsgáztatásokat, feltéve, hogy a vizsgáztató vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen 300 óra repülést pilótaként hajtott végre, amely tartalmaz 50 óra repülés-oktatást TMG-n;
- e) *FE(B)*. A repülési vizsgáztató (ballonon) *FE(B)* jogosultságai szerint végezhet:
1. a BPL és az LAPL(B) szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges jártassági vizsgáztatásokat, valamint jártassági vizsgáztatásokat és készségellenőrzéseket a jogosultságok egy másik ballon osztályra vagy típusra történő kiterjesztéséhez, feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik 250 óra repülési idővel pilótaként ballonon, beleértve 50 óra repülés-oktatást;
 2. a BPL és szakszolgálati engedély jogosultságainak kereskedelmi célú repülésekre történő kiterjesztéséhez szükséges készségellenőrzéseket, feltéve, hogy a vizsgáztató ballonon 300 óra repülést pilótaként hajtott végre, amely tartalmaz 50 órát ugyanabban a ballon csoportban, amelyre a kiterjesztést kérik. A 300 óra repülési időnek tartalmaznia kell 50 óra repülés-oktatást.

FCL.1010.FE FE – Előfeltételek

Az FE bizonyítvány kérelmezőjének rendelkeznie kell:

- a) LAPL és LAFI bizonyítványokkal a megfelelő légi jármű kategóriában azoknak a kérelmezőknek az esetében, akik csak az LAPL-hez kívánnak vizsgáztatásokat végezni;
- b) minden egyéb esetben, rendelkezzen FI bizonyítvánnyal a megfelelő légi jármű kategóriában.

3. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Típusjogosítás vizsgáztató (TRE)

FCL.1005.TRE TRE – Jogosultságok és feltételek

- a) *TRE(A)* és *TRE(PL)*. A típusjogosítás vizsgáztató (repülőgépen) *TRE(A)* illetve (helyből felszálló repülőgépen) *TRE(PL)* jogosultságai szerint lefolytathat:
 1. jártassági vizsgákat az első típusjogosítás kiadásához repülőgépre, vagy helyből felszálló repülőgépre (amelyik alkalmazható);
 2. készségellenőrzéseket a típus- és műszerjogosítások meghosszabbításához vagy megújításához;
 3. jártassági vizsgákat az ATPL(A) kiadásához;
 4. jártassági vizsgákat az MPL kiadásához, feltéve, hogy a vizsgáztató megfelel az FCL.925 szerint megfogalmazott követelményeknek;
 5. kompetenciafelméréseket a TRI vagy SFI bizonyítványok kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához a megfelelő légi jármű kategóriában, feltéve, hogy a vizsgáztató legalább 3 éve dolgozik típusjogosítás vizsgáztatóként (*TRE*).

- b) *TRE(H)*. A típusjogosítás vizsgáztató (helikopteren) *TRE(H)* jogosultságai szerint lefolytathat:
1. jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket helikopter típusjogosítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához;
 2. készségellenőrzéseket a műszerjogosítások meghosszabbításához vagy megújításához, illetve az *IR(H)* kiterjesztéséhez egy hajtóműves helikopterekről több hajtóműves helikopterekre, feltéve, hogy a típusjogosítás vizsgáztató (*TRE*) rendelkezik érvényes műszerjogosítással helikopterre *IR(H)*;
 3. jártassági vizsgákat az *ATPL(H)* kiadásához;
 4. kompetenciafelméréseket a *TRI(H)* vagy *SFI(H)* bizonyítványok kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató legalább 3 éve dolgozik típusjogosítás vizsgáztatóként (*TRE*).

FCL.1010.TRE TRE – Előfeltételek

- a) *TRE(A)* és *TRE(PL)*. A repülőgépre [*TRE(A)*] és helyből felszálló repülőgépre [*TRE(PL)*] vizsgáztató bizonyítványt kérelmező:
1. többpilótás repülőgépek és helyből felszálló repülőgépek esetében, rendelkezzen 1500 repült órával pilótaként több pilótás repülőgépen vagy helyből felszálló repülőgépen (amelyik alkalmazható), amelyből legalább 500 órát *PIC*-ként kellett, hogy teljesítsen;
 2. egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek esetében, rendelkezzen 500 repült órával pilótaként egypilótás repülőgépen, amelyből legalább 200 órát *PIC*-ként kellett, hogy teljesítsen;
 3. rendelkezzen *CPL* vagy *ATPL* szakvizsgázati engedéllyel és *TRI* bizonyítvánnyal a megfelelő típusra;
 4. egy *TRE* bizonyítvány első kiadásához, rendelkezzen legalább 50 óra repülés-oktatással *TRI*-ként, *FI*-ként vagy *SFI*-ként az alkalmazandó típuson, vagy az azt a típust képviselő *FSTD*-n.
- b) *TRE(H)*. A típusjogosítás vizsgáztató (helikopterre) [*TRE(H)*] bizonyítványt kérelmező:
1. rendelkezzen *TRI(H)* bizonyítvánnyal, illetve az egypilótás egy hajtóműves helikopterek esetében pedig érvényes *FI(H)* bizonyítvánnyal a megfelelő típusra;
 2. egy *TRE* bizonyítvány első kiadásához, rendelkezzen 50 óra repülés-oktatással *TRI*-ként, *FI*-ként vagy *SFI*-ként az alkalmazandó típuson, vagy az azt a típust képviselő *FSTD*-n.
 3. többpilótás helikopterek esetében, rendelkezzen *CPL(H)* vagy *ATPL(H)* szakvizsgázati engedéllyel és 1500 repült órával pilótaként többpilótás helikopteren, amelyből legalább 500 órát *PIC*-ként kellett, hogy teljesítsen;
 4. az egypilótás több hajtóműves helikopterek esetében:
 - i. rendelkezzen 1000 óra pilótaként helikopteren repült idővel, amelyből legalább 500 órát *PIC*-ként kellett, hogy teljesítsen;

- ii.) rendelkezzen CPL(H) vagy ATPL(H) szakszolgálati engedéllyel és, ha alkalmazható, egy érvényes IR(H) jogosítással;
- 5. az egypilótás egy hajtóműves helikopterek esetében:
 - i. rendelkezzen 750 óra pilótaként helikopteren repült idővel, amelyből legalább 500 órát PIC-ként kellett, hogy teljesítsen;
 - ii. rendelkezzen hivatásos helikopter pilóta szakszolgálati engedéllyel.
- 6. A TRE(H) jogosultságainak ugyanazon a típusú helikopteren egypilótás több hajtóműves jogosultságokról többpilótás több hajtóműves jogosultságokra történő kiterjesztése előtt, az engedélyesnek rendelkeznie kell legalább 100 óra többpilótás repüléssel ezen a típuson.
- 7. A többpilótás több hajtóműves TRE bizonyítványt először kérelmező esetében, a b) 3. pontban többpilótás helikopteren megkövetelt 1500 óra repülési tapasztalat teljesítettnek tekinthető, ha a kérelmező teljesített 500 repült órát PIC-ként ugyanolyan típusú többpilótás helikopteren.

4. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Osztályjogosítás vizsgáztató (CRE)

FCL.1005.CRE CRE – Jogosultságok

Az osztályjogosítás vizsgáztató (CRE) jogosultságai szerint egypilótás repülőgépekre, – az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek kivételével –, lefolytathat:

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

FCL.1010.CRE CRE – Előfeltételek

A CRE bizonyítvány kérelmezője:

- a) rendelkezzen vagy valamikor rendelkeznie kellett CPL(A), MPL(A) vagy ATPL(A) szakszolgálati engedélyek valamelyikével és hozzá egypilótás jogosultságokkal és rendelkezzen PPL(A)-val;
- b) rendelkezzen osztályjogosítás-oktató (CRI) bizonyítvánnyal a megfelelő osztályra vagy típusra;
- c) rendelkezzen 500 óra, pilótaként repülőgépen szerzett repülési idővel.

5. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Műszerjogosítás vizsgáztató (IRE)

FCL.1005.IRE IRE – Jogosultságok

Az IRE bizonyítvány engedélyese jogosultságai szerint lefolytathat jártassági vizsgákat az IR kiadásához, készségellenőrzéseket pedig annak meghosszabbításához illetve megújításához.

FCL.1005.IRE IRE – Előfeltételek

- a) *IRE(A)*. A műszerjogosítás vizsgáztató (repülőgépre) IRE(A) bizonyítvány kérelmezője rendelkezzen IRI(A)-val valamint:
 1. 2000 óra pilótaként repülőgépen repült idővel; és
 2. 450 óra műszeres repülési szabályok szerinti (IFR) repülési idővel, amelyből 250 órát oktatóként kellett, hogy teljesítsen.
- b) *IRE(H)*. A műszerjogosítás vizsgáztató (helikopterre) IRE(A) bizonyítvány kérelmezője rendelkezzen IRI(H)-val valamint:
 1. 2000 óra pilótaként helikopteren repült idővel; és
 2. 300 óra műszeres repülési idővel helikopteren, amelyből 200 órát oktatóként kellett, hogy teljesítsen.
- c) *IRE(As)*. A műszerjogosítás vizsgáztató (léghajóra) IRE(As) bizonyítvány kérelmezője rendelkezzen IRI(As)-sel valamint:
 1. 500 óra pilótaként léghajón repült idővel; és
 2. 100 óra műszeres repülési idővel léghajón, amelyből 50 órát oktatóként kellett, hogy teljesítsen.

6. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Szimulátor vizsgáztató (SFE)

FCL.1005.SFE SFE – Jogosultságok és feltételek

- a) SFE(A) és SFE(PL). A szimulátor vizsgáztató (repülőgépen) SFE(A) illetve (helyből felszálló repülőgépen) SFE(PL) jogosultságai szerint FFS-ben lefolytathat:
 1. jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket típusjogosítás kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához többpilótás repülőgépre, vagy helyből felszálló repülőgépre (amelyik alkalmazható);
 2. készségellenőrzéseket a műszerjogosítások (IR) meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy az SFE megfelel az FCL.1010.IRE követelményeinek a megfelelő légijármű kategóriában;
 3. jártassági vizsgákat az ATPL(A) kiadásához;
 4. jártassági vizsgákat az MPL kiadásához, feltéve, hogy a vizsgáztató megfelel az FCL.925 szerint megfogalmazott követelményeknek;
 5. kompetenciafelméréseket az SFI bizonyítvány kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához a vonatkozó légijármű kategóriában, feltéve, hogy a vizsgáztató legalább 3 éve dolgozik szimulátor vizsgáztatóként (SFE).
- b) *SFE(H)*. A szimulátor vizsgáztató (helikopteren) SFE(H) jogosultságai szerint FFS-ben lefolytathat:
 1. jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket típusjogosítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához; és
 2. készségellenőrzéseket a műszerjogosítások (IR) meghosszabbításához és megújításához, feltéve, hogy az SFE megfelel az FCL.1010.IRE b) pont követelményeinek;

3. jártassági vizsgákat az ATPL(H) kiadásához;
4. jártassági vizsgákat és készségellenőrzéseket az SFI(H) bizonyítvány kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató legalább 3 éve dolgozik szimulátor vizsgáztatóként (SFE).

FCL.1010.SFE SFE – Előfeltételek

- a) *SFE(A)*. A szimulátor vizsgáztató (repülőgépre) SFE(A) bizonyítvány kérelmezője:
 1. rendelkezzen ATPL(A) szakszolgálati engedéllyel, osztály- vagy típusjogosítással és SFI(A) bizonyítvánnyal a megfelelő típusú repülőgépre;
 2. rendelkezzen legalább 1500 óra, pilótaként többpilótás repülőgépen szerzett repülési idővel;
 3. egy SFE bizonyítvány első kiadásához, rendelkezzen legalább 50 óra a megfelelő típuson SFI(A)-ként végzett repülés-oktatással.
- b) *SFE(H)*. A szimulátor vizsgáztató (helikopterre) SFE(H) bizonyítvány kérelmezője:
 1. rendelkezzen ATPL(H) szakszolgálati engedéllyel, típusjogosítással és SFI(H) bizonyítvánnyal a megfelelő típusú helikopterre;
 2. rendelkezzen legalább 1000 óra, pilótaként többpilótás helikopteren szerzett repülési idővel;
 3. egy SFE bizonyítvány első kiadásához, rendelkezzen legalább 50 óra a megfelelő típuson SFI(H)-ként végzett repülés-oktatással.

7. SZAKASZ

Egyedi követelmények – Repülés-oktató vizsgáztató (FIE)

FCL.1005.FIE FIE – Jogosultságok és feltételek

- a) *FIE(A)*. A repülés-oktató vizsgáztató (repülőgépen) FIE(A) jogosultságai szerint lefolytathat kompetenciafelméréseket az LAFI(A), FI(A), CRI(A), IRI(A) és TRI(A) bizonyítványok egypilótás repülőgépekre történő kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik a vonatkozó oktatói bizonyítvánnyal.
- b) *FIE(H)*. A repülés-oktató vizsgáztató (helikopteren) FIE(H) jogosultságai szerint lefolytathat kompetenciafelméréseket az LAFI(H), FI(H), CRI(H), IRI(H) és TRI(H) bizonyítványok egypilótás helikopterekre történő kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik a vonatkozó oktatói bizonyítvánnyal.
- c) *FIE(As)*, *FIE(S)* és *FIE(B)*. A repülés-oktató vizsgáztató, – léghajón FIE(As), vitorlázó repülőgépen, segédmotoros vitorlázó repülőgépen FIE(S), ballonon FIE(B),– jogosultságai szerint lefolytathat kompetenciafelmérést oktatói bizonyítványok kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához, feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik a vonatkozó oktatói bizonyítvánnyal.

FCL.1010.FIE FIE – Előfeltételek

- a) *FIE(A)*. A repülés-oktató vizsgáztató (repülőgépre) FIE(A) bizonyítvány kérelmezője:

1. az a kérelmező, aki csak az LAFI(A)-hoz kíván kompetenciafelméréseket végezni:
 - i. rendelkezzen a vonatkozó oktatói bizonyítvánnyal (amelyik szükséges);
 - ii. rendelkezzen 750 óra repülőgépen vagy TMG-n szerzett repülési idővel;
 - iii. rendelkezzen legalább 50 óra olyan repülési idővel, amely alatt LAFI(A) bizonyítványt kérelmezőket oktatott;
 2. minden más esetben:
 - i. rendelkezzen a vonatkozó oktatói bizonyítvánnyal (amelyik szükséges);
 - ii. rendelkezzen 2000 óra, pilótaként repülőgépen vagy TMG-n szerzett repülési idővel; és
 - iii. rendelkezzen legalább 100 óra olyan repülési idővel, amely alatt oktatói bizonyítványt kérelmezőket oktatott.
- b) *FIE(H)*. A repülés-oktató vizsgáztató (helikopterre) FIE(H) bizonyítvány kérelmezője:
1. az a kérelmező, aki csak az LAFI(H)-hoz kíván kompetenciafelméréseket végezni:
 - i. rendelkezzen a vonatkozó oktatói bizonyítvánnyal (amelyik szükséges);
 - ii. rendelkezzen 750 óra helikopteren szerzett repülési idővel;
 - iii. rendelkezzen legalább 50 óra olyan repülési idővel, amely alatt LAFI(H) bizonyítványt kérelmezőket oktatott;
 2. minden más esetben:
 - i. rendelkezzen a vonatkozó oktatói bizonyítvánnyal (amelyik szükséges);
 - ii. rendelkezzen 2000 óra, pilótaként helikopteren szerzett repülési idővel;
 - iii. rendelkezzen legalább 100 óra olyan repülési idővel, amely alatt oktatói bizonyítványt kérelmezőket oktatott.
- c) *FIE(As)*. A repülés-oktató vizsgáztató (léghajóra) FIE(As) bizonyítvány kérelmezője:
1. rendelkezzen 500 óra, pilótaként léghajón szerzett repülési idővel;
 2. rendelkezzen legalább 20 óra olyan repülési idővel, amely alatt FI(As) bizonyítványt kérelmezőket oktatott;
 3. rendelkezzen a vonatkozó oktatói bizonyítvánnyal.
- d) *FIE(S)*. A repülés-oktató vizsgáztató (vitorlázó repülőgépre) FIE(S) bizonyítvány kérelmezője:
1. rendelkezzen a vonatkozó oktatói bizonyítvánnyal;
 2. rendelkezzen 500 óra, pilótaként vitorlázó repülőgépen vagy segédmotoros vitorlázó repülőgépen szerzett repülési idővel;
 3. rendelkezzen:

- i. az a kérelmező, aki csak az TMG-n kíván kompetenciafelméréseket végezni, 10 órával vagy 30 felszállással, amely alatt oktatói bizonyítványt kérelmezőket oktató TMG-n;
 - ii. minden más esetben, 10 órával vagy 30 felszállással, amely alatt oktatói bizonyítványt kérelmezőket oktató.
- e) *FIE(B)*. A repülés-oktató vizsgáztató (ballonra) FIE(B) bizonyítvány kérelmezője:
1. rendelkezzen a vonatkozó oktatói bizonyítvánnyal;
 2. rendelkezzen 350 óra, pilótaként ballonon szerzett repülési idővel;
 3. rendelkezzen 10 órával, amely alatt oktatói bizonyítványt kérelmezőket oktató.

1. függelék

Az elméleti ismeretek beszámítása

A. Elméleti ismeretek beszámítása pilóta szakszolgálati engedély egy másik légi jármű kategóriában történő kiadásához — Kibővítő oktatás és vizsgakövetelmények

1. LAPL, PPL, BPL és SPL

1.1. Az LAPL szakszolgálati engedély kiadásához, egy másik légi jármű kategóriában LAPL szakszolgálati engedéllyel rendelkezőnek, be kell számítani az elméleti ismereteket az FCL.120 a) pontban meghatározott általános tárgyakban.

1.2. A fenti bekezdés sérelme nélkül, az LAPL, PPL, BPL vagy SPL szakszolgálati engedély kiadásához egy másik légi jármű kategóriában szakszolgálati engedély birtokosának elméleti ismeretek képzésen kell részt vennie és megfelelő szinten le kell vizsgáznia az elméleti ismeretek következő tárgyaiban:

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

1.3. A PPL, BPL vagy SPL szakszolgálati engedély kiadásához, az ugyanabban a légi jármű kategóriában LAPL szakszolgálati engedéllyel rendelkezőnek teljes egészében be kell számítani az elméleti ismeretek képzésre és vizsgákra vonatkozó követelményeket.

2. CPL

2.1. Annak a CPL kérelmezőnek, aki CPL engedélyes egy másik légi jármű kategóriában, elméleti ismeretek kibővítő oktatáson kell részt vennie egy jóváhagyott tanfolyamon a különböző légi jármű kategóriák CPL tanmenetei között megállapított különbségeknek megfelelően.

2.2. A kérelmezőnek sikeres elméleti ismeretek vizsgákat kell tennie a jelen részben meghatározottak szerint a megfelelő légi jármű kategóriában a következő tárgyakban:

021 — légi jármű általános ismeretek: légi jármű sárkány és rendszerei, elektromos rendszerek, hajtómű, vészmentő felszerelések,

022 — légi jármű általános ismeretek: műszertan,

032/034 — teljesítmény repülőgépek vagy helikopterek (amelyik alkalmazható)

070 — üzemeltetési eljárások, és

080 — repüléselmélet.

2.3. Annak a CPL kérelmezőnek, aki sikeresen teljesítette ugyanabban a légi jármű kategóriában a műszerjogosításra (IR) vonatkozó elméleti ismeretek vizsgákat, be kell számítani az elméleti ismeretekre vonatkozó követelményt a következő tárgyakban:

- emberi teljesítőképesség,
- meteorológia.

3. ATPL

- 3.1. Annak a ATPL kérelmezőnek, aki ATPL engedélyes egy másik légitársaság kategóriában, elméleti ismeretek kibővítő oktatáson kell részt vennie egy ATO-nál a különböző légitársaság kategóriák ATPL tanmenetei között megállapított különbségeknek megfelelően.
- 3.2. A kérelmezőnek sikeres elméleti ismeretek vizsgálatot kell tennie a jelen részben meghatározottak szerint a megfelelő légitársaság kategóriában a következő tárgyakban:
- 021 — légitársaság általános ismeretek: légitársaság sárkány és rendszerei, elektromos rendszerek, hajtómű, vészmentő felszerelések,
 - 022 — légitársaság általános ismeretek: műszertan,
 - 032 — teljesítmény,
 - 070 — üzemeltetési eljárások, és
 - 080 — repüléselmélet.
- 3.3. Annak a ATPL(A) kérelmezőnek, aki sikeresen teljesítette a CPL(A)-ra vonatkozó elméleti ismeretek vizsgálatot, be kell számítani az elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeket a VFR kommunikáció tárgyban.
- 3.4. Annak a ATPL(H) kérelmezőnek, aki sikeresen teljesítette a CPL(H)-ra vonatkozó elméleti ismeretek vizsgálatot, be kell számítani az elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeket a következő tárgyakban:
- légitársaság,
 - helikopter repüléselmélet,
 - VFR kommunikáció,
- 3.5. Annak a ATPL(A) kérelmezőnek, aki sikeresen teljesítette a IR(A)-ra vonatkozó elméleti ismeretek vizsgálatot, be kell számítani az elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeket a IFR kommunikáció tárgyban.
- 3.6. Annak a ATPL(H)-t műszerjogosítással IR(H) kérelmezőnek, aki sikeresen teljesítette a CPL(H)-ra vonatkozó elméleti ismeretek vizsgálatot, be kell számítani az elméleti ismeretekre vonatkozó követelményeket a következő tárgyakban:
- helikopter repüléselmélet,
 - VFR kommunikáció,
- 4. IR**
- 4.1. Annak a műszerjogosítás (IR) kérelmezőnek, aki sikeresen teljesítette ugyanabban a légitársaság kategóriában a CPL-re vonatkozó elméleti ismeretek vizsgálatot, be kell számítani az elméleti ismeretekre vonatkozó követelményt a következő tárgyakban:
- emberi teljesítőképesség,
 - meteorológia.
- 4.2. Annak műszerjogosítás IR(H) kérelmezőnek, aki sikeresen teljesítette a ATPL(H) VFR-re vonatkozó elméleti ismeretek vizsgálatot, a következő vizsgatárgyakat kell sikeresen teljesítenie:
- légitársaság,
 - repülés tervezés és ellenőrzés,
 - rádió navigáció,

— IFR kommunikáció.

2. függelék

Nyelvismereti besorolási rendszer – Szakértői, kibővített és operatív szint

SZINT	KIEJTÉS	SZERKEZET	SZÓKÉSZLET	FOLYÉKONYSÁG	MEGÉRTÉS	TÁRSALGÁS
Szakértői 6. szint	Bár a kiejtést, hangsúlyt, ritmust és hanglejtést az anyanyelvi vagy a tájjellegű eltérések befolyásolhatják, ez szinte soha nem zavarja a megértést.	Mind az alapvető, mind pedig az összetett nyelvtani szerkezetek alkalmazása és a mondatszerkesztés következetesen szabályos.	A szókészlet terjedelme és helyes alkalmazása megfelelő a széles körben ismert és ismeretlen témákról való hatékony beszélgetéshez. A szóhasználat köznyelvi, árnyalt és érzékeny a hangterjedelemre.	Képes természetes, megerőltetés nélküli folyékony beszédre. Stilisztikai hatással változtatja a beszéd sebességét, pl. hogy kihangsúlyozzon egy-egy részletet. Magától értetődően használ helyes társalgási jelzőket és összekötő szavakat.	Egyenletesen, pontosan, szinte mindent megért a szövegkörnyezetben, beleértve a nyelvi és kulturális finomságok megértését is.	Szinte minden helyzetben könnyen teremt kapcsolatot. Fogékony a szóbeli és nem kifejezett célzásokra, és helyesen válaszol rájuk.
Kibővített 5. szint	Bár a kiejtést, hangsúlyt, ritmust és hanglejtést az anyanyelvi vagy a tájjellegű eltérések befolyásolják, ez ritkán zavarja a megértést.	Az alapvető nyelvtani szerkezetek alkalmazása és a mondatszerkesztés következetesen szabályos. Megkísérli az összetett szerkezetek használatát, de hibákkal, amelyek néha befolyásolják	A szókészlet terjedelme és helyes alkalmazása megfelelő a mindennapi, konkrét és a munkához kapcsolódó témákról való hatékony beszélgetéshez. A körülírás	Viszonylag könnyen képes ismerős témákról beszélni, de lehet, hogy nem változtatja a beszédsebességet stilisztikai eszközként. Képes helyes társalgási jelzők és összekötő szavak használatára.	A szövegértés pontos a mindennapi, a konkrét és a munkához kapcsolódó témákban és jobbra pontos, amikor a beszélő egy nyelvi vagy a helyzetből adódó problémával vagy az események váratlan fordulatával	Azonnali, helyes megfelelő és informatív a válaszok alkalmazása. Hatékonyan kezeli a beszélő/hallgató kapcsolatot.

SZINT	KIEJTÉS	SZERKEZET	SZÓKÉSZLET	FOLYÉKONYSÁG	MEGÉRTÉS	TÁRSALGÁS
		a jelentéstartalmat.	következetes és sikeres. A szóhasználat néha köznyelvi.		szembenül. Képes megérteni a különböző nyelvjárasokat és/vagy kiejtések, hanghordozást.	
Operatív 4. szint	A kiejtést, hangsúlyt, ritmust és hanglejtést az anyanyelv és a tájjellegű eltérések befolyásolják, de ez csak néha zavarja a megértést.	Ötletesen és rendszerint jól alkalmazza az alapvető nyelvtani szerkezeteket és mondatszerkesztést. Hibák előfordulhatnak, főként szokatlan és váratlan körülmények között, de ez ritkán befolyásolja a jelentéstartalmat.	A szókészlet terjedelme és helyes alkalmazása rendszerint elegendő a mindennapi, konkrét és a munkához kapcsolódó témákról való hatékony beszélgetéshez. Gyakran sikeres a körülírás, amikor szóhiány lép fel szokatlan és váratlan helyzetekben.	Képes a megfelelő ütemű, rugalmas nyelvhasználatra. Alkalmanként lehetséges a beszéd fonálának elvesztése az elbeszélő vagy formai nyelvről a közvetlen párbeszéd társalgásra való áttérésnél, de ez nem gátolja a hatékony kommunikációt. Képes helyes társalgási jelzők és összekötő szavak korlátozott használatára. A toldalékszavak használata nem zavaró.	A szövegértés pontos a mindennapi, a konkrét és a munkához kapcsolódó témákban, és jobbára pontos, amikor a használt kiejtés vagy változatai kielégítően érthetőek a nemzetközi légi közlekedési szakma számára. Amikor a beszélő egy nyelvi vagy a helyzetből adódó problémával szembenül, vagy az események váratlan fordulata miatt, a megértés lassabb lehet, vagy magyarázatot	A válasz rendszerint azonnali, helyes és informatív. Közleményváltást kezdeményez és tart fenn még akkor is, amikor az események váratlan fordulatával foglalkozik. Megfelelően kezeli a nyilvánvaló félreértéseket ellenőrzés, megerősítés vagy tisztázás útján.

SZINT	KIEJTÉS	SZERKEZET	SZÓKÉSZLET	FOLYÉKONYSÁG	MEGÉRTÉS	TÁRSALGÁS
					igényel.	

Megjegyzés: A 2. függelék első szövege átkerült a megfelelés elfogadható eszközeibe (AMC), lásd még a magyarázatot.

3. függelék

Tanfolyamok a CPL és az ATPL kiadásához

1. A jelen függelék írja le a CPL és az ATPL szakszolgálati engedélyek műszerjogosítással (IR), vagy anélkül történő kiadásához szükséges különböző típusú tanfolyamok követelményeit.
2. Annak a kérelmezőnek, aki a tanfolyam közben kíván átjelentkezni egy másik ATO-hoz, az illetékes hatósághoz kell folyamodnia, a másik ATO-nál a továbbiakban teljesítendő képzési óraszám megállapítása végett.

A. ATP integrált tanfolyam – Repülőgépek

ÁLTALÁNOS

1. Az ATP(A) integrált tanfolyam célkitűzése megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik többpilótás több hajtóműves repülőgépeken a kereskedelmi légiszállításban másodpilóták lehetnek, és megszerezhetik a CPL(A)/IR engedélyt.
2. Az ATP(A) integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát el kell végeznie.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként, vagy pedig az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként. A PPL(A) vagy PPL(H) engedélyes beiratkozó esetén a tanfolyam előtt teljesített repülési idő 50 százaléka, de legfeljebb 40 óra repülési tapasztalatként beszámítható a szükséges repülési időbe, illetve amennyiben repülőgépre éjszakai jogosítással is rendelkezik a növendék, max. 45 óra számítható be, amelyből legfeljebb 20 óra számítható be a kétkormányos képzés követelményébe.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) az ATPL(A) tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést;
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzés; és
 - c) hajózó személyzeti együttműködés (MCC) képzés többpilótás repülőgépek üzemeltetésére.
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes ATP(A) tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti ismeretek vizsga és jártassági vizsga letételét feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Az ATP(A) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 750 óra képzést.
7. A hajózó személyzeti együttműködés (MCC) tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 25 óra elméleti ismeretek képzési feladatot.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

8. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik az ATPL(A) engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

9. A repülési képzésnek, a típusjogosítás képzést kivéve, legalább összesen 195 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát, amelyből a teljes tanfolyamra vonatkozóan 55 óra lehet műszeres földi idő. A 195 órában a kérelmezőnek teljesítenie kell, legalább:
- a) 95 óra kétkormányos képzést, amelyből legfeljebb 55 óra lehet műszeres földi idő;
 - b) 70 óra PIC időt, beleértve a növendék parancsnokpilótaként (SPIC) teljesített VFR repülést és a műszeres repülési időt. Az SPIC-ként teljesített műszeres repülési időből csak legfeljebb 20 órát kell beszámítani a PIC repülési időbe;
 - c) 50 óra útvonalrepülést PIC-ként, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 540 km (300 NM) hosszúságú, és amely során két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő teljes megállásos leszállást kell végezni;
 - d) 5 óra éjszakai repülést, amelyből 3 óra kétkormányos kiképzés, és ebből legalább 1 óra útvonalrepülés navigálással, valamint 5 egyedüli felszállást és 5 egyedüli teljes megállásos leszállást tartalmaz; és
 - e) 115 óra műszeres repülési időt, amely tartalmaz legalább:
 1. 20 órát SPIC-ként;
 2. 15 óra MCC kiképzést, melynek céljára FFS vagy FNPT II alkalmazható;
 3. 50 óra műszerrepülés oktatást, amelyből legfeljebb:
 - i. 25 óra lehet műszeres földi idő FNPT I berendezésen, vagy
 - ii. 40 óra lehet a műszeres földi idő az FNPT II, FTD 2 vagy FFS berendezésben, amelyből legfeljebb 10 óra teljesíthető FNPT I-ben.

Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik egy az alapvető műszerrepülő modul teljesítését tanúsító bizonyítvánnyal, legfeljebb 10 órát be kell számítani a szükséges műszeres kiképzési időbe. A BITD-ben teljesített óraszámot nem kell beszámítani.
 - f) 5 órát teljesítsen egy legalább 4 személy szállítására engedélyezett, változtatható állásszögű légcsavarral és behúzható futóművel rendelkező repülőgépen.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

10. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(A) jártassági vizsgát kell tennie egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen és műszerjogosítás (IR) jártassági vizsgát több hajtóműves repülőgépen.

B. ATP modulrendszerű tanfolyam – Repülőgépek

1. Azoknak az ATPL(A) kérelmezőknek, akik az elméleti ismeretek képzésüket modulrendszerű tanfolyamon végzik, rendelkezniük kell:
 - a) legalább az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(A) engedéllyel; és
 - b) legalább a következő óraszámú elméleti ismeretek képzéssel:
 1. a PPL(A) engedélyes kérelmezők: 650 óra;
 2. a CPL(A) engedélyes kérelmezők: 400 óra;

3. az IR(A) jogosítással rendelkező kérelmezők: 500 óra;
4. a CPL(A)-val és IR(A)-val rendelkező kérelmezők: 250 óra.

Az elméleti ismeretek képzést az ATPL(A) engedélyhez szükséges jártassági vizsga letétele előtt kell teljesíteni.

C. CPL/IR integrált tanfolyam – Repülőgépek

ÁLTALÁNOS

1. A CPL(A) és IR(A) integrált tanfolyam célkitűzése olyan készségszintű pilóták képzése, akik képesek egypilótás egy hajtóműves vagy többpilótás több hajtóműves repülőgépek kereskedelmi légiszállításban történő üzemeltetésére és a CPL(A)/IR engedély megszerzésére.
2. A CPL(A)/IR integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát el kell végeznie.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként, vagy pedig az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként. A PPL(A) vagy PPL(H) engedélyes beiratkozó esetén a tanfolyam előtt teljesített repülési idő 50 százaléka, de legfeljebb 40 óra repülési tapasztalatként beszámítható a szükséges repülési időbe, illetve amennyiben repülőgépre éjszakai jogosítással is rendelkezik a növendék, max. 45 óra számítható be, amelyből legfeljebb 20 óra számítható be a kétkormányos képzés követelményébe.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) a CPL(A) és IR tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést; és
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzést;
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL/IR(A) tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti ismeretek vizsga és jártassági vizsga letételét feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. A CPL(A)/IR elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 500 óra képzést.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

7. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(A) és IR engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek, a típusjogosítás képzést kivéve, legalább összesen 180 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát, amelyből a teljes tanfolyamra vonatkozóan 40 óra lehet műszeres földi idő. A 180 órában a kérelmezőnek teljesítenie kell, legalább:
 - a) 80 óra kétkormányos képzést, amelyből legfeljebb 40 óra lehet műszeres földi idő;

- b) 70 óra PIC időt, beleértve a SPIC-ként teljesített VFR repülést és a műszeres repülési időt. Az SPIC-ként teljesített műszeres repülési időből csak legfeljebb 20 órát kell beszámítani a PIC repülési időbe;
- c) 50 óra útvonalrepülést PIC-ként, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 540 km (300 NM) hosszúságú, és amely során két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő teljes megállásos leszállást kell végezni;
- d) 5 óra éjszakai repülést, amelyből 3 óra kétkormányos kiképzés, és ebből legalább 1 óra útvonalrepülés navigálással, valamint 5 egyedüli felszállást és 5 egyedüli teljes megállásos leszállást tartalmaz; és
- e) 100 óra műszeres repülési időt, amely tartalmaz legalább:
 - 1. 20 órát SPIC-ként; és
 - 2. 50 óra műszerrepülés oktatást, amelyből legfeljebb:
 - i. 25 óra lehet műszeres földi idő FNPT I berendezésen, vagy
 - ii. 40 óra lehet a műszeres földi idő az FNPT II, FTD 2 vagy FFS berendezésben, amelyből legfeljebb 10 óra teljesíthető FNPT I-ben.

Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik egy az alapvető műszerrepülő modul teljesítését tanúsító bizonyítvánnyal, legfeljebb 10 órát be kell számítani a szükséges műszeres kiképzési időbe. A BITD-ben teljesített óraszámot nem kell beszámítani.
- f) 5 órát teljesítsen egy legalább 4 személy szállítására engedélyezett, változtatható állásszögű légcsavarral és behúzható futóművel rendelkező repülőgépen.

JÁRTASSÁGI VIZSGÁK

- 10. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(A) jártassági vizsgát és IR jártassági vizsgát kell tennie több hajtóműves vagy egy hajtóműves repülőgépen.

D. CPL integrált tanfolyam – Repülőgépek

ÁLTALÁNOS

- 1. A CPL(A) integrált tanfolyam célkitűzése a CPL(A) szakszolgálati engedély megszerzéséhez megfelelő készség szintű pilóták képzése.
- 2. A CPL(A) integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát el kell végeznie.
- 3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként, vagy pedig az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként. A PPL(A) vagy PPL(H) engedélyes beiratkozó esetén a tanfolyam előtt teljesített repülési idő 50 százaléka, de legfeljebb 40 óra repülési tapasztalatként beszámítható a szükséges repülési időbe, illetve amennyiben repülőgépre éjszakai jogosítással is rendelkezik a növendék, max. 45 óra számítható be, amelyből legfeljebb 20 óra számítható be a kétkormányos képzés követelményébe.
- 4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) a CPL(A) tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést; és
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzést;

5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL(A) tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez tartozó elméleti ismeretek vizsga és jártassági vizsga letételét feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. A CPL(A) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 350 óra képzést.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

7. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(A) engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek, a típusjogosítás képzést kivéve, legalább összesen 150 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát, amelyből a teljes tanfolyamra vonatkozóan 5 óra lehet műszeres földi idő. A 150 órában a kérelmezőnek teljesítenie kell, legalább:

- a) 80 óra kétkormányos képzést, amelyből legfeljebb 5 óra lehet műszeres földi idő;
- b) 70 órát PIC-ként;
- c) 20 óra útvonalrepülést PIC-ként, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 540 km (300 NM) hosszúságú, és amely során két, a kiindulási repülőterétől különböző repülőtéren történő teljes megállásos leszállást kell végezni;
- d) 5 óra éjszakai repülést, amelyből 3 óra kétkormányos kiképzés, és ebből legalább 1 óra útvonalrepülés navigálással, valamint 5 egyedüli felszállást és 5 egyedüli teljes megállásos leszállást tartalmaz;
- e) 10 óra műszerrepülés oktatást, amelyből legfeljebb 5 óra műszeres földi idő lehet FNPT I, FTD 2, FNPT II vagy FFS berendezésben. Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik egy az alapvető műszerrepülő modul teljesítését tanúsító bizonyítvánnyal, legfeljebb 10 órát be kell számítani a szükséges műszeres kiképzési időbe. A BITD-ben teljesített óraszámot nem kell beszámítani;
- f) 5 órát egy legalább négy személy szállítására engedélyezett, változtatható állásszögű légcsavarral és behúzható futóművel rendelkező repülőgépen.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

9. A repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(A) jártassági vizsgát kell tennie egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen.

E. CPL modulrendszerű tanfolyam – Repülőgépek

ÁLTALÁNOS

1. A CPL(A) modulrendszerű tanfolyam célkitűzése a PPL(A) engedélyesek képzése a CPL(A) szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges készség szintre.

2. A CPL(A) modulrendszerű tanfolyam megkezdése előtt a kérelmezőnek rendelkeznie kell az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(A) engedéllyel.
3. A repülőképzés megkezdése előtt a kérelmezőnek:
 - a) rendelkeznie kell 150 óra repült idővel;
 - b) meg kell felelnie a több hajtóműves repülőgép osztály- és típusjogosítás megszerzése előfeltételeinek a H. résszel (Subpart) összhangban akkor, ha a jártassági vizsgára több hajtóműves repülőgépen kerül sor.
4. A CPL(A) modulrendszerű tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi repülő kiképzési szakaszát el kell végeznie. Az elméleti ismeretek képzés elvégezhető egy olyan ATO-nál, amely csak elméleti ismeretek képzést végez.
5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) a CPL(A) tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést; és
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzést;

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Egy jóváhagyott CPL(A) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 250 óra képzést.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

7. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(A) engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A műszerjogosítással (IR) nem rendelkező kérelmezőnek kapnia kell legalább 20 óra kétkormányos repülés-oktatást, benne 10 óra műszerrepülés oktatást, amelyből legfeljebb 5 óra műszeres földi idő lehet BITD, FNPT I vagy II, FTD 2 vagy FFS berendezésben.
9. Az érvényes IR(A) jogosítással rendelkező kérelmezőnek teljes mértékben beszámítható a kétkormányos műszeres kiképzési idő. Az érvényes IR(H) jogosítással rendelkező kérelmezőnek legfeljebb 5 óra számítható be a kétkormányos műszeres kiképzési időbe, amely esetben legalább 5 óra kétkormányos műszeres képzésben kell részesülnie repülőgépen. Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik egy az alapvető műszerrepülő modul teljesítését tanúsító bizonyítvánnyal, legfeljebb 10 órát be kell számítani a szükséges műszeres kiképzési időbe.
10.
 - a) Az érvényes műszerjogosítással (IR) rendelkező kérelmezőnek kapnia kell legalább 15 óra kétkormányos látás utáni repülő kiképzést.
 - b) A repülőgépen éjszakai jogosítással nem rendelkező kérelmezőnek kapnia kell legalább 5 óra éjszakai repülő kiképzést, amelyből 3 óra kétkormányos kiképzés, és ebből legalább 1 óra útvonalrepülés navigálással, valamint 5 egyedüli felszállást és 5 egyedüli teljes megállásos leszállást tartalmaz.
11. Legalább 5 óra repülő kiképzést kell teljesíteni egy legalább 4 személy szállítására engedélyezett, változtatható állásszögű légcsavarral és behúzható futóművel rendelkező repülőgépen.

TAPASZTALAT

12. A CPL(A) kérelmezőnek legalább 200 óra repült idővel kell rendelkeznie, amely tartalmaz legalább:
- a) 100 óra PIC-ként szerzett időt, amelyből 20 óra PIC-ként végzett útvonalrepülés, amelynek tartalmaznia kell egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 540 km (300 NM) hosszúságú, és amely során két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő teljes megállásos leszállást kell végezni;
 - b) 5 óra éjszakai repülést, amelyből 3 óra kétkormányos kiképzés, és ebből legalább 1 óra útvonalrepülés navigálással, valamint 5 egyedüli felszállást és 5 egyedüli teljes megállásos leszállást tartalmaz; és
 - c) 10 óra műszeres repülő kiképzést, amelyből legfeljebb 5 óra műszeres földi idő lehet FNPT I, FNPT II vagy FFS berendezésben. Annak a kérelmezőnek, aki rendelkezik egy az alapvető műszerrepülő modul teljesítését tanúsító bizonyítvánnyal, legfeljebb 10 órát be kell számítani a szükséges műszeres kiképzési időbe. A BITD-ben teljesített óraszámot nem kell beszámítani;
 - d) 6 óra repülési időt, amelyet több hajtóműves repülőgépen kell teljesíteni.
 - e) A PIC-ként más légijármű kategóriákban szerzett idő beszámítható a 200 óra repülési időbe, a következő esetekben:
 - i. 30 óra helikopteren szerzett időből, ha a kérelmező PPL(H)-val rendelkezik; vagy
 - ii. 100 óra helikopteren szerzett időből, ha a kérelmező CPL(H)-val rendelkezik; vagy
 - iii. 30 óra TMG-n vagy vitorlázó repülőgépen szerzett időből; vagy
 - iv. 30 óra léghajón szerzett időből, ha a kérelmező PPL(As)-sel rendelkezik; vagy
 - v. 60 óra léghajón szerzett időből, ha a kérelmező CPL(As)-sel rendelkezik.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

13. A repülési képzés, valamint a vonatkozó tapasztalati követelmények teljesítését követően a kérelmezőnek CPL(A) jártassági vizsgát kell tennie egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen.

F. ATP/IR integrált tanfolyam — Helikopterek

ÁLTALÁNOS

1. Az ATP(H)/IR integrált tanfolyam célkitűzése megfelelő készség szintű pilóták képzése, akik többpilótás több hajtóműves helikoptereken a kereskedelmi légiszállításban másodpilóták lehetnek, és megszerezhetik a CPL(H)/IR engedélyt.
2. Az ATP(H)/IR integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát el kell végeznie.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként, vagy pedig az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(H) engedélyeseként. A PPL(H)

engedélyes beiratkozó esetében, a vonatkozó repülési tapasztalat 50 %-a beszámítható, de legfeljebb:

- a) 40 óra, amelyből legfeljebb 20 óra lehet kétkormányos képzés; vagy
 - b) 50 óra, amelyből legfeljebb 25 óra lehet kétkormányos képzés, ha a beiratkozó megszerezte a helikopter éjszakai jogosítást.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
- a) az ATPL(H) és IR tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést;
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzést; és
 - c) hajózó személyzeti együttműködés (MCC) képzést többpilótás helikopterek üzemeltetésére.
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes ATP(H)/IR tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti ismeretek vizsga és jártassági vizsga letételét feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Az ATP(H)/IR elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 750 óra képzést.
7. A hajózó személyzeti együttműködés (MCC) tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 25 óra elméleti ismeretek képzési feladatot.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

8. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik az ATPL(H) és IR engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

9. A repülési képzésnek legalább összesen 195 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát. A 195 órában a kérelmezőnek teljesítenie kell, legalább:
 - a) 140 óra kétkormányos repülő kiképzést, amelyből:
 1. 75 óra látás utáni kiképzést, amely magában foglalhat:
 - i. 30 órát C/D szintű helikopter FFS-ben, vagy
 - ii. 25 órát FTD 2/3-ban, vagy
 - iii. 20 órát helikopter FNPT II/III-ban, vagy
 - iv. 20 órát repülőgépen vagy TMG-n;
 2. 50 óra műszeres kiképzést, amely magában foglalhat:
 - i. legfeljebb 20 órát helikopter FFS-ben, FTD 2/3-ban vagy FNPT II/III-ban, vagy
 - ii. 10 órát egy helikopter FNPT I-ben vagy repülőgépen;
 3. 15 óra MCC kiképzést, melynek céljára helikopter FFS vagy FTD 2/3(MCC) vagy FNPT II/III(MCC) alkalmazható;

Amennyiben a repülési képzésre alkalmazott helikopter típusa különbözik a látva repülési képzésre felhasznált helikopter FFS típusától, a maximálisan beszámítható időt korlátozni kell a helikopter FNPT II/III-ra kiosztott időre.

- b) 55 óra PIC időt, amelyből 40 óra lehet az SPIC-ként teljesített idő. Legalább 14 óra egyedüli repülést nappal és 1 óra egyedüli repülést éjszaka kell végezni.
- c) 50 óra útvonalrepülést, amelyből legalább 10 óra SPIC-ként végzett útvonalrepülés, benne egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 185 km (100 NM) hosszúságú, és amely során két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő leszállást kell végezni;
- d) 5 óra repülési időt éjszaka helikopteren, amely tartalmaz 3 óra kétkormányos kiképzést, benne legalább 1 óra útvonalrepülést navigálással és 5 egyedüli éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást;
- e) 50 óra kétkormányos műszeres időt, amely tartalmaz:
 - i. 10 óra alap műszeres kiképzési időt, és
 - ii. 40 óra IR képzést, amelynek tartalmaznia kell legalább 10 órát több hajtóműves IFR tanúsítással rendelkező helikopteren.

JÁRTASSÁGI VIZSGÁK

- 10. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(H) jártassági vizsgát kell tennie több hajtóműves helikopteren és műszerjogosítás (IR) jártassági vizsgát IFR tanúsítással rendelkező több hajtóműves helikopteren, valamint meg kell felelnie az MCC képzés követelményeinek.

G. ATP integrált tanfolyam — Helikopterek

ÁLTALÁNOS

- 1. Az ATP(H) integrált tanfolyam célkitűzése megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik többpilótás több hajtóműves VFR jogosultságokra korlátozott helikoptereken a kereskedelmi légiszállításban másodpilóták lehetnek, és megszerezhetik a CPL(H) engedélyt.
- 2. Az ATP(H) integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát el kell végeznie.
- 3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként, vagy pedig az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(H) engedélyeseként. A PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében, a vonatkozó repülési tapasztalat 50 %-a beszámítható, de legfeljebb:
 - a) 40 óra, amelyből legfeljebb 20 óra lehet kétkormányos képzés; vagy
 - b) 50 óra, amelyből legfeljebb 25 óra lehet kétkormányos képzés, ha a beiratkozó megszerezte a helikopter éjszakai jogosítást.
- 4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) az ATPL(H) tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést;
 - b) látva repülési és alap műszeres repülési képzést; és

- c) hajózó személyzeti együttműködés (MCC) képzést többpilótás helikopterek üzemeltetésére.
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes ATP(H) tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez tartozó elméleti ismeretek vizsga és jártassági vizsga letételét feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Az ATP(H) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 650 óra képzést.
7. A hajózó személyzeti együttműködés (MCC) tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 20 óra elméleti ismeretek képzési feladatot.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

8. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik az ATPL(H) engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

9. A repülési képzésnek legalább összesen 150 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát. A 150 órában a kérelmezőnek teljesítenie kell, legalább:
- a) 95 óra kétkormányos repülő kiképzést, amelyből:
 - i. 75 óra látás utáni kiképzést, amely magában foglalhat:
 - 1. 30 órát C/D szintű helikopter FFS-ben, vagy
 - 2. 25 órát helikopter FTD 2/3-ban, vagy
 - 3. 20 órát helikopter FNPT II/III-ban, vagy
 - 4. 20 órát repülőgépen vagy TMG-n;
 - ii. 50 óra alap műszeres kiképzést, amely magában foglalhat 5 órát legalább egy helikopter FNPT I-ben vagy repülőgépen;
 - iii. 10 óra MCC kiképzést, melynek céljára helikopter, helikopter FFS vagy FTD 2/3(MCC) vagy FNPT II/III(MCC) alkalmazható.

Amennyiben a repülési képzésre alkalmazott helikopter típusa különbözik a látva repülési képzésre felhasznált helikopter FFS típusától, a maximálisan beszámítható időt korlátozni kell a helikopter FNPT II/III-ra kiosztott időre.

- b) 55 óra PIC időt, amelyből 40 óra lehet az SPIC-ként teljesített idő. Legalább 14 óra egyedüli repülést nappal és 1 óra egyedüli repülést éjszaka kell végezni;
- c) 50 óra útvonalrepülést, amelyből legalább 10 óra SPIC-ként végzett útvonalrepülés, benne egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 185 km (100 NM) hosszúságú, és amely során két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő leszállást kell végezni;
- d) 5 óra repülési időt éjszaka helikopteren, amely tartalmaz 3 óra kétkormányos kiképzést, benne legalább 1 óra útvonalrepülést navigálással és 5 egyedüli éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást.

JÁRTASSÁGI VIZSGÁK

10. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(H) jártassági vizsgát kell tennie több hajtóműves helikopteren, valamint meg kell felelnie az MCC képzés követelményeinek.

H. ATP modulrendszerű tanfolyam — Helikopterek

1. Azoknak az ATPL(H) kérelmezőknek, akik az elméleti ismeretek képzésüket modulrendszerű tanfolyamon végzik, rendelkezniük kell legalább PPL(H) szakszolgálati engedéllyel és legalább a következő óraszámú képzést kell teljesíteniük 18 hónapon belül:
 - a) az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(H) engedélyes kérelmezők: 550 óra;
 - b) a CPL(H) engedélyes kérelmezők: 300 óra.
2. Azoknak az ATPL(H)/IR kérelmezőknek, akik az elméleti ismeretek képzésüket modulrendszerű tanfolyamon végzik, rendelkezniük kell legalább PPL(H) szakszolgálati engedéllyel és legalább a következő óraszámú képzést kell teljesíteniük:
 - a) a PPL(H) engedélyes kérelmezők: 650 óra;
 - b) a CPL(H) engedélyes kérelmezők: 400 óra;
 - c) az IR(H) jogosítással rendelkező kérelmezők: 500 óra;
 - d) a CPL(H)-val és IR(H)-val rendelkező kérelmezők: 250 óra.

I. CPL/IR integrált tanfolyam — Helikopterek

ÁLTALÁNOS

1. A CPL(H)/IR integrált tanfolyam célkitűzése megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik képesek egypilótás több hajtóműves helikopterek üzemeltetésére, és megszerezhetik a CPL(H)/IR engedélyt több hajtóműves helikopterre.
2. A CPL(H)/IR integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát el kell végeznie.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként, vagy pedig az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(H) engedélyeseként. A PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében, a vonatkozó repülési tapasztalat 50 %-a beszámítható, de legfeljebb:
 - a) 40 óra, amelyből legfeljebb 20 óra lehet kétkormányos képzés; vagy
 - b) 50 óra, amelyből legfeljebb 25 óra lehet kétkormányos képzés, ha a beiratkozó megszerezte a helikopter éjszakai jogosítást.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) a CPL(H) és IR, valamint az első több hajtóműves helikopter típusjogosítás tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést; és
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzést;
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL(H)/IR tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal

rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti ismeretek vizsga és jártassági vizsga letételét feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. A CPL(H)/IR elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 500 óra képzést.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

7. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(H) és IR engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek legalább összesen 180 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát. A 180 órában a kérelmezőnek teljesítenie kell, legalább:

- a) 125 óra kétkormányos repülő kiképzést, amelyből:
 - i. 75 óra látás utáni kiképzést, amely magában foglalhat:
 1. 30 órát C/D szintű helikopter FFS-ben, vagy
 2. 25 órát helikopter FTD 2/3-ban, vagy
 3. 20 órát helikopter FNPT II/III-ban, vagy
 4. 20 órát repülőgépen vagy TMG-n;
 - ii. 50 óra műszeres kiképzést, amely magában foglalhat:
 1. legfeljebb 20 órát helikopter FFS-ben, FTD 2/3-ban vagy FNPT II/III-ban, vagy
 2. 10 órát egy helikopter FNPT I-ben vagy repülőgépen.

Amennyiben a repülési képzésre alkalmazott helikopter típusa különbözik a látva repülési képzésre felhasznált FFS típusától, a maximálisan beszámítható időt korlátozni kell a FNPT II/III-ra kiosztott időre.
- b) 55 óra PIC időt, amelyből 40 óra lehet az SPIC-ként teljesített idő. Legalább 14 óra egyedüli repülést nappal és 1 óra egyedüli repülést éjszaka kell végezni;
- c) 10 óra kétkormányos útvonalrepülést;
- d) 10 óra útvonalrepülést PIC-ként, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 185 km (100 NM) hosszúságú, és amely során két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő teljes megállásos leszállást kell végezni;
- e) 5 óra repülési időt éjszaka helikopteren, amely tartalmaz 3 óra kétkormányos kiképzést, benne legalább 1 óra útvonalrepülést navigálással és 5 egyedüli éjszakai iskolakörrel. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást;
- f) 50 óra kétkormányos műszeres időt, amely tartalmaz:
 - i. 10 óra alap műszeres kiképzési időt, és

- ii. 40 óra IR képzést, amelynek tartalmaznia kell legalább 10 órát több hajtóműves IFR tanúsítással rendelkező helikopteren.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

9. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(H) jártassági vizsgát kell tennie több hajtóműves vagy egy hajtóműves helikopteren és műszerjogosítás (IR) jártassági vizsgát IFR tanúsítással rendelkező több hajtóműves helikopteren.

J. CPL integrált tanfolyam — Helikopterek

ÁLTALÁNOS

1. A CPL(H) integrált tanfolyam célkitűzése a CPL(H) szakszolgálati engedély megszerzéséhez megfelelő készségszintű pilóták képzése.
2. A CPL(H) integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát el kell végeznie.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként, vagy pedig az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(H) engedélyeseként. A PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében, a vonatkozó repülési tapasztalat 50 %-a beszámítható, de legfeljebb:
 - a) 40 óra, amelyből legfeljebb 20 óra lehet kétkormányos képzés; vagy
 - b) 50 óra, amelyből legfeljebb 25 óra lehet kétkormányos képzés, ha a beiratkozó megszerezte a helikopter éjszakai jogosítást.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) a CPL(H) tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést; és
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzést;
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL(H) tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez tartozó elméleti ismeretek vizsga és jártassági vizsga letételét feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Egy jóváhagyott CPL(H) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 350 óra képzést vagy 200 órát, ha a kérelmező PPL engedélyes.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

7. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(H) engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek, legalább összesen 135 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát, amelyből 5 óra lehet műszeres földi idő. A 135 órában a kérelmezőnek teljesítenie kell, legalább:
 - a) 85 óra kétkormányos repülő kiképzést, amelyből:
 - i. legfeljebb 75 óra látás utáni kiképzés és magában foglalhat:
 1. 30 órát C/D szintű helikopter FFS-ben, vagy

2. 25 órát helikopter FTD 2/3-ban, vagy
 3. 20 órát helikopter FNPT II/III-ban, vagy
 4. 20 órát repülőgépen vagy TMG-n.
- ii. legfeljebb 10 óra műszeres kiképzést, és magában foglalhat 5 órát legalább egy helikopter FNPT I-ben vagy repülőgépen;
- Amennyiben a repülési képzésre alkalmazott helikopter típusa különbözik a látva repülési képzésre felhasznált FFS típusától, a maximálisan beszámítható időt korlátozni kell a FNPT II/III-ra kiosztott időre.
- b) 50 óra PIC időt, amelyből 35 óra lehet az SPIC-ként teljesített idő. Legalább 14 óra egyedüli repülést nappal és 1 óra egyedüli repülést éjszaka kell végezni;
 - c) 10 óra kétkormányos útvonalrepülést;
 - d) 10 óra útvonalrepülést PIC-ként, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 185 km (100 NM) hosszúságú, és amely során két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő teljes megállásos leszállást kell végezni;
 - e) 5 óra repülési időt éjszaka helikopteren, amely tartalmaz 3 óra kétkormányos kiképzést, benne legalább 1 óra útvonalrepülést navigálással és 5 egyedüli éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást;
 - f) 10 óra kétkormányos műszeres képzést, amely tartalmaz legalább 5 órát helikopteren.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

9. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(H) jártassági vizsgát kell tennie.

K. CPL modulrendszerű tanfolyam — Helikopterek

ÁLTALÁNOS

1. A CPL(H) modulrendszerű tanfolyam célkitűzése a PPL(H) engedélyesek képzése a CPL(H) szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges készség szintre.
2. A CPL(H) modulrendszerű tanfolyam megkezdése előtt a kérelmezőnek rendelkeznie kell az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(H) engedéllyel.
3. A repülőképzés megkezdése előtt a kérelmezőnek:
 - a) rendelkeznie kell 155 óra pilótaként repült idővel helikopteren, beleértve 50 órát PIC-ként, amelyből 10 óra útvonalrepülés kell, hogy legyen.
 - b) meg kell felelnie az FCL.725 és az FCL.720.H szerint meghatározottaknak, ha a jártassági vizsgára több hajtóműves helikopteren kerül sor.
4. A CPL(H) modulrendszerű tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi repülő kiképzési szakaszát el kell végeznie. Az elméleti ismeretek képzés elvégezhető egy olyan ATO-nál, amely csak elméleti ismeretek képzést végez.
5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:

- a) a CPL(H) tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést; és
- b) látva repülési és műszeres repülési képzést;

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Egy jóváhagyott CPL(H) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 250 óra képzést.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

7. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(H) engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A műszerjogosítással (IR) nem rendelkező kérelmezőnek kapnia kell legalább 30 óra kétkormányos repülő kiképzést, amely tartalmaz:
- a) 20 óra látás utáni kiképzést, amely magában foglalhat 5 órát helikopter FFS-ben, FTD 2/3-ban vagy FNPT II/III-ban; és
 - b) 10 óra műszeres kiképzést, amely magában foglalhat 5 órát legalább egy helikopter FTD 1-ben vagy FNPT I-ben vagy repülőgépen.
9. Az érvényes IR(H) jogosítással rendelkező kérelmezőnek teljes mértékben beszámítható a kétkormányos műszeres kiképzési idő. Az érvényes IR(A) jogosítással rendelkező kérelmezőnek legalább 5 óra kétkormányos műszeres képzésben kell részesülnie helikopteren.
10. A helikopteren éjszakai jogosítással nem rendelkező kérelmezőnek kapnia kell legalább 5 óra éjszakai repülő kiképzést, amelyből 3 óra kétkormányos kiképzés, amely tartalmaz legalább 1 óra útvonalrepülést navigálással, valamint 5 egyedüli éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást.

TAPASZTALAT

11. A CPL(H) kérelmezőnek legalább 185 óra repült idővel kell rendelkeznie, beleértve 50 óra PIC-ként szerzett időt, amelyből 10 óra PIC-ként végzett útvonalrepülés, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 185 km (100 NM) hosszúságú, és amely során két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő teljes megállásos leszállást kell végezni.

A parancsnokpilótaként (PIC) más légi jármű kategóriákban szerzett idő beszámítható a 185 óra repülési időbe, a következő esetekben:

- a) 20 óra repülőgépen szerzett időből, ha a kérelmező PPL(A)-val rendelkezik; vagy
- b) 50 óra repülőgépen szerzett időből, ha a kérelmező CPL(A)-val rendelkezik; vagy
- c) 10 óra TMG-n vagy vitorlázó repülőgépen szerzett időből; vagy
- d) 20 óra léghajón szerzett időből, ha a kérelmező PPL(As)-sel rendelkezik; vagy
- e) 50 óra léghajón szerzett időből, ha a kérelmező CPL(As)-sel rendelkezik.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

12. A repülési képzés elvégzése és a vonatkozó tapasztalat megszerzése után a kérelmezőnek CPL(H) jártassági vizsgát kell tennie.

L. CPL/IR integrált tanfolyam — Léghajók

ÁLTALÁNOS

1. A CPL(As)/IR integrált tanfolyam célkitűzése megfelelő készség szintű pilóták képzése, akik képesek léghajók üzemeltetésére és a CPL(As)/IR engedély megszerzésére.
2. A CPL(As)/IR integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát el kell végeznie.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként, vagy pedig az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(As), PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként. A PPL(As), PPL(A) vagy PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében be kell számítani maximum:
 - a) 10 órát, amelyből legfeljebb 5 óra lehet kétkormányos képzés; vagy
 - b) 15 órát, amelyből legfeljebb 7 óra lehet kétkormányos képzés, ha a beiratkozó megszerezte a léghajó éjszakai jogosítást.
4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) a CPL(As) és IR, valamint az első léghajó típusjogosítás tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést; és
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzést;
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL/IR(As) tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti ismeretek vizsga és jártassági vizsga letételét feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. A CPL(As)/IR elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 500 óra képzést.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

7. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(As) és IR engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek legalább összesen 80 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát. A 80 órában a kérelmezőnek teljesítenie kell, legalább:
 - a) 60 óra kétkormányos repülő kiképzést, amelyből:
 - i. 30 óra látás utáni kiképzést, amely magában foglalhat:
 1. 12 órát léghajó FFS-ben, vagy
 2. 10 órát léghajó FTD-ben, vagy
 3. 8 órát léghajó FNPT II/III-ban, vagy

4. 8 órát repülőgépen, helikopteren vagy TMG-n;
- ii. 30 óra műszeres kiképzést, amely magában foglalhat:
 1. legfeljebb 12 órát léghajó FFS-ben, FTD-ben vagy FNPT II/III-ban, vagy
 2. 6 órát egy legalább léghajó FTD 1 vagy FNPT I berendezésben vagy repülőgépen.

Amennyiben a repülési képzésre alkalmazott léghajó típusa különbözik a látva repülési képzésre felhasznált FFS típusától, a maximálisan beszámítható időt korlátozni kell 8 órára.

- b) 20 óra PIC időt, amelyből 5 óra lehet az SPIC-ként teljesített idő. Legalább 14 óra egyedüli repülést nappal és 1 óra egyedüli repülést éjszaka kell végezni;
- c) 5 óra útvonalrepülést PIC-ként, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 90 km (50 NM) hosszúságú, és amely során a rendeltetési repülőtéren két teljes megállásos leszállást kell végezni;
- d) 5 óra repülési időt éjszaka léghajón, amely tartalmaz 3 óra kétkormányos kiképzést, benne legalább 1 óra útvonalrepülést navigálással és 5 egyedüli éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell felszállást és leszállást.
- e) 30 óra kétkormányos műszeres időt, amely tartalmaz:
 - i. 10 óra alap műszeres kiképzési időt, és
 - ii. 20 óra IR képzést, amelynek tartalmaznia kell legalább 10 órát több hajtóműves IFR tanúsítással rendelkező léghajón.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

9. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(As) jártassági vizsgát kell tennie több hajtóműves vagy egy hajtóműves léghajón és műszerjogosítás (IR) jártassági vizsgát IFR tanúsítással rendelkező több hajtóműves léghajón.

M. CPL integrált tanfolyam — Léghajók

ÁLTALÁNOS

1. A CPL(As) integrált tanfolyam célkitűzése a CPL(As) szakszolgálati engedély megszerzéséhez megfelelő készségintű pilóták képzése.
2. A CPL(As) integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát el kell végeznie.
3. A kérelmező a képzésre felvehető előképzés nélküli beiratkozóként, vagy pedig az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kibocsátott PPL(As), PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként. A PPL(As), PPL(A) vagy PPL(H) engedélyes beiratkozó esetében be kell számítani maximum:
 - a) 10 órát, amelyből legfeljebb 5 óra lehet kétkormányos képzés; vagy
 - b) 15 órát, amelyből legfeljebb 7 óra lehet kétkormányos képzés, ha a beiratkozó megszerezte a léghajó éjszakai jogosítást.

4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) a CPL(As) tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést; és
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzést;
5. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes CPL(As) tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakszolgálati engedélyhez tartozó elméleti ismeretek vizsga és jártassági vizsga letételét feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Egy jóváhagyott CPL(As) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 350 óra képzést vagy 200 órát, ha a kérelmező PPL engedélyes.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

7. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(As) engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek, legalább összesen 50 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát, amelyből 5 óra lehet műszeres földi idő. A 50 órában a kérelmezőnek teljesítenie kell, legalább:
 - a) 30 óra kétkormányos képzést, amelyből legfeljebb 5 óra lehet műszeres földi idő;
 - a) 20 órát PIC-ként;
 - c) 5 óra kétkormányos útvonalrepülést;
 - d) 5 óra útvonalrepülést PIC-ként, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 90 km (50 NM) hosszúságú, és amely során a rendeltetési repülőtéren két teljes megállásos leszállást kell végezni;
 - e) 5 óra repülési időt éjszaka léghajón, amely tartalmaz 3 óra kétkormányos kiképzést, benne legalább 1 óra útvonalrepülést navigálással és 5 egyedüli éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell felszállást és leszállást.
 - f) 10 óra kétkormányos műszeres képzést, amely tartalmaz legalább 5 órát léghajón.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

9. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek CPL(As) jártassági vizsgát kell tennie.

N. CPL modulrendszerű tanfolyam — Léghajók

ÁLTALÁNOS

1. A CPL(As) modulrendszerű tanfolyam célkitűzése a PPL(As) engedélyesek képzése a CPL(As) szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges készség szintre.
2. A CPL(As) modulrendszerű tanfolyam megkezdése előtt a kérelmezőnek:
 - a) az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kiadott PPL(As) engedéllyel;

- b) rendelkeznie kell 200 óra pilótaként léghajón repült idővel, beleértve 100 órát PIC-ként, amelyből 50 óra útvonalrepülés kell, hogy legyen.
- 3. A CPL(As) modulrendszerű tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi repülő kiképzési szakaszát el kell végeznie. Az elméleti ismeretek képzés elvégezhető egy olyan ATO-nál, amely csak elméleti ismeretek képzést végez.
- 4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) a CPL(As) tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést; és
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzést;

ELMÉLETI ISMERETEK

- 5. Egy jóváhagyott CPL(As) elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 250 óra képzést.

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGA

- 6. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(As) engedélyesnek biztosított jogosultságoknak megfelelő szintű ismeretekkel.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

- 7. A műszerjogosítással (IR) nem rendelkező kérelmezőnek kapnia kell legalább 20 óra kétkormányos repülő kiképzést, amely tartalmaz:
 - a) 10 óra látás utáni kiképzést, amely magában foglalhat 5 órát léghajó FFS-ben, FTD 2/3-ban vagy FNPT II/III-ban; és
 - b) 10 óra műszeres kiképzést, amely magában foglalhat 5 órát legalább egy léghajó FTD 1-ben vagy FNPT I-ben vagy repülőgépen.
- 8. Az érvényes IR(As) jogosítással rendelkező kérelmezőnek teljes mértékben beszámítható a kétkormányos műszeres kiképzési idő. Egy másik légi jármű kategóriában érvényes IR jogosítással rendelkező kérelmezőnek legalább 5 óra kétkormányos műszeres képzésben kell részesülnie léghajón.
- 9. A léghajón éjszakai jogosítással nem rendelkező kérelmezőnek kapnia kell legalább 5 óra éjszakai repülő kiképzést, amelyből 3 óra kétkormányos kiképzés, amely tartalmaz legalább 1 óra útvonalrepülést navigálással, valamint 5 egyedüli éjszakai iskolakört. Mindegyik iskolakörnek tartalmaznia kell egy felszállást és egy leszállást.

TAPASZTALAT

- 10. A CPL(As) kérelmezőnek legalább 250 óra léghajón repült idővel kell rendelkeznie, beleértve 125 óra PIC-ként szerzett időt, amelyből 50 óra PIC-ként végzett útvonalrepülés, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 90 km (50 NM) hosszúságú, és amely során a rendeltetési repülőtéren egy teljes megállásos leszállást kell végezni.

A PIC-ként más légi jármű kategóriákban szerzett idő beszámítható a 185 óra repülési időbe, a következő esetekben:

- a) 30 óra repülőgépen vagy helikopteren szerzett időből, attól függően, hogy a kérelmező PPL(A)-val vagy PPL(H)-val rendelkezik; vagy
- b) 60 óra repülőgépen vagy helikopteren szerzett időből, attól függően, hogy a kérelmező CPL(A)-val vagy CPL(H)-val rendelkezik; vagy

- c) 10 óra TMG-n vagy vitorlázó repülőgépen szerzett időből; vagy
- d) 10 óra a ballonon szerzett időből.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

11. A repülési képzés elvégzése és a vonatkozó tapasztalat megszerzése után a kérelmezőnek CPL(As) jártassági vizsgát kell tennie.

4. függelék

Jártassági vizsga a CPL kiadásához

A. Általános

1. b) A CPL jártassági vizsgát kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légijárművön kell oktatásban részesülnie, mint amilyennel a jártassági vizsgán repül.
2. A kérelmezőnek sikeresen meg kell felelnie a jártassági vizsga vonatkozó részein. Egy rész bármely elemének sikertelensége, az adott rész sikertelenségét okozza. Egynél több sikertelen rész esetén, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. A csupán egy részben sikertelen kérelmezőnek csak a sikertelen részből kell újra vizsgáznia. A megismételt vizsga bármely részének sikertelensége esetén, beleértve azokat a részeket is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán már egyszer sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. A jártassági vizsga minden vonatkozó részét 6 hónapon belül teljesíteni kell. Amennyiben két vizsgakísérlés sem hoz sikert a vizsga minden vonatkozó részében, akkor ez további képzést von maga után.
3. Bármely sikertelen jártassági vizsgát követően további képzés határozható meg. A megkísérelhető jártassági vizsgák számára nézve nincs korlátozás.

A VIZSGA LEFOLYTATÁSA

4. Amennyiben a repülés vizsgáztató (FE) által nem megfelelőnek ítélt indokok miatt a kérelmező megszakítja a jártassági vizsgát, akkor a teljes jártassági vizsgát meg kell ismételnie. Amennyiben a kérelmező a repülés vizsgáztató (FE) által megfelelőnek ítélt indokok miatt szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor egy további repülés során csak a nem teljesített részekből kell vizsgáznia.
5. A repülés vizsgáztató (FE) megítélése alapján a kérelmező a vizsga bármely manőverét vagy eljárását egyszer megismételheti. A repülés vizsgáztató (FE) bármely szakaszban leállíthatja a vizsgát, ha úgy ítéli meg, hogy a kérelmező repülési jártassága a teljes vizsga megismétlését teszi szükségessé.
6. A kérelmezőnek olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye a PIC feladatok ellátását és vizsga végrehajtását, mintha a hajózárszemélyzet más tagja nem tartózkodna a fedélzeten. A felelősség a repülés során a nemzeti előírásoknak megfelelően oszlik meg.
7. A kérelmező jelenti a repülés vizsgáztatónak (FE) az elvégzett ellenőrzéseket és feladatokat, beleértve a rádió berendezések azonosítását. Az ellenőrzéseket a vizsgán használt repülőgép ellenőrzési listája (checklist) szerint kell elvégezni. A vizsgára történő repülés előtti felkészülés alkalmával a kérelmező köteles a teljesítmény-beállításokat, illetve a sebességeket meghatározni. A felszállási, megközelítési és leszállási teljesítmény adatokat a kérelmezőnek az alkalmazott repülőgép üzemeltetési kézikönyvének vagy légiüzemeltetési utasításának megfelelően kell kiszámítania.
8. A repülés vizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, csak akkor, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve más forgalom elfogadhatatlan akadályozásának elkerülése érdekében szükséges.

B. A jártassági vizsga tartalma CPL kiadásához — Repülőgépek

1. A jártassági vizsgán használt repülőgépnek meg kell felelnie a kiképző repülőgépekre meghatározott követelményeknek és legalább négy személy szállítására engedélyezett, változtatható állásszögű légcsavarral és behúzható futóművel kell rendelkeznie.
2. A repülőút vonalat a vizsgáztató választja meg és a célrepülőtérnek irányító szolgálattal kell rendelkeznie. A kérelmező a felelős a repülés tervezéséért és gondoskodnia kell arról, hogy a repülés végrehajtásához szükséges felszerelés és dokumentáció a fedélzeten legyen. A repülés időtartama legalább 90 perc.
3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a) a repülőgép üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - b) minden manőver egyenletes és pontos végrehajtására;
 - c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
 - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni; és
 - e) a légi járművet mindenkor úgy az irányítása alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához soha ne férjen kétség.

A REPÜLÉSI VIZSGA TÜRÉSHATÁRAI

4. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt repülőgép kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

Magasságtartás:

normál repülés ± 100 láb

szimulált hajtómű meghibásodással ± 150 láb

Útvonal-tartás rádió navigációs eszközök használatával $\pm 5^\circ$

Íránytartás:

normál repülés $\pm 10^\circ$

szimulált hajtómű meghibásodással $\pm 15^\circ$

Sebességtartás:

felszállás és megközelítés ± 5 csomó

minden más repülési üzemmód ± 10 csomó

A VIZSGA TARTALMA

5. A 2. rész (Section) c) és e) iv. pont, és az 5-6. rész (Section) teljes egészében végrehajtható FNPT II-ben vagy FFS-ben.

A repülőgép ellenőrző lista, a repülőszaktudás, a repülőgép vezetése külső, vizuális ellenőrzőpontok alapján, a jégtelenítő, illetve jegesedést gátló eljárások, valamint a repülésre veszélyes helyzet és hiba kezelésének alkalmazása minden részre vonatkozik.

1. RÉSZ — REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS

a	Repülés előtti felkészülés, beleértve: a repülés tervezése, dokumentáció, tömeg és súlypont meghatározása, időjárás adatok összeállítása, NOTAM-ok
b	Repülőgép ellenőrzés és kiszolgálás
c	Gurulás és felszállás
d	Teljesítmény meghatározások és trimm beállítások
e	Repülőtéri és forgalmi eljárások
f	Indulási eljárás, magasságmérő beállítása, összeütközés elkerülése (vizuális körütekintés)
g	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
2. RÉSZ — ÁLTALÁNOS REPÜLÉSI TEVÉKENYSÉG	
a	A repülőgép vezetése külső vizuális referencia alapján, beleértve az egyenes vonalú vízszintes repülést, emelkedést, süllyedést, külső figyelést
b	Repülés kritikusan alacsony sebességgel beleértve a kezdeti és teljes átesés felismerését és elhárítását
c	Fordulók, beleértve a leszállási konfigurációs fordulót. Túldöntött (45°-os bedöntésű) fordulók
d	Repülés kritikusan magas sebességgel, beleértve a zuhanó spirál felismerését és megszüntetését
e	Kizárólag a műszerek alapján végzett repülés, beleértve: i. vízszintes repülés, utazó konfiguráció, irány-, magasság és repülési sebesség tartás ii. emelkedő és süllyedő fordulók 10°-30°-os bedöntéssel iii. szokatlan térbeli helyzet megszüntetése iv. részlegesen letakart műszerfallal történő repülés
f	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
3. RÉSZ — ÚTVONAL ELJÁRÁSOK	

a	A repülőgép vezetése külső vizuális ellenőrzőpontok alapján, beleértve az utazó konfiguráció hatótávolság / repülési időtartam megfontolásait
b	Tájékozódás, térképolvasás
c	Magasság-, sebesség-, iránytartás, külső figyelés
d	Magasságmérő beállítása. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
e	Repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag felhasználás, útvonaltól való eltérés meghatározása és az útvonal helyesbítése
f	Meteorológiai feltételek megfigyelése, trendek megállapítása, kitérés megtervezése
g	Útvonal tartása, helyzet meghatározás (NDB vagy VOR segítségével), berendezések azonosítása (műszerrepülés). Kitérő repülőterre való repülés tervének végrehajtása (vizuális repülés)
4. RÉSZ — MEGKÖZELÍTÉSI ÉS LESZÁLLÁSI ELJÁRÁSOK	
a	Érkezési eljárások, magasságmérő beállítás, ellenőrzések, külső figyelés
b	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
c	Átstartolás alacsony magasságból
d	Normál leszállás, leszállás oldalszélben (alkalmas feltételek esetén)
e	Rövidpályás leszállás
f	Megközelítés és leszállás alapjáraton (csak egymotoros)
g	Leszállás fékszárny használata nélkül
h	Repülés utáni teendők
5. RÉSZ — RENDELLENES ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK	
Ez a rész az 1-4. részekkel összevonható.	

a	Felszállás utáni szimulált hajtómű meghibásodás (biztonságos magasságon), teendők tűz esetén
b	Berendezések meghibásodásai, beleértve futómű vészkiengedést, elektromos és fék hibát
c	Kényszerleszállás (szimulált)
d	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
e	Szóbeli kérdések
6. RÉSZ — SZIMULÁLT ASZIMMETRIKUS REPÜLÉS ÉS A VONATKOÓ OSZTÁLY-VAGY TÍPUSFÜGGŐ FELADATOK	
Ez a rész az 1-5. részekkel összevonható.	
a	Szimulált hajtómű meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságban, vagy FFS-ben végrehajtva)
b	Aszimmetrikus megközelítés és átstartolás
c	Aszimmetrikus megközelítés és teljes megállásos leszállás
d	Hajtómű-leállítás és újraindítás
e	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások, repülőszaktudás
f	A repülés vizsgáztató (FE) döntése alapján – bármely további az osztály- vagy típusjogosítás jártassági vizsga vonatkozó részeit, ha lehetséges a következőkkel együtt: <ul style="list-style-type: none"> i. repülőgép rendszerek, beleértve a robotpilóta kezelését ii. a kabin túlnyomásos rendszer üzemelése iii. a jégtelenítő rendszer és a jegesedés gátló rendszer használata
g	Szóbeli kérdések

C. A jártassági vizsga tartalma CPL kiadásához — Helikopterek

1. A jártassági vizsgán használt helikopterek meg kell felelnie a kiképző helikopterekre meghatározott követelményeknek.

2. A repülendő területet és útvonalat a repülés vizsgáztató (FE) választja meg, az alacsony magasságú és függeszkedési feladatok végrehajtását pedig egy jóváhagyott repülőtéren/területen kell végezni. A 3. rész feladataihoz használt útvonalak végződhetnek az induló repülőtéren, vagy egy másik repülőtéren, egy célrepülőternek azonban irányító szolgálattal kell rendelkeznie. A jártassági vizsga lefolytatható két repülés keretében is. A repülés(ek) teljes időtartama legalább 90 perc.
3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a) a helikopter üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - b) minden manőver egyenletes és pontos végrehajtására;
 - c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
 - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni; és
 - e) a helikoptert mindenkor úgy az irányítása alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához soha ne férjen kétség.

A REPÜLÉSI VIZSGA TÜRÉSHATÁRAI

4. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt helikopter kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

Magasságtartás:

normál repülés	±100 láb
szimulált súlyos vész helyzetben	±150 láb

Útvonal-tartás rádió navigációs eszközök használatával ±10°

Íránytartás:

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

Sebességtartás:

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

Földhöz viszonyított elmozdulás

felszállás és függeszkedés a légpárna hatászónájában	±3 láb
leszállás	oldalirányú, vagy hátrafelé történő elmozdulás nélkül

A VIZSGA TARTALMA

5. A 4. rész (Section) elemei végrehajthatóak helikopter FNPT-ben vagy helikopter FFS-ben. A helikopter ellenőrző lista, a repülőszaktudás, a helikopter vezetése külső, vizuális ellenőrzőpontok alapján, a jégtelenítő eljárások, valamint a repülésre veszélyes helyzet és hiba kezelésének alkalmazása minden részre vonatkozik.

1. RÉSZ — REPÜLÉS ELŐTTI / REPÜLÉS UTÁNI ELLENŐRZÉSEK ÉS ELJÁRÁSOK	
a	Helikopter ismeretek (pl.: műszaki napló, üzemanyag, tömeg és súlypont, teljesítmény), a repülés tervezése, dokumentáció, NOTAM-ok, időjárás
b	Repülés előtti ellenőrzési tevékenység, az alkatrészek elhelyezkedése és feladata
c	A pilótafülke ellenőrzése, indítási eljárás
d	A kommunikációs és navigációs berendezések ellenőrzése, a frekvenciák kiválasztása és beállítása
e	Felszállás előtti eljárás, R/T eljárás, ATC összeköttetés – utasítások betartása
f	Beállítás az állóhelyre, leállítás és repülés utáni eljárások
2. RÉSZ — Manőverek függeszkedésben, speciális vezetési módok és korlátozott területek	
a	Felszállás és leszállás (elemelkedés és földetérés)
b	Gurulás, légi gurulás
c	Függeszkedés egy helyben, szembe-, oldal- és hátszélben
d	Függeszkedés egy helyben elfordulásokkal, 360° balra és jobbra (helyben elfordulások)
e	Elmozdulások függeszkedésben előre, oldalirányba és hátra
f	Szimulált hajtómű meghibásodás függeszkedés közben
g	Gyors megállások széllel szemben és hátszélben
h	Lejtős talajra/előkészítetlen helyekre történő leszállások és felszállások
i	Felszállások (különböző profilokkal)
j	Felszállás oldalszélben, hátszélben (ha kivitelezhető)
k	Felszállás maximális felszálló tömeggel (valóságos, vagy szimulált)
l	Megközelítések (különböző profilokkal)
m	Korlátozott teljesítménnyel történő felszállás és leszállás
n	Autorotáció (a repülés vizsgáztató (FE) választ ki kettőt a következő módzatok közül: alap, nagy távolságra, alacsony sebességgel és 360° fordulókkal történő autorotáció)
o	Autorotációs leszállás
p	Gyakorló kényszerleszállás teljesítmény ráadással

q	Teljesítmény ellenőrzések, felderítési technika, megközelítési és indulási technikák
3. RÉSZ — NAVIGÁCIÓ — ÚTVONAL ELJÁRÁSOK	
a	Navigáció és tájékozódás különböző tengerszint/földfelszín feletti magasságokról, térképolvasás
b	Tengerszint/földfelszín feletti magasság-, sebesség-, iránytartás, légtér-figyelés, magasságmérő beállítás
c	A repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag felhasználás, repülési időtartam, várható érkezési idő (ETA), útvonaltól való eltérés meghatározása és az útvonal helyesbítése, műszerek figyelése
d	Meteorológiai feltételek megfigyelése, kitérés megtervezése
e	Útvonal tartása, helyzet meghatározás (NDB és/vagy VOR segítségével), berendezések azonosítása
f	ATC összeköttetés és az előírások figyelembevétele stb.
4. RÉSZ — KIZÁRÓLAG A MŰSZEREK ALAPJÁN VÉGZETT REPÜLÉSI ELJÁRÁSOK ÉS MANŐVEREK	
a	Vízszintes repülés, irány-, magasság- és sebességtartás
b	Egykanalas vízszintes fordulókat megadott irányokra, 180°-360°-os fordulókat balra és jobbra
c	Emelkedés és süllyedés, beleértve egykanalas fordulókat megadott irányokra
d	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése
e	30°-os bedöntésű fordulók, elfordulás 90°-ig balra és jobbra
5. RÉSZ — Rendellenes és vészhelyzeti eljárások (szimulált változat, ahol megfelelő)	
1. megjegyzés: Ahol a vizsga több hajtóműves helikopteren történik, szimulált hajtómű meghibásodás gyakorlatot, beleértve egy egy hajtóműves megközelítést és leszállást is bele kell venni a vizsgába.	
2. megjegyzés: A repülés vizsgáztató válasszon ki négyet a következők közül:	
a	Hajtómű/motor hibákat, beleértve a szabályozó meghibásodást, a karburátor/motor jegesedést, az olajrendszert, (amelyik alkalmazható)
b	Üzemanyag rendszer hiba
c	Elektromos rendszer hiba

d	Hidraulika rendszer hiba, beleértve a hidraulika nélkül végrehajtott megközelítést és leszállást, (amelyik alkalmazható)
e	A forgószárny és/vagy a forgatónyomaték kiegyensúlyozó rendszer hibája (FFS-ben, vagy csak szóban történő megvitatás)
f	Tüzeset gyakorlatok, beleértve a füst elleni védelmet és füsteltávolítást, (amelyik alkalmazható)
g	<p>Egyéb rendellenes és vészhelyzeti eljárások, amint az a megfelelő légiüzemeltetési utasításban megfogalmazásra került, beleértve a több hajtóműves helikopterekre:</p> <p>Szimulált hajtómű meghibásodás felszállás közben:</p> <p>megszakított felszállás az elhatározási pont felszálláskor-nál (TDP) vagy előtte, vagy biztonságos kényszerleszállás a felszállás megkezdése utánra meghatározott pontnál (Defined point after take-off, DPATO) vagy előtte, illetve röviddel a TDP vagy DPATO után.</p> <p>Leszállás szimulált hajtómű meghibásodással:</p> <p>leszállás vagy átstartolás az elhatározási pont leszálláshoz (LDP) előtt vagy a leszállás előttre meghatározott pont (Defined point before landing, DPBL) előtt bekövetkezett hajtómű meghibásodás esetén,</p> <p>az LDP után bekövetkezett hajtómű meghibásodást követően, illetve a DPBL után végrehajtott biztonságos kényszerleszállás.</p>

D. A jártassági vizsga tartalma CPL kiadásához — Léghajók

1. A jártassági vizsgán használt léghajónak meg kell felelnie a kiképző léghajókra meghatározott követelményeknek.
2. A repülendő területet és útvonalat a repülés vizsgáztató (FE) választja meg. A 3. rész feladataihoz használt útvonalak végződhetnek az induló repülőtéren, vagy egy másik repülőtéren, egy célrepülőtérnek azonban irányító szolgálattal kell rendelkeznie. A jártassági vizsga lefolytatható két repülés keretében is. A repülés(ek) teljes időtartama legalább 60 perc.
3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a) a léghajó üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - b) minden manőver egyenletes és pontos végrehajtására;
 - c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
 - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni; és
 - e) a léghajót mindenkor úgy az irányítása alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához soha ne férjen kétség.

A REPÜLÉSI VIZSGA TÜRÉSHATÁRAI

4. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt léghajó kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.
Magasságtartás:

normál repülés ±100 láb

szimulált súlyos vész helyzetben ±150 láb

Útvonal-tartás rádió navigációs eszközök használatával ±10°

Iránytartás:

normál repülés ±10°

szimulált súlyos vész helyzetben ±15°

A VIZSGA TARTALMA

5. A 5. és 6. rész (Section) elemei végrehajthatóak léghajó FNPT-ben vagy léghajó FFS-ben. A léghajó ellenőrző lista, a repülőszaktudás, a léghajó vezetése külső, vizuális ellenőrzőpontok alapján, a jégtelenítő eljárások, valamint a repülésre veszélyes helyzet és hiba kezelésének alkalmazása minden részre vonatkozik.

1. RÉSZ — REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS	
a	Repülés előtti felkészülés, beleértve: a repülés tervezése, dokumentáció, tömeg és súlypont meghatározása, időjárás adatok összeállítása, NOTAM-ok
b	Léghajó ellenőrzés és kiszolgálás
c	Árbocról történő elengedési eljárás, földi manőverezés és felszállás
d	Teljesítmény meghatározások és trimm beállítások
e	Repülőtéri és forgalmi eljárások
f	Indulási eljárás, magasságmérő beállítása, összeütközés elkerülése (vizuális körütekintés)
g	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
2. RÉSZ — ÁLTALÁNOS REPÜLÉSI TEVÉKENYSÉG	
a	A léghajó vezetése külső vizuális referencia alapján, beleértve az egyenes vonalú vízszintes repülést, emelkedést, süllyedést, külső figyelést
b	Repülés nyomásmagasságon
c	Fordulók

d	Meredek süllyedések és emelkedések
e	Kizárólag a műszerek alapján végzett repülés, beleértve: <ul style="list-style-type: none"> i. vízszintes repülés, irány-, magasság és repülési sebesség tartás ii. emelkedő és süllyedő fordulók iii. szokatlan térbeli helyzet megszüntetése iv. részlegesen letakart műszerfallal történő repülés
f	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
3. RÉSZ — ÚTVONAL ELJÁRÁSOK	
a	A léghajó vezetése külső vizuális ellenőrzőpontok alapján, hatótávolság / repülési időtartam megfontolások
b	Tájékozódás, térképolvasás
c	Magasság-, sebesség-, iránytartás, külső figyelés
d	Magasságmérő beállítás, ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
e	Repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag felhasználás, útvonaltól való eltérés meghatározása és az útvonal helyesbítése
f	Meteorológiai feltételek megfigyelése, trendek megállapítása, kitérés megtervezése
g	Útvonal tartása, helyzet meghatározás (NDB vagy VOR segítségével), berendezések azonosítása (műszerrepülés). Kitérő repülőtérre való repülés tervének végrehajtása (vizuális repülés)
4. RÉSZ — MEGKÖZELÍTÉSI ÉS LESZÁLLÁSI ELJÁRÁSOK	
a	Érkezési eljárások, magasságmérő beállítás, ellenőrzések, külső figyelés
b	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
c	Átstartolás alacsony magasságból
d	Normál leszállás

e	Rövidpályás leszállás
f	Megközelítés és leszállás alapjáraton (csak egymotoros)
g	Leszállás fékszárny használata nélkül
h	Repülés utáni teendők
5. RÉSZ — RENDELLENES ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK	
Ez a rész az 1-4. részekkel összevonható.	
a	Felszállás utáni szimulált hajtómű meghibásodás (biztonságos magasságon), teendők tűz esetén
b	Berendezések meghibásodásai,
c	Kényszerleszállás (szimulált)
d	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
e	Szóbeli kérdések
6. RÉSZ — VONATKOZÓ OSZTÁLY- VAGY TÍPUSFÜGGŐ FELADATOK	
Ez a rész az 1-5. részekkel összevonható.	
a	Szimulált hajtómű meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságban, vagy FFS-ben végrehajtva)
b	Megközelítés és átstartolás meghibásodott hajtóművel/hajtóművekkel
c	Megközelítés és teljes megállással végződő leszállás meghibásodott hajtóművel/hajtóművekkel
d	Meghibásodások a burkolat nyomásrendszerében
e	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások, repülőszaktudás

f	A repülés vizsgáztató (FE) döntése alapján – bármely további az osztály- vagy típusjogosítás jártassági vizsga vonatkozó részeit, ha lehetséges a következőkkel együtt: i. a léghajó rendszerei ii. a burkolat túlnyomásos rendszer üzemelése
g	Szóbeli kérdések

5. függelék

Integrált MPL tanfolyam

ÁLTALÁNOS

1. Az MPL integrált tanfolyam célkitűzése megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik másodpilóták lehetnek többpilótás több hajtóműves gázturbinás repülőgépeken a légiszállításban, VFR és IFR viszonyok között, és megszerezhetik a MPL engedélyt.
2. Az MPL tanfolyamra szóló jóváhagyás csak olyan ATO-nak adható, amely részét képezi egy olyan kereskedelmi légiszállítási üzemben tartónak, amelynek a bizonyítványát az MS-rész (Part-MS), valamint a vonatkozó repülési követelmények szerint adták ki, vagy pedig egy ilyen üzemeltetővel áll egyedi szerződésben. A szakaszolati engedélyt a légitársasági üzemben tartói típus-átképző tanfolyam elvégzéséig arra a bizonyos üzemben tartóra kell korlátozni.
3. Az MPL integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely ATO által indított folyamatos tanfolyam valamennyi képzési szakaszát el kell végeznie. A képzésnek kompetencia alapúnak kell lennie és több pilótás üzemeltetési környezetben kell végrehajtani.
4. A tanfolyamra csak előképzés nélküli kérelmezők vehetők fel.
5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) az ATPL(A) tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést;
 - b) látva repülési és műszeres repülési képzést;
 - c) hajózó személyzeti együttműködés (MCC) képzés többpilótás repülőgépek üzemeltetésére; és
 - d) típusjogosítás képzést.
6. Az a kérelmező, aki nem végzi el vagy képtelen befejezni a teljes MPL tanfolyamot, kérelmezheti az illetékes hatóságnál alacsonyabb jogosultságokkal rendelkező szakaszolati engedélyhez és műszerjogosításhoz (IR) tartozó elméleti ismeretek vizsga és jártassági vizsga letételét feltéve, ha az ennek megfelelő követelményeket teljesíti.

ELMÉLETI ISMERETEK

7. Egy jóváhagyott MPL elméleti ismeretek tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 750 óra képzést az ATPL(A) ismeretek szinthez, valamint a vonatkozó típusjogosításhoz szükséges elméleti ismeretek képzés megkövetelt óraszámát, a H. résszel (Subpart) összhangban.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

8. A repülési képzésnek legalább összesen 240 órát kell tartalmaznia, amely repülést végző pilótaként (PF) és repülést nem végző (kiszolgáló) pilótaként (PNF) valóságos vagy szimulátorban végzett repülés során végrehajtott óraszámából áll, és lefedi a képzés következő 4 fázisát:
 - a) 1. fázis — Központi repülési képességfejlesztés
Sajátságos alapozó egypilótás képzés repülőgépen.
 - b) 2. fázis — Alapfokú

Bevezetés a többpilótás üzemeltetésbe és a műszerrepülésbe.

c) 3. fázis — Közbenső

A többpilótás üzemeltetés alkalmazása többhajtóműves gázturbinás repülőgépre, amely a 21. rész (Part-21) rendelkezéseivel összhangban, engedélye szerint nagy teljesítményű repülőgépnek minősül.

d) 4. fázis — Haladó

Típusjogosítás képzés légitársaság-orientált környezetben.

A tényleges repülésben megszerzett repülési tapasztalatnak tartalmaznia kell a H. részben (Subpart) leírt valamennyi követelményt, rendellenes helyzet megszüntetése képzést, éjszakai repülést, kizárólag a műszerek alapján végzett repülést, valamint a vonatkozó repülőszaktudás megszerzéséhez szükséges tapasztalatot.

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

Az aszimmetrikus repülés képzést repülőgépben, vagy FFS-ben kell végrehajtani.

9. A repülő kiképzési program minden egyes képzési fázisának a megerősítő ismeretek oktatásából és gyakorlati képzési szegmensekből kell állnia.
10. A tanfolyamnak tartalmaznia kell a kiképzési program folyamatos értékelését, valamint a képzési program szerint haladó hallgatók folyamatos felmérését is. Az értékelésnek biztosítania kell, hogy:
 - a) a kompetenciák és a velük kapcsolatos felmérés megfelel egy többpilótás repülőgép másodpilóta feladatának; és
 - b) a hallgatók a szükséges kompetenciákat fejlődő és kielégítő módon szerzik meg.
11. A tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 12 felszállást és leszállást a kompetencia biztosítása érdekében. Ezeket felszállásokat és a leszállásokat oktató felügyelete alatt kell végrehajtani egy olyan repülőgépen, amelyre a típusjogosítás kiadásra kerül.

FELMÉRÉSI SZINT

12. Az MPL kérelmezőnek megfelelő teljesítést kell nyújtania az alább, a 13. bekezdésben meghatározott mind a 9 készség-egységben, az előírt készség haladó szintjén kell üzemeltetnie és együttműködni másodpilótaként, gázturbinás többpilótás repülőgépen, látva repülési és műszeres repülési feltételek mellett. A felmérésnek igazolnia kell, hogy a repülőgép vezetését, illetve a helyzetet mindenkor úgy tartja az irányítása alatt, hogy az biztosítsa egy eljárás vagy manőver sikeres végrehajtását. A kérelmezőnek következetesen bizonyítania kell, hogy rendelkezik a vonatkozó repülőgép típus biztonságos üzemeltetéséhez szükséges tudással, jártasságokkal és hozzáállással az MPL teljesítés kritériumainak megfelelően.

KOMPETENCIAEGYSÉGEK

13. A kérelmezőnek a következő 9 kompetenciaegységben kell a kompetenciáját bizonyítania:
 1. az emberi teljesítőképesség alapelveinek alkalmazása, beleértve a repülésre veszélyes helyzet és hiba kezelésének alapelveit;
 2. a repülőgép földi műveletek végrehajtása;

3. a felszállás végrehajtása;
4. az emelkedés végrehajtása;
5. az útvonal végrehajtása;
6. a süllyedés végrehajtása;
7. a megközelítés végrehajtása;
8. a leszállás végrehajtása; és
9. a leszállást követő és a repülőgép repülés utáni műveletek.

SZIMULÁTORBAN VÉGZETT REPÜLÉS

14. Az FSTD berendezésekre vonatkozó minimumkövetelmények:

a) 1. fázis — Központi repülési képességfejlesztés

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

- az asztali számítógépekkel általában kapcsolatban lévő tartozékoktól eltérő tartozékokat vesz igénybe, mint például: a gázkaregység funkcionális másolatai, oldalra kihelyezett botkormány, vagy egy repülés koordináló és optimalizáló rendszer (FMS) billentyűzet; és
- pszichomotorikus tevékenységet igényel megfelelő erő és időzített válaszok alkalmazásával.

b) 2. fázis — Alapfokú

Egy FNPT II MCC, amely egy általános gázturbinás több hajtóműves repülőgépet képvisel.

c) 3. fázis — Közbenső

Egy FSTD berendezés esetében, amely egy olyan gázturbinás több hajtóműves repülőgépet képvisel, amelynek üzemeltetéséhez másodpilóta szükséges és egy egyenértékű szabvány szerinti besorolása B szintű, ezen felül a következők:

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

d) 4. fázis — Haladó

Egy a D vagy C szinttel teljesen egyenértékű FFS egy kibővített nappali látképet megjelenítő rendszerrel, beleértve az ATC környezet szimulációját.

6. függelék

A műszerjogosításhoz (IR) szükséges modulrendszerű tanfolyamok

A. IR(A) — Modulrendszerű repülési tanfolyam

ÁLTALÁNOS

1. Az IR(A) modulrendszerű repülési tanfolyam célkitűzése megfelelő készség szintű pilóták képzése, akik képesek a repülőgépek IFR szerint és IMC körülmények között történő üzemeltetésére. A tanfolyam két modulból áll, amely felvehető külön-külön vagy összevontan is:

- a) Alapvető műszerrepülő modul

Ez 10 óra műszeres kiképzési időt tartalmaz, amelyből legfeljebb 5 óra műszeres földi idő lehet BITD, FNPT I, vagy FNPT II, illetve FFS berendezésben. Az alapvető műszerrepülő modul teljesítését követően, a jelölt számára ki kell bocsátani a tanfolyam teljesítését tanúsító bizonyítványt.

- b) Eljárásos műszerrepülő modul

Ez foglalja magába az IR(A) kiképzési program fennmaradó részét, 40 óra egy hajtóműves vagy 45 óra több hajtóműves műszeres kiképzési időt és az IR(A) elméleti ismeretek tanfolyamot.

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

Az ATO-nak biztosítania kell, hogy a több hajtóműves IR(A) tanfolyam kérelmezője, aki nem rendelkezik több hajtóműves osztály- vagy típusjogosítással, részesüljön a H. részben (Subpart) meghatározott több hajtóműves képzésben az IR(A) tanfolyam repülő képzésének megkezdése előtt.

3. Az IR(A) modulrendszerű tanfolyam eljárásos műszerrepülő modulját elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamennyi kiképzési szakaszt egy jóváhagyott folyamatos tanfolyamon kell teljesítenie. Az eljárásos műszerrepülő modul megkezdése előtt az ATO-nak biztosítania kell, hogy a kérelmező rendelkezik az alapvető műszeres repülési jártasságok terén szakértelemmel. Ismeret-felújító képzést szükség szerint kell tartani.

4. Az elméleti tanfolyamot 18 hónap alatt kell befejezni. Az eljárásos műszerrepülő modult és a jártassági vizsgát a sikeres elméleti vizsgák érvényességi idején belül kell elvégezni.

5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:

- a) az IR tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést;

- b) műszeres repülő kiképzést.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Egy jóváhagyott IR(A) modulrendszerű tanfolyamnak legalább 150 óra elméleti ismeretek képzést kell tartalmaznia.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

7. Egy egy hajtóműves IR(A) tanfolyamnak legalább 50 óra műszeres képzési időt kell tartalmaznia, amelyből legfeljebb 20 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-ben, illetve 35 óra FFS vagy FNPT II berendezésben. Az FNPT II vagy FFS berendezésben végrehajtható műszeres földi időből legfeljebb 10 óra végrehajtható FNPT I-ben.
8. Egy több hajtóműves IR(A) tanfolyamnak legalább 55 óra műszeres képzési időt kell tartalmaznia, amelyből legfeljebb 25 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-ben, illetve legfeljebb 40 óra FFS vagy FNPT II berendezésben. Az FNPT II vagy FFS berendezésben végrehajtható műszeres földi időből legfeljebb 10 óra végrehajtható FNPT I-ben. A fennmaradó műszeres repülő kiképzésnek tartalmaznia kell legalább 15 órát több hajtóműves repülőgépen.
9. Annak az egy hajtóműves IR(A) engedélyesnek, aki rendelkezik több hajtóműves osztály-, vagy típusjogosítással is és első alkalommal kívánja megszerezni a több hajtóműves IR(A) jogosítást, egy ATO-nál el kell végeznie egy tanfolyamot, amely tartalmaz legalább 5 óra műszeres repülő kiképzést több hajtóműves repülőgépen, amelyből 3 óra lehet a FFS, vagy FNPT II berendezésben.
- 10.1. A CPL(A) engedéllyel vagy az alapvető műszerrepülő modul teljesítését tanúsító bizonyítvánnyal rendelkezőnek, a fenti 7. vagy a 8. bekezdésben előírt teljes képzés ideje csökkenthető 10 órával.
- 10.2. Az IR(H) jogosítással rendelkezőnek, a fenti 7. vagy a 8. bekezdésben előírt teljes képzés ideje csökkenthető 10 órával.
- 10.3. A repülőgépen történő teljes műszeres repülő kiképzésnek meg kell felelnie a 7. vagy a 8. bekezdésnek (amelyik alkalmazható).
11. Az IR(A) jártassági vizsgáig terjedő repülési feladatoknak a következőket kell tartalmazniuk:
 - a) Alapvető műszerrepülő modul esetében: az alap műszerrepülés során végrehajtható eljárások és manőverek közül legalább a következőket:
 - i. alapvető műszerrepülés, külső, vizuális azonosítási pontok nélkül:
 - vízszintes repülés,
 - emelkedés,
 - süllyedés,
 - fordulók vízszintes repülésben, emelkedésben és süllyedésben;
 - ii. a műszerrepülés nyomvonala;
 - iii. túldöntött forduló;
 - iv. rádiónavigáció;
 - v. szokatlan térbeli helyzet megszüntetése;
 - vi. részlegesen letakart műszerfal;
 - vii. a kezdeti és a teljes átesés felismerése és elhárítása;
 - b) Eljárásos műszerrepülő modul esetében:
 - i. repülés előtti eljárásokat IFR szerinti repülésekhez, beleértve a légiüzemeltetési utasítás és a megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatok dokumentumainak használatát az IFR repülési terv előkészítéséhez;

- ii. azokat az eljárásokat és manővereket, melyek az IFR üzemeltetés alatti normál, rendellenes esetekben és vészhelyzetkor fordulnak elő, legalább a következőket:
 - áttérés vizuális repülésről műszerrepülésre felszállás közben,
 - standard műszeres indulási és érkezési eljárások,
 - útvonal IFR eljárások,
 - várakozási eljárások,
 - műszeres megközelítések meghatározott minimumhoz,
 - megszakított megközelítési eljárások,
 - leszállás műszeres megközelítésből, beleértve a körözést is;
- iii. repülés közbeni manővereket és sajátos repülési jellemzőket;
- iv. amennyiben szükséges, több hajtóműves repülőgép üzemeltetése a fenti feladatok során, beleértve a repülőgép vezetését kizárólag műszerek alapján egy szimuláltan üzemképtelen hajtóművel, hajtómű leállítással és újraindítással (az utóbbi gyakorlat biztonságos magasságban hajtandó végre kivéve, ha FFS vagy FNPT II berendezésen történik).

B. IR(H) — Modulrendszerű repülési tanfolyam

1. Az IR(H) modulrendszerű repülési tanfolyam célkitűzése megfelelő készség szintű pilóták képzése, akik képesek a helikopterek IFR szerint és IMC körülmények között történő üzemeltetésére.
2. A modulrendszerű IR(H) tanfolyam kérelmezőjének rendelkeznie kell PPL(H)-val és éjszakai jogosítással, illetve CPL(H) vagy ATPL(H) engedéllyel. Az IR(H) tanfolyam légi járművön történő oktatási fázisának megkezdése előtt a kérelmezőnek rendelkeznie kell az IR(H) jártassági vizsgán alkalmazandó helikopter típusjogosításával, vagy el kellett, hogy végezzen azon a típuson egy jóváhagyott típusjogosítás tanfolyamot. Amennyiben a jártassági vizsga többpilótás feltételek mellett kerül végrehajtásra, akkor a kérelmezőnek rendelkeznie kell egy az MCC tanfolyam kellő eredménnyel történt elvégzését igazoló bizonyítvánnyal.
3. Az IR(H) modulrendszerű tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamennyi kiképzési szakaszt egy jóváhagyott folyamatos tanfolyamon kell teljesítenie.
4. Az elméleti tanfolyamot 18 hónap alatt kell befejezni. Az repülő kiképzést és a jártassági vizsgát a sikeres elméleti vizsgák érvényességi idején belül kell elvégezni.
5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) az IR tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést;
 - b) műszeres repülő kiképzést.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Egy jóváhagyott IR(H) modulrendszerű tanfolyamnak legalább 150 óra képzést kell tartalmaznia.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

7. Egy egy hajtóműves IR(H) tanfolyamnak legalább 50 óra műszeres képzési időt kell tartalmaznia, amelyből:

- a) legfeljebb 20 óra lehet műszeres földi idő FNPT I (H) vagy FNPT I (A) berendezésen. Ez a 20 óra FNPT I (H) vagy FNPT I (A) berendezésen megszerezhető képzési idő helyettesíthető 20 óra, erre az IR(H) tanfolyamra jóváhagyott repülőgépen szerzett képzési idővel.
- b) legfeljebb 35 óra lehet műszeres földi idő FTD 2/3-ban, FNPT II/III-ban vagy FFS-ben.

A műszeres repülő kiképzésnek tartalmaznia kell legalább 10 óra IFR tanúsítással rendelkező helikopteren szerzett időt.

8. Egy több hajtóműves IR(H) tanfolyamnak legalább 55 óra műszeres képzési időt kell tartalmaznia, amelyből:

- a) legfeljebb 20 óra lehet műszeres földi idő FNPT I (H) vagy FNPT I (A) berendezésen. Ez a 20 óra FNPT I (H) vagy FNPT I (A) berendezésen megszerezhető képzési idő helyettesíthető 20 óra, erre az IR(H) tanfolyamra jóváhagyott repülőgépen szerzett képzési idővel, vagy
- b) legfeljebb 40 óra lehet műszeres földi idő FTD 2/3-ban, FNPT II/III-ban vagy FFS-ben.

A műszeres repülő kiképzésnek tartalmaznia kell legalább 10 óra IFR tanúsítással rendelkező több hajtóműves helikopteren szerzett időt.

9.1. Az ATPL(H) engedélyesnek az elméleti ismeretek oktatás óraszámát csökkenteni kell 50 órával.

9.2. Az IR(A) jogosítással rendelkezőnek, az előírt teljes képzés ideje csökkenthető 10 órával.

10. Az IR(H) jártassági vizsgáig terjedő repülési feladatoknak a következőket kell tartalmazniuk:

- a) repülés előtti eljárásokat IFR szerinti repülésekhez, beleértve a légiüzemeltetési utasítás és a megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatok dokumentumainak használatát az IFR repülési terv előkészítéséhez;
- b) azokat az eljárásokat és manővereket, melyek az IFR üzemeltetés alatti normál, rendellenes esetekben és vészhelyzetkor fordulnak elő, legalább a következőket:
 - i. áttérés vizuális repülésről műszerrepülésre felszállás közben,
 - ii. standard műszeres indulási és érkezési eljárások,
 - iii. útvonal IFR eljárások,
 - iv. várakozási eljárások,
 - v. műszeres megközelítések meghatározott minimumhoz,
 - vi. megszakított megközelítési eljárások,
 - vii. leszállás műszeres megközelítésből, beleértve a körözést is;
- c) repülés közbeni manővereket és sajátos repülési jellemzőket;

- d) amennyiben szükséges, több hajtóműves helikopter üzemeltetése a fenti feladatok során, beleértve a helikopter vezetését kizárólag műszerek alapján egy szimuláltan üzemképtelen hajtóművel, hajtómű leállítással és újraindítással (az utóbbi gyakorlat FFS, FNPT II vagy FTD 2/3 berendezésben hajtható végre).

C. IR(As) — Modulrendszerű repülési tanfolyam

ÁLTALÁNOS

1. Az IR(As) modulrendszerű repülési tanfolyam célkitűzése megfelelő készségi szintű pilóták képzése, akik képesek a léghajók IFR szerint és IMC körülmények között történő üzemeltetésére. A tanfolyam két modulból áll, amely felvehető külön-külön vagy összevontan is:
 - a) Alapvető műszerrepülő modul
Ez 10 óra műszeres kiképzési időt tartalmaz, amelyből legfeljebb 5 óra műszeres földi idő lehet BITD, FNPT I, vagy FNPT II, illetve FFS berendezésben. Az alapvető műszerrepülő modul teljesítését követően, a jelölt számára ki kell bocsátani a tanfolyam teljesítését tanúsító bizonyítványt.
 - b) Eljárásos műszerrepülő modul
Ez foglalja magába az IR(As) kiképzési program fennmaradó részét, 25 óra műszeres kiképzési időt és az IR(As) elméleti ismeretek tanfolyamot.
2. A modulrendszerű IR(As) tanfolyam kérelmezőjének rendelkeznie kell PPL(As) engedéllyel, beleértve az éjszakai repülési jogosultságot is, vagy rendelkeznie kell CPL(As) engedéllyel. Annak az eljárásos műszerrepülő modul kérelmezőnek, aki nem rendelkezik CPL(As) engedéllyel, rendelkeznie kell az alapvető műszerrepülő modul teljesítését tanúsító bizonyítvánnyal.
3. Az IR(As) modulrendszerű tanfolyam eljárásos műszerrepülő modulját elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamennyi kiképzési szakaszt egy jóváhagyott folyamatos tanfolyamon kell teljesítenie. Az eljárásos műszerrepülő modul megkezdése előtt az ATO-nak biztosítania kell, hogy a kérelmező rendelkezik az alapvető műszeres repülési jártasságok terén szakértelemmel. Ismeret-felújító képzést szükség szerint kell tartani.
4. Az elméleti tanfolyamot 18 hónap alatt kell befejezni. Az eljárásos műszerrepülő modult és a jártassági vizsgát a sikeres elméleti vizsgák érvényességi idején belül kell elvégezni.
5. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) az IR tudásszintre felkészítő elméleti ismeretek képzést;
 - b) műszeres repülő kiképzést.

ELMÉLETI ISMERETEK

6. Egy jóváhagyott IR(As) modulrendszerű tanfolyamnak legalább 150 óra elméleti ismeretek képzést kell tartalmaznia.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

7. Egy IR(As) tanfolyamnak legalább 35 óra műszeres képzési időt kell tartalmaznia, amelyből legfeljebb 15 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-ben, illetve legfeljebb 20

óra FFS vagy FNPT II berendezésben. Az FNPT II vagy FFS berendezésben végrehajtandó műszeres földi időből legfeljebb 5 óra végrehajtható FNPT I-ben.

8. A CPL(As) engedéllyel vagy az alapvető műszerrepülő modul teljesítését tanúsító bizonyítvánnyal rendelkezőnek, a 7. bekezdésben előírt teljes képzés ideje csökkenthető 10 órával. A léghajón történő teljes műszeres repülő kiképzésnek meg kell felelnie a 7. bekezdésben foglaltaknak.
9. Egy másik légi jármű kategóriában IR jogosítással rendelkező kérelmezőnek az előírt teljes repülő kiképzés csökkenthető 10 óra léghajón végrehajtott repülő kiképzésre.
10. Az IR(As) jártassági vizsgáig terjedő repülési feladatoknak a következőket kell tartalmazniuk:

a) Alapvető műszerrepülő modul esetében:

az alap műszerrepülés során végrehajtandó eljárások és manőverek közül legalább a következőket:

- i. alapvető műszerrepülés, külső, vizuális azonosítási pontok nélkül:
 - vízszintes repülés,
 - emelkedés,
 - süllyedés,
 - fordulók vízszintes repülésben, emelkedésben és süllyedésben;
- ii. a műszerrepülés nyomvonal;
- iii. rádió navigáció;
- iv. szokatlan térbeli helyzet megszüntetése;
- v. részlegesen letakart műszerfal;

b) Eljárásos műszerrepülő modul esetében:

- i. repülés előtti eljárásokat IFR szerinti repülésekhez, beleértve a légi üzemeltetési utasítás és a megfelelő légiforgalmi irányító szolgálatok dokumentumainak használatát az IFR repülési terv előkészítéséhez;
- ii. azokat az eljárásokat és manővereket, melyek az IFR üzemeltetés alatti normál, rendellenes esetekben és vész helyzetkor fordulnak elő, legalább a következőket:
 - áttérés vizuális repülésről műszerrepülésre felszállás közben,
 - standard műszeres indulási és érkezési eljárások,
 - útvonal IFR eljárások,
 - várakozási eljárások,
 - műszeres megközelítések meghatározott minimumhoz,
 - megszakított megközelítési eljárások,
 - leszállás műszeres megközelítésből, beleértve a körözést is;
- iii. repülés közbeni manővereket és sajátos repülési jellemzőket;
- iv. a léghajó üzemeltetése a fenti feladatok során, beleértve a léghajó vezetését kizárólag műszerek alapján egy szimuláltan üzemképtelen

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

7. függelék

IR JÁRTASSÁGI VIZSGA

1. Az IR kérelmezőnek ugyanolyan osztályú vagy típusú légitársaságon kell oktatásban részesülnie, mint amilyennel a jártassági vizsgán repül.
2. A kérelmezőnek sikeresen meg kell felelnie a jártassági vizsga vonatkozó részein. Egy rész bármely elemének sikertelensége, az adott rész sikertelenségét okozza. Egynél több sikertelen rész esetén, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. A csupán egy részben sikertelen kérelmezőnek csak a sikertelen részből kell újra vizsgáznia. A megismételt vizsga bármely részének sikertelensége esetén, beleértve azokat a részeket is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán már egyszer sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. A jártassági vizsga minden vonatkozó részét 6 hónapon belül teljesíteni kell. Amennyiben két vizsgakísérlés sem hoz sikert a vizsga minden vonatkozó részében, akkor ez további képzést von maga után.
3. A sikertelen jártassági vizsgát követően további képzés határozható meg. A megkísérelhető jártassági vizsgák számára nézve nincs korlátozás.

A VIZSGA LEFOLYTATÁSA

4. A vizsga gyakorlati repülést hivatott szimulálni. A repülendő útvonalat a vizsgáztató választja meg. A vizsga lényeges eleme, hogy a kérelmező képes legyen önállóan tervezni és lefolytatni a repülést az előre megadott tájékoztató anyagra támaszkodva. A kérelmező a végezzék el a repüléstervezést és gondoskodjon arról, hogy a repülés végrehajtásához szükséges felszerelés és dokumentáció a fedélzeten legyen. A repülés időtartama legalább egy óra.
5. Amennyiben a vizsgáztató által nem megfelelőnek ítélt indokok miatt a kérelmező megszakítja a jártassági vizsgát, akkor a teljes jártassági vizsgát meg kell ismételnie. Amennyiben a kérelmező a vizsgáztató által megfelelőnek ítélt indokok miatt szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor egy további repülés során csak a nem teljesített részekből kell vizsgáznia.
6. A vizsgáztató megítélése alapján a kérelmező a vizsga bármely manőverét vagy eljárását egyszer megismételheti. A vizsgáztató bármely szakaszban leállíthatja a vizsgát, ha úgy ítéli meg, hogy a kérelmező repülési jártassága a teljes vizsga megismétlését teszi szükségessé.
7. A kérelmezőnek olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye a PIC feladatok ellátását és vizsga végrehajtását, mintha a hajózási személyzetnek nem lenne másik tagja. A vizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, csak akkor, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve más forgalom elfogadhatatlan akadályozásának elkerülése érdekében szükséges. A felelősség a repülés során a nemzeti előírásoknak megfelelően oszlik meg.
8. Az elhatározási magasságot/szintet (MDA/MDH), a minimális süllyedési magasságot/szintet, és a megszakított megközelítés helyét/ pontját a kérelmező határozza meg, a vizsgáztató hozzájárulásával.
9. Az IR kérelmező jelenti a vizsgáztatónak az elvégzett ellenőrzéseket és feladatokat, beleértve a rádió berendezések azonosítását. Az ellenőrzéseket a vizsgán használt repülőgép jóváhagyott ellenőrzési listája (checklist) szerint kell elvégezni. A vizsgára történő repülés előtti felkészülés alkalmával a kérelmező köteles a teljesítmény-

beállításokat, illetve a sebességeket meghatározni. A felszállási, megközelítési és leszállási teljesítmény adatokat a kérelmezőnek az alkalmazott repülőgép üzemeltetési kézikönyvének vagy légiüzemeltetési utasításának megfelelően kell kiszámítania.

A REPÜLÉSI VIZSGA TÜRÉSHATÁRAI

10. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
- a légijármű üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - minden manőver egyenletes és pontos végrehajtására;
 - jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
 - a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni; és
 - a légijárművet mindenkor úgy az irányítása alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához soha ne férjen kétség.
11. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt légijármű kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

Magasságtartás:

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

Útvonaltartás:

Rádió navigációs eszközökkel	±5°		
Precíziós megközelítés	félosztásnyi	eltérés	az iránysávban és a siklopályán

Íránytartás:

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

Sebességtartás:

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

A VIZSGA TARTALMA

Repülőgépek

1. RÉSZ — REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS

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

a	légiüzemeltetési utasítás (vagy annak megfelelő dokumentum) használata különösen légijármű teljesítmény, tömeg és súlypont meghatározásakor
b	A légiforgalmi irányító szolgálatok dokumentumai, meteorológiai adatok használata

c	ATC repülés terv elkészítése, IFR repülési terv / repülési napló
d	Repülés előtti ellenőrzés
e	Időjárási minimumok
f	Gurulás
g	Felszállás előtti eligazítás, felszállás
h°	Áttérés műszeres repülésre
i°	Műszeres indulási eljárások, magasságmérő beállítás
j°	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
2. RÉSZ — ÁLTALÁNOS TEVÉKENYSÉG°	
a	A repülőgép vezetése kizárólag műszerek alapján, beleértve: vízszintes repülést különböző sebességeken, trimm használat
b	Emelkedő és süllyedő fordulók, folyamatos egykanalas fordulókkal
c	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése, beleértve hosszan tartó 45° bedöntésű fordulókat és meredek süllyedő fordulókat
d*	Átesés közeli helyzetből való visszatérés vízszintes repülésben, emelkedő / süllyedő fordulókban és leszállási konfigurációban — csak a repülőgépekre vonatkozik
e	Részlegesen letakart műszerfal, stabilizált emelkedés vagy süllyedés, egykanalas fordulók megadott irányba, szokatlan térbeli helyzet megszüntetése — csak a repülőgépekre vonatkozik
3. RÉSZ — ÚTVONAL IFR ELJÁRÁSOK°	
a	Útvonaltartás, beleértve például az NDB, VOR, RNAV jelek alapján történő útvonaltartást
b	Rádió-navigációs eszközök használata

c	Vízszintes repülés, irány-, magasság, repülési sebesség tartás, teljesítmény-beállítás, trimmelési technika
d	Magasságmérő beállítása
e	Időszámvetés és ETA felülvizsgálat (várakozás útvonalon, ha szükséges)
f	Repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag felhasználás, rendszerek működtetése
g	Jegesedés elleni eljárások, ha szükséges szimulálva
h	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
4. RÉSZ — PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK°	
a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő ellenőrzések
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d+	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Magasság-, sebesség-, iránytartás, (stabilizált megközelítés)
h+	Átstartolás végrehajtása
i+	Megszakított megközelítési eljárás / leszállás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
5. RÉSZ — NEM PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK°	

a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő beállítások
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d+	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Magasság-, sebesség-, iránytartás, (stabilizált megközelítés)
h+	Átstartolás végrehajtása
i+	Megszakított megközelítési eljárás / leszállás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
6. RÉSZ — REPÜLÉS EGY ÜZEMKÉPTELEN HAJTÓMŰVEL (csak több hajtóműves repülőgépek esetében)^o	
a	Szimulált hajtómű meghibásodás felszállás után vagy átstartolás közben
b	Megközelítés, átstartolós és eljárásos megszakított megközelítés egy üzemképtelen hajtóművel
c	Megközelítés és leszállás egy üzemképtelen hajtóművel
d	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

* Végrehajtható FFS, FTD 2/3 vagy FNPT II berendezésben.

+ Végrehajtható a 4. vagy az 5. részben

o Kizárólag műszerek alapján kell végrehajtani.

Helikopterek

1. RÉSZ — INDULÁS

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

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

2. RÉSZ — ÁLTALÁNOS TEVÉKENYSÉG

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

3. RÉSZ — ÚTVONAL IFR ELJÁRÁSOK

a	Útvonaltartás, beleértve például az NDB, VOR, RNAV jelek alapján történő útvonaltartást
b	Rádió-navigációs eszközök használata
c	Vízszintes repülés, irány-, magasság, repülési sebesség tartás, teljesítmény-beállítás

d	Magasságmérő beállítása
e	Időszámvetés és ETA felülvizsgálat
f	Repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag felhasználás, rendszerek működtetése
g	Jegesedés elleni eljárások, szimulálva, ha szükséges, és ha van ilyen
h	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
4. RÉSZ — PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉS	
a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő ellenőrzések
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d*	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Magasság-, sebesség-, iránytartás, (stabilizált megközelítés)
h*	Átstartolás végrehajtása
i*	Megszakított megközelítési eljárás / leszállás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
*	Végrehajtandó a 4. vagy az 5. részben
5. RÉSZ — NEM PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉS	
a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása

b	Érkezési eljárások, magasságmérő ellenőrzések
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d*	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Magasság-, sebesség-, iránytartás, (stabilizált megközelítés)
h*	Átstartolás végrehajtása
i*	Megszakított megközelítési eljárás* / leszállás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
*	Végrehajtandó a 4. vagy az 5. részben
<p>6. RÉSZ — RENDELLENES ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK</p> <p>Ez a rész az 1-5. részekkel összevonható. A vizsga során figyelembe kell venni a helikopter vezetését, a meghibásodott hajtómű beazonosítását, az azonnali tevékenységeket (a „zsigeri szinten” begyakorolt tevékenységek), a nyomon követési tevékenységek és ellenőrzések végrehajtását, valamint a repülés pontosságát a következő helyzetekben:</p>	
a	Szimulált hajtómű meghibásodás felszállás után és megközelítés* közben (biztonságos magasságban hajtandó végre kivéve, ha FFS vagy FNPT II/III, FTD 2/3 berendezésben történik) *Csak több hajtóműves helikopter esetében.
b	A stabilitást növelő eszközök / hidraulika rendszer meghibásodása, ha van ilyen
c	Részlegesen letakart műszerfal
d	Autorotáció és az abból való kivétel meghatározott magasságra

e	Precíziós megközelítés pályavezérlő (FD) nélkül*, kézzel Precíziós megközelítés pályavezérlővel*, kézzel *Csak egy elem ellenőrizendő.
---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Léghajók

1. RÉSZ — REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS

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

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

2. RÉSZ — ÁLTALÁNOS TEVÉKENYSÉG

a	A léghajó vezetése kizárólag műszerek alapján
b	Emelkedő és süllyedő fordulók, folyamatos ütemű fordulókkal
c	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése

d	Részlegesen letakart műszerfal
3. RÉSZ — ÚTVONAL IFR ELJÁRÁSOK	
a	Útvonaltartás, beleértve például az NDB, VOR, RNAV jelek alapján történő útvonaltartást
b	Rádió-navigációs eszközök használata
c	Vízszintes repülés, irány-, magasság, repülési sebesség tartás, teljesítmény-beállítás, trimmelési technika
d	Magasságmérő beállítása
e	Időszámvetés és ETA felülvizsgálat
f	Repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag felhasználás, rendszerek működtetése
g	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
4. RÉSZ — PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK	
a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, berendezések azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő ellenőrzések
c	A megközelítéssel és leszállással kapcsolatos tájékoztató, beleértve a süllyedéssel, megközelítéssel, leszállással kapcsolatos ellenőrzéseket
d+	Várakozási eljárás
e	A közzétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	A megközelítés időbeosztása
g	Stabilizált megközelítés (magasság-, sebesség-, iránytartás)
h+	Átstartolás végrehajtása

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

d	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
---	---------------------------------------------------------

+ Végrehajtható a 4. vagy az 5. részben

8. függelék

A MŰSZERJOGOSÍTÁS (IR) BESZÁMÍTÁSA AZ OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS KÉSZSÉGELLENŐRZÉSÉNEK RÉSZÉKÉNT

A. Repülőgépek

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

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

* Feltéve, hogy a megelőző 12 hónapban a kérelmező legalább 3 IFR indulást és megközelítést hajtott végre egypilótás (SP) osztály-, vagy típusjogosítású repülőgépen egypilótás üzemelésben, illetve több hajtóműves nem nagy teljesítményű egyszerű konstrukciójú repülőgépek esetében, a kérelmező sikeresen teljesítette a jártassági vizsga 6. részét egypilótás nem nagy teljesítményű egyszerű konstrukciójú repülőgépen kizárólag műszerek alapján történő repüléssel, egypilótás üzemelésben.

B. Helikopterek

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

Amikor a készségellenőrzés IR-t is tartalmaz és az engedélyes rendelkezik érvényes:	A beszámítás a készségellenőrzés IR részévé válik, és érvényes a következőknél:
MPH típusjogosítással	SE típusjogosítás*, és SP ME típusjogosítás. *
SP ME típusjogosítással, egypilótás üzemelésben	SE típusjogosítás, SP ME típusjogosítás.
SP ME típusjogosítással, többpilótás üzemelésre korlátozva	SE típusjogosítás, * SP ME típusjogosítás. *

* Feltéve, hogy a megelőző 12 hónapban legalább 3 IFR indulást és megközelítést hajtottak végre egypilótás (SP) típusjogosítású helikopteren egypilótás üzemelésben.

9. függelék

AZ MPL, ATPL, TÍPUS- ÉS OSZTÁLYJOGOSÍTÁSOKHOZ SZÜKSÉGES KIKÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA ÉS KÉSZSÉGELLENŐRZÉS, VALAMINT IRS-HEZ SZÜKSÉGES KÉSZSÉGELLENŐRZÉS

A. Általános

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

A KIKÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

4. Amennyiben a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatok másként nem rendelkeznek, a repülő kiképzési program meg kell, hogy feleljen a jelen függeléknek. A hasonló típusú légi járművön megszerzett tapasztalat beszámítható és ezzel a kiképzési program csökkenthető, a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatoknak megfelelően.
5. Az ATPL kiadásához szükséges jártassági vizsga esetét kivéve, ha a Part-21 rendelkezéseivel összhangban meghatározott repülés üzemi adatok így rendelkeznek az adott típusra, beszámítás adható más típusok, vagy változatok – ahol a pilóta képesítéssel rendelkezik – jártassági vizsgájában is meglévő közös részekre.

A VIZSGA / ELLENŐRZÉS LEFOLYTATÁSA

6. A vizsgáztató különböző jártassági vizsga és készségellenőrzési forgatókönyvek közül választhat, amelyek szimulált műveleteket tartalmaznak, és amelyeket az

illetékes hatóság dolgozott ki és hagyott jóvá. Teljes repülési szimulátorokat (FFS) és más kiképzési eszközöket, ha rendelkezésre állnak, függetlenül azok elhelyezkedésétől, a jelen részben meghatározottak szerint alkalmazni kell. A vizsga/ellenőrzés időtartama legyen legalább:

- a) 120 perc az MPL, az ATPL, a többpilótás típusjogosítások, valamint az egypilótás nagyteljesítményű komplex repülőgépekre szóló típusjogosítások esetében; és
 - b) 60 perc a műszerjogosítás (IR) és az egypilótás osztály- vagy típusjogosítás esetében
7. A készségellenőrzés során a vizsgáztató győződjön meg arról, hogy az osztály- vagy típusjogosítás engedélyese fenntartja az elméleti ismeretek megfelelő szintjét.
 8. Amennyiben a vizsgáztató által nem megfelelőnek ítélt indokok miatt a kérelmező megszakítja a jártassági vizsgát, akkor a teljes jártassági vizsgát meg kell ismételnie. Amennyiben a kérelmező a vizsgáztató által megfelelőnek ítélt indokok miatt szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor egy további repülés során csak a nem teljesített részekből kell vizsgáznia.
 9. A vizsgáztató megítélése alapján a kérelmező a vizsga bármely manőverét vagy eljárását egyszer megismételheti. A vizsgáztató bármely szakaszban leállíthatja a vizsgát, ha úgy ítéli meg, hogy a kérelmező repülési jártassága a teljes vizsga megismétlését teszi szükségessé.
 10. A kérelmezőnek olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye szükség szerint a PIC vagy másodpilóta feladatok ellátását és vizsga végrehajtását, mintha a hajózőszemélyzet más tagja nem tartózkodna a fedélzeten, ha a vizsga/ellenőrzés egypilótás feltételek szerint történik. A felelősség a repülés során a nemzeti előírásoknak megfelelően oszlik meg.
 11. A vizsgára történő repülés előtti felkészülés alkalmával a kérelmező köteles a teljesítmény-beállításokat, illetve a sebességeket meghatározni. A kérelmező jelenti a vizsgáztatónak az elvégzett ellenőrzéseket és feladatokat, beleértve a rádió berendezések azonosítását. Az ellenőrzéseket a vizsgán használt repülőgép ellenőrzési listája (checklist) szerint, és ha lehetséges, az MCC elvnek megfelelően kell elvégezni. A felszállási, megközelítési és leszállási teljesítmény adatokat a kérelmezőnek az alkalmazott repülőgép üzemeltetési kézikönyvének vagy légiüzemeltetési utasításának megfelelően kell kiszámítania. Az elhatározási magasságot/szintet (MDA/MDH), a minimális süllyedési magasságot/szintet, és a megszakított megközelítés helyét/ pontját a vizsgáztató hozzájárulásával kell meghatározni.
 12. A vizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, csak akkor, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve más forgalom elfogadhatatlan akadályozásának elkerülése érdekében szükséges.

A TÖBBPILÓTÁS LÉGIJÁRMŰ TÍPUSJOGOSÍTÁSÁHOZ, AZ EGYPILOTÁS REPÜLŐGÉP TÍPUSJOGOSÍTÁSÁHOZ TÖBBPILÓTÁS ÜZEMELTETÉS ESETÉN, VALAMINT AZ MPL ÉS ATPL ENGEDÉLYEKHEZ SZÜKSÉGES JÁRTASSÁGI VIZSGÁVAL/KÉSZSÉGELLENŐRZÉSSEL SZEMBEN TÁMASZTOTT EGYEDI KÖVETELMÉNYEK.

13. A többpilótás légijárművön, vagy az egypilótás repülőgépen többpilótás üzemeltetés esetén a jártassági vizsgát több pilótás környezetben kell végrehajtani. Egy másik

kérelmező, vagy egy másik típusjogosítással rendelkező pilóta tevékenykedhet második pilótaként. Amennyiben a vizsga repülőgépen történik, a másodpilótának vizsgáztatónak vagy oktatónak kell lennie.

14. A kérelmezőnek repülést végző pilótaként (PF) kell végrehajtania az jártassági vizsga minden részét, kivéve a rendellenes és vészhelyzeti eljárásokat, amelyeket végrehajthat PF-ként és repülést nem végző (kiszolgáló) pilótaként (PNF) is MCC üzemeltetés szerint. Az a kérelmező, aki először kíván többpilótás légi jármű típusjogosítást, vagy ATPL-t szerezni, bizonyítania kell készségét PNF-ként is. A kérelmező a jártassági vizsgához választhatja akár a bal, akár a jobb oldali ülést, ha a vizsga összes feladata végrehajtható a kiválasztott ülésből.
15. Az alábbiakat a vizsgáztatónak kiemelten kell ellenőriznie az ATPL, vagy többpilótás repülőgépre, illetve többpilótás üzemeltetésben egypilótás repülőgépre szóló típusjogosítás vizsga során, a PIC tevékenységre történő kiterjesztéshez, függetlenül attól, hogy a kérelmező PF vagy PNF tevékenységet végez:
 - a) hajózó személyzeti együttműködés levezetése;
 - b) a repülőgép üzemeltetésének általános figyelemmel kísérése megfelelő felügyelettel; és
 - c) a teendők sorrendjének meghatározása és a döntések meghozatala megfelelő biztonsági szempontok alapján, és az adott üzemeltetési helyzetre – beleértve a vészhelyzeteket – vonatkozó szabályok és előírások szempontjából is.
16. A vizsgát/ellenőrzést műszeres repülési szabályok szerint (IFR) kell végrehajtani, ha műszerjogosítás (IR) is benne van, és amennyiben lehetséges, azt a kereskedelmi légi szállítási 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 anyagra támaszkodva.
17. Amikor a típusjogosítás tanfolyam kevesebb, mint 2 óra légi járművön történő repülőképzést foglal magába, akkor a jártassági vizsga lefolytatható FFS-ben és végrehajtható a légi járművön lefolytatott repülőképzés előtt. Ebben az esetben, a légi járművön lefolytatott repülőképzést is magában foglaló típusjogosítás tanfolyam elvégzését tanúsító bizonyítványt el kell juttatni az illetékes hatósághoz az új típusjogosításnak a kérelmező szakszolgálati engedélyébe történő bevezetése előtt.

B. Egyedi követelmények a repülőgép kategóriára

A SIKERES VIZSGA FELTÉTELEI

1. Egypilótás repülőgépek esetében, – az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek kivételével – a kérelmezőnek sikeresen meg kell felelnie a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés valamennyi részén. Egy rész bármely elemének sikertelensége, az adott rész sikertelenségét okozza. Egynél több sikertelen rész esetén, a jelentkezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A csupán egy részben sikertelen kérelmezőnek csak a sikertelen részből kell újra vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely részének sikertelensége esetén, beleértve azokat a részeket is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán már egyszer sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. Az egypilótás több hajtóműves repülőgépekre, a vonatkozó vizsga vagy ellenőrzés aszimmetrikus repüléssel foglalkozó 6. részét teljesíteni kell.

2. A többpilótás és egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek esetében a kérelmezőnek a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés valamennyi részén sikeresen meg kell felelnie. Ötnél több sikertelen elem esetén, a jelentkezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A csupán 5 vagy annál kevesebb részben sikertelen kérelmezőnek csak a sikertelen részekből kell újra vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely részének sikertelensége esetén, beleértve azokat a részeket is, amelyeket a kérelmező az előző vizsgán/ellenőrzésen már egyszer sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes ellenőrzést vagy vizsgát. A 6. rész nem szerepel az ATPL vagy az MPL jártassági vizsgán. Ha a kérelmező a 6. részből sikertelenül vizsgázik, vagy nem vizsgázik ebből a részből, akkor a típusjogosítás CAT II vagy CAT III jogosultságok nélkül kerül kiadásra. A típusjogosítás CAT II vagy CAT III jogosultságokra történő kiterjesztéséhez a kérelmezőnek sikeresen teljesítenie kell az adott légi jármű típusra vonatkozó 6. részt.

A REPÜLÉSI VIZSGA TÜRÉSHATÁRAI

3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
- a repülőgép üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - minden manőver egyenletes és pontos végrehajtására;
 - jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
 - a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;
 - a légi járművet mindenkor úgy az irányítása alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtása mindig biztosítva legyen.
 - megérti és alkalmazza a hajózó személyzeti együttműködést és – amennyiben szükséges – a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; és
 - megfelelő hatékonysággal kommunikál a személyzet többi tagjával, ha van ilyen.
4. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt repülőgép kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében:

Magasságtartás:

Általános eltérési érték ± 100 láb

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

 Minimális süllyedési magasságon MDH/MDA/MAP $+50$ láb/ -0 láb

Útvonaltartás:

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

Precíziós megközelítés félosztásnyi eltérés az irányzásban és a sikló pályán

Íránytartás:

Minden hajtómű működik $\pm 5^\circ$

Szimulált hajtómű meghibásodással $\pm 10^\circ$

Sebességtartás:

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

A KIKÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

5. Egypilótás repülőgépek, az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek kivételével

a) Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P= A képzést PIC-ként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és repülést nem végző pilótaként (PNF) kell végrehajtani.

X= Erre a feladatra szimulátort kell használni, ha rendelkezésre áll, vagy olyan repülőgépet, amely megfelelő az adott manőver vagy eljárás végrehajtásához.

P#= A képzést a repülőgép felügyelettel történő ellenőrzésével kell végrehajtani.

b) A gyakorlati képzést legalább olyan képzési berendezésen kell végrehajtani, amely szinten a "P" betű jelölve van, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen, amelyet a nyíl (---->) jelöl.

A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

A =Repülőgép

FFS =Teljes repülési szimulátor

FTD =Repülés-gyakorló berendezés (beleértve az FNPT II berendezést az ME osztályjogosításhoz)

c) A csillaggal (*) jelölt feladatokat a 3B részben, és több hajtómű esetén a 6. részben kizárólag műszerek alapján kell végrehajtani. Amennyiben csillaggal (*) jelölt feladatokat nem kizárólag műszerek alapján repülik a jártassági vizsga, vagy a készségellenőrzés során, valamint amikor nincsenek beszámítható IR jogosultságok, akkor az osztály- vagy típusjogosítást VFR-re korlátozzák.

d) A 3A részt végre kell hajtani a típusjogosítás vagy a több hajtóműves osztályjogosítás meghosszabbításához, csak VFR-re ott, ahol a 10 útvonalszakasz előírt tapasztalatot az előző 12 hónapban nem teljesítették. A 3A rész nem szükséges, ha a 3B részt teljesítették.

e) A jártassági vizsga / készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó gyakorlatot jelöl, vagy pedig egynél több feladat közül történő választás lehetőségét jelenti.

f) FFS vagy FNPT II berendezést kell használni a típusjogosítás vagy a több hajtóműves osztályjogosítás gyakorlati képzésére, ha a berendezés használata a jóváhagyott osztály- vagy típusjogosítás tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyam engedélyezésekor:

i. az FFS vagy FNPT II minősítése az OR-rész (Part-OR) szerint;

ii. az oktatók képesítései;

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

- iv. a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokon.
- g) Amikor a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés végrehajtása több pilótás üzemeltetésben történik, akkor a típusjogosítás többpilótás üzemeltetésre korlátozódik.

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS NAGY TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
				Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
Manőverek / Eljárások	FTD	FFS	A	FFS A		
1. RÉSZ						
1. Indulás						
1.1. Repülés előtti felkészülés, beleértve: Dokumentáció Tömeg és súlypont Időjárási adatok összeállítása NOTAM						
1.2. Repülés előtti ellenőrzések						
1.2.1. Külső	P#		P			
1.2.2. Belső			P		M	
1.3. Hajtóműindítás: Normál Meghibásodásokkal	P---->	---->	---->		M	

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS NAGY TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások				Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
1.4. Gurulás		P--->	---->		M	
1.5. Indulás előtti ellenőrzés: Hajtómű (próba) ellenőrzés (ha alkalmazható)	P---->	---->	---->		M	
1.6. Felszállási eljárás: Normál, a légi üzemeltetési utasításnak megfelelő fékszárny helyeztetel Oldalszélben (ha a feltételek rendelkezésre állnak)		P--->	---->			
1.7. Emelkedés: V _x /V _y Fordulókkal adott irányokra Repülési szint eléréséig		P--->	---->		M	
1.8. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						
2. RÉSZ						

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS NAGY TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
2. Repülések végrehajtása (VMC) 2.1. Egyenes vonalú vízszintes repülés, különböző sebességekkel, beleértve a repülést kritikusán alacsony sebességgel, fékszárnyal és fékszárny nélkül (beleértve a VMCA megközelítést, ha lehetséges)		P--->	---->			
2.2. Nagy bedöntésű fordulók (360° jobb és bal, 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 iv. Közelítés áteséshez emelkedő fordulóban, felszállási fékszárnyal és emelkedési teljesítménnyel (csak egy motoros repülőgéppel)		P--->	---->		M	

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS NAGY TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások				Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.4. A repülőgép vezetése robotpilóta és FD alkalmazásával (a 3. részben is elvégezhető), ha van ilyen		P---->	---->		M	
2.5. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						
3A RÉSZ						
3A Útvonal eljárások VFR körülmények között 3A. (lásd még: a B.5. c) és d) pontot) 1. Repülési terv, helymeghatározás, térképolvasás						
3A. Magasság, irány és sebesség 2. folyamatos tartása						
3A. Tájékozódás, időszámvetés és 3. ETA felülvizsgálat						
3A. Rádió navigációs berendezések 4. használata (ha alkalmazható)						

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS NAGY TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS
Manőverek / Eljárások				Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye
	FTD	FFS	A		FFS A
3A. Repülés végrehajtása, (fedélzeti 5. napló, rutin ellenőrzések, beleértve az üzemanyag ellenőrzést, rendszerek és jegesedés)					
3A. ATC összeköttetés – utasítások 6. betartása, R/T eljárás					
3B RÉSZ					
3B Műszerrepülés 3B.1. * Műszeres (IFR) indulás		P--->	---->		M
3B.2. * Műszeres (IFR) útvonal		P--->	---->		M
3B.3. * Várakozási eljárások		P--->	---->		M
3B.4. * ILS bevezetés, DH/A 200' (60 m) magasságig, vagy az eljárási minimumig, robotpilóta használható a siklópálya elfogásáig.		P--->	---->		M

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS NAGY TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3B.5. Nem precíziós megközelítés * MDH/A-ig és a MAP-ig		P---->	---->		M	
3B.6. Repülési gyakorlatok, beleértve a * műhorizont és az iránytű meghibásodásának gyakorlását: egykanalas fordulók, szokatlan térbeli helyzet megszüntetése	P---->	---->	---->		M	
3B.7. Siklópálya vagy iránycsávadók * meghibásodása	P---->	---->	---->			
3B.8. ATC összeköttetés – utasítások * betartása, R/T eljárás						
Szándékosan üresen hagyva						
4. RÉSZ						
4. Érkezés és leszállás						
4.1. Repülőtéri érkezési eljárás		P---->	---->		M	
4.2. Normál leszállás		P---->	---->		M	
4.3. Fékszárny nélküli leszállás		P---->	---->		M	

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS NAGY TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítette k	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
4.4. Leszállás oldalszélben (alkalmas feltételek esetén)		P--->	---->			
4.5. Bejövetel és leszállás, alapjáraton, 2000' futópálya fölötti magasságból (csak egy motoros repülőgéppel)		P--->	---->			
4.6. Átstartolás minimális magasságról		P--->	---->		M	
4.7. Éjszakai átstartolás és leszállás (ha alkalmazható)	P---->	---->	---->			
4.8. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						
5. RÉSZ						
5. Rendellenes és vészhelyzeti eljárások (Ez a rész az 1-4. részekkel összevonható)						
5.1. Megszakított felszállás egy ésszerű sebességhatáron		P--->	---->		M	

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS NAGY TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások				Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	FTD	FFS	A		FFS A	
5.2. Szimulált hajtómű meghibásodás felszállás után (csak egy hajtóműves repülő)			P		M	
5.3. Szimulált kényszerleszállás teljesítmény nélkül (csak egy hajtóműves repülőgépek)			P		M	
5.4. Szimulált vészhelyzetek: i. tűz, vagy füst repülés közben, ii. megfelelő rendszerek működési zavarai	P---->	---->	---->			
5.5. Motor leállítás és újraindítás (csak ME jártassági vizsgán; biztonságos magasságban, ha repülőgépen hajtják végre)	P---->	---->	---->			
5.6. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						
6. RÉSZ						

EGYPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK, AZ EGYPILÓTÁS NAGY TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK KIVÉTELÉVEL	GYAKORLATI KÉPZÉS				OSZTÁLY- VAGY TÍPUSJOGOSÍTÁS JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
6. Szimulált aszimmetrikus repülés 6.1. (Ez a rész az 1-5. részekkel * összevonható) Szimulált hajtómű meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságon, ha nem FFS-ben vagy FNPT II-ben végzik)	P---->	---->	-->X		M	
6.2. Aszimmetrikus megközelítés és * átstartolás	P---->	---->	---->		M	
6.3. Aszimmetrikus megközelítés és * teljes megállásos leszállás	P---->	---->	---->		M	
6.4. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás						

6. Többpilótás repülőgépek és egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek

a) Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P= A képzést PIC-ként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és repülést nem végző pilótaként (PNF) kell végrehajtani a típusjogosítás kiadásához (amelyik alkalmazható).

X= Erre a feladatra szimulátort kell használni, ha rendelkezésre áll, vagy olyan légi járművet, amely megfelelő az adott manőver vagy eljárás végrehajtásához.

P#= A képzést a repülőgép felügyelettel történő ellenőrzésével kell végrehajtani.

- b) A gyakorlati képzést legalább olyan képzési berendezésen kell végrehajtani, amely szinten a „P” betű jelölve van, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen, amelyet a nyíl (---->) jelöl.

A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

A =Repülőgép

FFS =Teljes repülési szimulátor

FTD =Repülésgyakorló berendezés

OTD =Egyéb kiképző berendezések

- c) A csillaggal (*) jelölt feladatokat kizárólag műszerek alapján kell végrehajtani. Amennyiben ennek a feltételnek nem tesznek eleget a jártassági vizsga, vagy a készségellenőrzés során, akkor a típusjogosítást VFR-re korlátozzák.
- d) A jártassági vizsga / készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó gyakorlatot jelöl.
- e) FFS berendezést kell használni a gyakorlati képzésre és a vizsgáztatásra, ha a berendezés használata a jóváhagyott típusjogosítás tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyam engedélyezésekor:
- i. az FFS vagy FNPT II minősítése;
 - ii. az oktatók képesítései;
 - iii. az FFS vagy FNPT II képzés mennyisége a tanfolyam alatt; és
 - iv. a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokon.
- f) A manővereknek és eljárásoknak tartalmazniuk kell MCC-t többpilótás repülőgépeken, valamint többpilótás üzemeltetésben az egypilótás nagyteljesítményű komplex repülőgépeken.
- g) A manővereket és eljárásokat egyedüli pilóta szerepében kell végrehajtani az egypilótás nagyteljesítményű komplex repülőgépeken egypilótás üzemeltetésben.
- h) Az egypilótás nagy teljesítményű komplex repülőgépek esetében, amikor a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés végrehajtása több pilótás üzemeltetésben történik, akkor a típusjogosítás többpilótás üzemeltetésre korlátozódik. Amennyiben egypilótás jogosultságokat kérvényeztek, akkor az előzőeken túlmenően a 2.5., 3.9.3.4., 4.3., 5.5. pontokban megadott manővereket / eljárásokat, valamint a 3.4. pont manővereiből / eljárásaiból legalább egyet végre kell hajtani.

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1. RÉSZ							
1. A repülés előkészítése 1.1. Teljesítmény-számítás	P						
1.2. Repülőgép külső vizuális ellenőrzése, minden elem helyének és az ellenőrzés céljának meghatározása	P#			P			
1.3. A pilótafülke ellenőrzése		P---->	---->	---->			
1.4. Ellenőrző lista használata a hajtómű-indítást megelőzően, hajtómű indítási eljárások, rádió és navigációs berendezések ellenőrzése, navigációs és kommunikációs frekvenciák kiválasztása és beállítása	P---->	---->	---->	---->		M	
1.5. Gurulás az ATC, vagy az oktató utasításainak megfelelően			P---->	---->			

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.6. Felszállás ellenőrzés		P---->	---->	---->		M	
2. RÉSZ							
2. Felszállás 2.1. Normál felszállás különböző fékszárny- helyzetekkel, beleértve a gyorsított felszállást			P---->	---->			
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 felszálló tömeggel (valóságos, vagy szimulált maximális felszálló tömeg)			P---->	---->			
2.5. Felszállás szimulált hajtómű meghibásodással: 2.5.1.* röviddel a V2 elérése után			P---->	---->			

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások	OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
(Olyan repülőgépek esetében, melyek nem, mint szállító repülőgépek, vagy nem, mint regionális repülőgépek lettek minősítve, a hajtóműhibát csak a futópálya vége fölötti 500 ft-es minimális magasság elérése után szabad szimulálni. Azoknál a repülőgépeknél, amelyeknek a teljesítménye a felszálló tömegre 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 ésszerű sebességnél			P---->	---->X		M	
3. RÉSZ							

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások	OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3. Repülési manőverek és eljárások 3.1. Fordulók spoilerrel és anélkül			P---->	---->			
3.2. Kritikus Mach-szám elérése, lökeshullám és Mach belengés létrehozása, és a repülőgép további speciális repülési jellemzői (pl.: hollandorsó)			P---->	---->X „A” nem hasz- nálható erre a feladatra			
3.3. A rendszerek normál működtetése és a hajtómű-ellenőrző panel kezelése	P--->	---->	---->	---->			
A következő rendszerek normál, és rendellenes működtetése:						M	Minimum 3 rendellenes üzemelteté st kötelező választani a 3.4.0.– 3.4.14. közül

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
	Manőverek / Eljárások	OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A
3.4.0. Hajtómű (légszár, amennyiben szükséges)	P--->	---->	---->	---->			
3.4.1. Túlnyomás- és légkondicionáló rendszer	P--->	---->	---->	---->			
3.4.2 Pitot/statikus rendszer	P--->	---->	---->	---->			
3.4.3 Üzemanyag rendszer	P--->	---->	---->	---->			
3.4.4 Elektromos rendszer	P--->	---->	---->	---->			
3.4.5 Hidraulika rendszer	P--->	---->	---->	---->			
3.4.6 Kormányok és trimm rendszer	P--->	---->	---->	---->			
3.4.7. Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer, szélvédőüveg fűtés	P--->	---->	---->	---->			
3.4.8. Robotpilóta/FD	P--->	---->	---->	---->		M (csak egy-	

TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
	Manőverek / Eljárások	OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A
3.4.9. Átesést jelző, átesést megelőző, és stabilitást növelő eszközök	P--->	---->	---->	---->			
3.4.10. Veszélyes földközelség jelző rendszer (GPWS), időjárás radar, rádió magasságmérő, transzponder		P---->	---->	---->			
3.4.11. Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, repüléskoordináló és optimalizáló rendszer (FMS)	P--->	---->	---->	---->			
3.4.12. Futóművek és fékrendszer	P--->	---->	---->	---->			
3.4.13. Orrsegédszárny és fékszárny rendszer	P--->	---->	---->	---->			
3.4.14. Segédhajtómű (APU)	P--->	---->	---->	---->			
Szándékosan üresen hagyva							

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS		
	Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	A			FFS A	
3.6. Rendellenes és vézhelyzeti eljárások:							M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani a 3.6.1.– 3.6.9. közül
3.6.1. Tüzeset gyakorlatok, pl.: hajtómű, APU, kabin, raktér, pilótafülke, szárny és elektromos tüzek és vészküirités.		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 vészeeresztés (szimulált)		P---->	---->	---->				
3.6.5. Szélnyírás felszállásnál / leszállásnál			P	X			Csak FFS	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS		
	Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.6.6. Szimulált kabinnyomás meghibásodás/ vézsülyedés			P---->	---->				
3.6.7. Hajózó személyzeti tag cselekvésképtelenné válása		P---->	---->	---->				
3.6.8. Más vézeljárások a repülőgép légiüzemeltetési utasításának megfelelően		P---->	---->	---->				
3.6.9. ACAS esemény	P---->	---->	---->	„A” nem hasz- nálható			Csak FFS	
3.7. Nagy bedöntésű fordulók 45°-os bedöntéssel, 180°–360° jobbra és balra		P---->	---->	---->				

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS		
	Manőverek / Eljárások	OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.8. Átesés korai felismerése és megakadályozása (átesés jelző működéséig) felszállási konfigurációban (fékszárny felszállási helyzetben), utazó repülési és leszállási helyzetben, (fékszárny leszállási helyzetben, kiengedett futómű)				P---->	---->			
3.8.1. Teljes átesésből való kivétel az átesés figyelmeztető rendszer aktiválása után emelkedési, utazó és megközelítési konfigurációban				P	X			
3.9. Műszeres repülési eljárások								
3.9.1.* Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása		P---->	---->	---->		M		
3.9.2* Várakozási eljárások		P---->	---->	---->				
3.9.3* Precíziós megközelítés a DH-ig, ami nem lehet kevesebb, mint 60 m (200 láb)								

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások	OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.9.3.1.* Kézzel, FD nélkül			P---->	---->		M (csak jártas sági vizsga esetén ben)	
3.9.3.2.* Kézzel, FD-vel			P---->	---->			
3.9.3.3.* Robotpilótával			P---->	---->			
<p>3.9.3.4.* Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával, amelyet a végső megközelítéskor, az OM átrepülése előtt kell szimulálni, egészen a földetérésig, vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig.</p> <p>Azokkal a repülőgépekkel, amelyek nem mint szállító repülőgépek (JAR/FAR 25), vagy nem, mint regionális repülőgépek (SFAR 23) lettek minősítve, a hajtómű szimulált meghibásodásával történő</p>			P---->	---->		M	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
<p>megközelítést és az azt követő átstartolást a 3.9.4 pontban leírt nem precíziós megközelítéssel együtt kell végrehajtani. Az átstartolást akkor kell elkezdni, amikor a közzétett akadálymentes átrepülési magasságot/szintet (OCA/OCH) elérték, a minimális elhatározási magasság/szint (MDA/MDH) elérése előtt, mely min. 500 lábbal van a pályaküszöb magassága fölött. Azoknál a repülőgépeknél, amelyeknek ugyanolyan a teljesítménye a felszálló tömegre és a levegő sűrűségének megfelelő magasságra vonatkozóan, mint a szállító kategóriájú repülőgépeknek, az oktató szimulálhatja a hajtómű meghibásodást a 3.9.3.4. pont szerint.</p>							
3.9.4.* Nem precíziós megközelítés az MDA/MDH-ig			P*-->	---->		M	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
<p>3.9.5. Körözéses megközelítés a következő feltételek mellett:</p> <p>a)* megközelítés az engedélyezett minimális körözési megközelítési magasságon az érintett repülőtéren a helyi műszeres megközelítés berendezések alkalmazásával, szimulált műszeres repülési feltételek között;</p> <p>ezt követően:</p> <p>b) körözéses megközelítés egy másik futópályához, legalább 90°-os eltéréssel a futópálya középvonalától, az a) pontban említett engedélyezett minimális körözési megközelítési magasságon;</p> <p>Megjegyzés: amennyiben az a) és b) pont ATC okok miatt nem lehetséges, szimulált alacsony látás melletti megközelítési eljárást lehet végrehajtani.</p>			P*-->	---->			
4. RÉSZ							

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások	OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
4. Megszakított megközelítési eljárások 4.1. Megszakított megközelítés működő hajtóművekkel* ILS megközelítés után az elhatározási magasságon			P*-->	---->			
4.2. Egyéb megszakított megközelítési eljárások			P*-->	---->			
4.3.* Átstartolás kézi irányítással, szimulált meghibásodott hajtóművel, műszeres megközelítést követően a DH, az MDH vagy a MAP elérésekor			P*-->	---->		M	
4.4. Megszakított leszállás 15 m (50 láb) magasan a pályaküszöb fölött és átstartolás			P---->	---->			
5. RÉSZ							
5. Leszállások 5.1. ILS megközelítés után a DH elérésekor áttérés vizuális repülésre, normál leszállások*.			P				

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások	OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
5.2. Leszállás szimulált beszorult vízszintes vezérsíkkal, nem megfelelő trimm állásban.			P--->	Légijármű nem haszn. erre a feladatra			
5.3. Leszállás oldalszélben (ha a légi járművel végrehajtható)			P---->	---->			
5.4. Forgalmi kör és leszállás végrehajtása nem kiengedett, vagy részlegesen kiengedett fék- és orrsegédszárnyal			P---->	---->			
5.5. Leszállás szimulált hajtómű meghibásodással			P---->	---->		M	
5.6. Leszállás két működésképtelen hajtóművel: – 3 hajtóműves repülőgépnél a középső hajtómű és egy külső hajtómű működésképtelen – amennyire alkalmazható – az AFM adatainak megfelelően – 4 hajtóműves repülőgépnél: két hajtómű egy oldalon működésképtelen			P	X		M Csak FFS (csak jártassági vizsga esetében)	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS				ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS		
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
	OTD	FTD	FFS	A	képzési feladatot teljesítetté k	FFS A	
<p>Általános megjegyzések:</p> <p>Speciális követelmények érvényesek típusjogosítás kiterjesztéséhez olyan műszeres megközelítés végrehajtásra, amely 200 láb (60m) alatti elhatározási magassággal jár, például CAT II/III üzemelés.</p>							
6. RÉSZ							
<p>Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m (200 láb) alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik.</p> <p>A következő manőverek és eljárások a minimális képzési követelmények, 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 bizonyítványában előírt műszeres megközelítési berendezést, melyeket a 60 m (200 láb) elhatározási magasság alatt történő műszeres megközelítésekre alkalmazni kell.</p>							

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások	OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
6.1.* Megszakított felszállás minimálisan engedélyezett RVR esetén			P*-->	---->X „A” nem hasz- nálható erre a feladatr a		M*	
6.2.* ILS megközelítések: szimulált műszeres repülési feltételek között az alkalmazható DH szintjére való süllyedéssel, repülést irányító (vezető) rendszer használatával. A személyzet együttműködésére vonatkozó szabvány eljárásokat (feladatmegosztás, vezényszavak, keresztellenőrzés, kölcsönös informálás és támogatás) figyelembe kell venni.			P---->	---->		M	

TÖBBPILOTÁS REPÜLŐGÉPEK EGYPILÓTÁS TELJESÍTMÉNYŰ KOMPLEX REPÜLŐGÉPEK	ÉS NAGY GYAKORLATI KÉPZÉS					ATPL / MPL / TÍPUSJOGOSÍTÁ S JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLEN ŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások	OTD	FTD	FFS	A	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS A	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
<p>6.3.* Átstartolás:</p> <p>a 6.2. szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor.</p> <p>A képzésnek tartalmaznia kell a következőket: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a repülőgép nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, és földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréséig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodáskor.</p>			P---->	---->		M*	
<p>6.4.* Leszállás(ok):</p> <p>a DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres megközelítést követően. A különleges repülést irányító (vezető) rendszertől függően, automata leszállást kell végrehajtani.</p>			P---->	---->		M	

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

7. Osztályjogosítás – vízi

A 6. részt kell végrehajtani a több motoros osztályjogosítás (vízi) meghosszabbításához, csak VFR-re ott, ahol a 10 útvonalszakasz előírt tapasztalatot az előző 12 hónapban nem teljesítették.

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZI	GYAKORLATI KÉPZÉS	
Manőverek / Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
1. RÉSZ		
1. Indulás		
1.1. Repülés előtti felkészülés, beleértve: Dokumentáció Tömeg és súlypont Időjárási adatok összeállítása NOTAM		
1.2. Repülés előtti ellenőrzések Külső / belső		
1.3. Motorindítás és leállítás Normál meghibásodások		
1.4. "Gurulás" (helyváltztatás úszással)		
1.5. Lassú úszás ("gurulás")		
1.6. Vízi nyugózás: Mólóhoz Bójához		
1.7. Vitorlázás leállított motorral		
1.8. Indulás előtti ellenőrzések: Hajtómű (próba) ellenőrzés (ha alkalmazható)		

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZI	GYAKORLATI KÉPZÉS	
Manőverek / Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
<p>1.9. Felszállási eljárás:</p> <p>Normál, a légiüzemeltetési utasításnak megfelelő fékszárny helyzettel</p> <p>Oldalszélben (ha a feltételek rendelkezésre állnak)</p>		
<p>1.10. Emelkedés</p> <p>Fordulókkal adott irányokra</p> <p>Repülési szint eléréséig</p>		
<p>1.11. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás</p>		
2. RÉSZ		
<p>2. Repülések végrehajtása (VFR)</p> <p>2.1. Egyenes vonalú vízszintes repülés különböző sebességekkel, beleértve a repülést kritikusan alacsony sebességgel, fékszárnyal és fékszárny nélkül (beleértve a VMCA megközelítést, ha lehetséges)</p>		
<p>2.2. Nagy bedöntésű fordulók (360° jobb és bal, 45°-os bedöntéssel)</p>		

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZI	GYAKORLATI KÉPZÉS	
Manőverek / Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
<p>2.3. Átesés és abból való kivétel:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Kiengedett szárnymechanizáció nélküli átesés ii. Közelítés áteséshez süllyedő fordulóban megközelítési konfigurációban és teljesítménnyel iii. Közelítés áteséshez leszállási konfigurációban és teljesítménnyel iv. Közelítés áteséshez emelkedő fordulóban, felszállási fékszárnyal és emelkedési teljesítménnyel (csak egy motoros repülőgéppel) 		
2.4. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás		
3. RÉSZ		
<p>3. Útvonal eljárások VFR körülmények között</p> <p>3.1. Repülési helymeghatározás, térképolvasás terv,</p>		
3.2. Magasság, irány és sebesség folyamatos tartása		
3.3. Tájékozódás, időszámvetés és ETA felülvizsgálat		
3.4. Rádió navigációs berendezések használata (ha alkalmazható)		

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZI	GYAKORLATI KÉPZÉS	
Manőverek / Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.5. Repülés végrehajtása, (fedélzeti napló, rutin ellenőrzések, beleértve az üzemanyag ellenőrzést, rendszerek és jegesedés)		
3.6. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás		
4. RÉSZ		
4. Érkezés és leszállás		
4.1. Repülőtéri érkezési eljárás (csak kételtűekre)		
4.2. Normál leszállás		
4.3. Fékszárny nélküli leszállás		
4.4. Leszállás oldalszélben (alkalmas feltételek esetén)		
4.5. Bejövétel és leszállás, alapjáraton, 2000' víz fölötti magasságból (csak egy motoros repülőgéppel)		
4.6. Átstartolás minimális magasságról		
Leszállás sima víztükörré Leszállás erős hullámban		
4.8. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás		
5. RÉSZ		

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZI	GYAKORLATI KÉPZÉS	
Manőverek / Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
<p>5. Rendellenes és vészhelyzeti eljárások (Ez a rész az 1–4. részekkel összevonható.)</p> <p>5.1. Megszakított felszállás egy ésszerű sebességnél</p>		
<p>5.2. Szimulált motor meghibásodás felszállás után (csak egy motoros repülőgép)</p>		
<p>5.3. Szimulált kényszerleszállás teljesítmény nélkül (csak egy motoros repülőgép)</p>		
<p>5.4. Szimulált vészhelyzetek:</p> <p>i. tűz, vagy füst repülés közben,</p> <p>ii. megfelelő rendszerek működési zavarai.</p>		
<p>5.5. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás</p>		
6. RÉSZ		
<p>6. Szimulált aszimmetrikus repülés (Ez a rész az 1–5. részekkel összevonható)</p> <p>6.1. Szimulált motormeghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságon, ha nem FFS-ben vagy FNPT II-ben végzik)</p>		
<p>6.2. Motor leállítás és újraindítás (csak ME jártassági vizsgán)</p>		

OSZTÁLYJOGOSÍTÁS – VÍZI	GYAKORLATI KÉPZÉS	
Manőverek / Eljárások	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
6.3. Aszimmetrikus megközelítés és átstartolás		
6.4. Aszimmetrikus megközelítés és teljes megállásos leszállás		
6.5. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárás		

C. Egyedi követelmények a helikopter kategóriára

1. A típusjogosításokhoz valamint az ATPL engedélyhez szükséges jártassági vizsga vagy készségellenőrzés esetében a kérelmezőnek a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés 1–4. és 6. részén kell sikeresen megfelelnie. Ötnél több sikertelen elem esetében, a jelentkezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A nem több mint 5 elemben sikertelen kérelmezőnek csak a sikertelen elemekből kell újra vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége esetén, vagy bármely más olyan elem a sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző vizsgán már egyszer sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés minden részét 6 hónapon belül teljesíteni kell.
2. A műszerjogosításhoz (IR) szükséges készségellenőrzés esetében a kérelmezőnek a készségellenőrzés 5. részén kell sikeresen megfelelnie. Háromnál több sikertelen elem esetében, a jelentkezőnek meg kell ismételnie a teljes 5. részt. A nem több mint 3 elemben sikertelen kérelmezőnek csak a sikertelen elemekből kell újra vizsgáznia. A megismételt ellenőrzés bármely elemének sikertelensége esetén, vagy az 5. rész bármely olyan más elemének sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző ellenőrzésen már egyszer sikerrel teljesített, a kérelmezőnek a teljes ellenőrzést meg kell ismételnie.

A REPÜLÉSI VIZSGA TÜRÉSHATÁRAI

3. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a) a helikopter üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - b) minden manőver egyenletes és pontos végrehajtására;
 - c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
 - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;
 - e) a helikoptert mindenkor úgy az irányítása alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához soha ne férjen kétség;
 - f) megérti és alkalmazza a hajózó személyzeti együttműködést és – amennyiben szükséges – a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; és
 - g) megfelelő hatékonysággal kommunikál a személyzet többi tagjával, ha van ilyen.
4. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt repülőgép kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

- a) IFR repülési paraméter korlátozások

Magasságtartás:

Általános eltérési érték ± 100 láb

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

Minimális süllyedési magasságon (MDH/MDA) $+50$ láb/ -0 láb

Útvonaltartás:

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

Precíziós megközelítés félosztásnyi eltérés az irányzában és a siklopályán

Íránytartás:

Normál üzemeles $\pm 5^\circ$

Rendellenes üzemeles / vészhelyzetek $\pm 10^\circ$

Sebességtartás:

Általános eltérési érték ± 10 csomó

Szimulált hajtómű meghibásodással $+10$ csomó/ -5 csomó

b) VFR repülési paraméter korlátozások

Magasságtartás:

Általános eltérési érték ± 100 láb

Íránytartás:

Normál üzemeles $\pm 5^\circ$

Rendellenes üzemeles / vészhelyzetek $\pm 10^\circ$

Sebességtartás:

Általános eltérési érték ± 10 csomó

Szimulált hajtómű meghibásodással $+10$ csomó/ -5 csomó

Földhöz viszonyított elmozdulás:

felszállás és függeszkedés a légpárna hatászónájában ± 3 láb

leszállás ± 2 láb (oldalirányú, vagy hátrafelé történő elmozdulás ± 0 láb)

A KIKÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

ÁLTALÁNOS

5. Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P= A képzést PIC-ként kell végrehajtani az egypilótás helikopterre kiadandó (SPH) típusjogosításhoz, vagy PIC-ként vagy másodpilótaként (Co-pilot), illetve repülést végző pilótaként (PF) és repülést nem végző pilótaként (PNF) kell végrehajtani a többpilótás helikopter (MPH) típusjogosítás kiadásához.

6. A gyakorlati képzést legalább olyan képzési berendezésen kell végrehajtani, amely szinten a „P” betű jelölve van, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen, amelyet a nyíl (-->) jelöl.

A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

FFS = Teljes repülési szimulátor

FTD = Repülésgyakorló berendezés

H = Helikopter

7. A csillaggal (*) jelölt feladatokat valóságos vagy szimulált IMC körülmények között kell lerepülni 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. rész 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. FFS vagy FTD 2/3 berendezés alkalmazható erre a célra.
9. A jártassági vizsga / készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó gyakorlatot jelöl.
10. FSTD berendezést kell használni a gyakorlati képzésre és a vizsgáztatásra, ha az FSTD berendezés használata a jóváhagyott típusjogosítás tanfolyam részét képezi. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyammal kapcsolatban:
 - a) az FSTD minősítése az OR-rész (Part-OR) szerint;
 - b) az oktató és a vizsgáztató képesítése;
 - c) az FSTD képzés mennyisége a tanfolyam alatt;
 - d) a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes repülési tapasztalata hasonló típusokon; és
 - e) egy új típusjogosítás kiadása után felügyelet mellett szerzett repülési tapasztalata.

TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK

11. A többpilótás helikopter típusjogosítás és az ATPL(H) engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgán a kérelmezőnek csak az 1–4. és adott esetben a 6. részt kell sikeresen teljesítenie.
12. A többpilótás helikopter típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek csak az 1–4. és ha szükséges, a 6. részt kell sikeresen teljesítenie.

EGYPILÓTÁS / TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások		FTD	FFS	H	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
						FFS H	
1. RÉSZ — 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)	

EGYPILÓTÁS / TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		FTD	FFS	H		FFS H	
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. RÉSZ 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 felszálló tömeggel (valóságos, vagy szimulált maximális felszálló tömeg)	P	---->	---->			

EGYPILÓTÁS / TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		FTD	FFS	H		FFS H	
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 alapján végrehajtott 30°-os bedöntésű fordulók, elfordulás 180°–360°-ig, balra és jobbra	P	---->	---->		M	
2.6.	Autorotációs süllyedés	P	---->	---->		M	
2.6.1	Autorotációs leszállás (csak SEH esetében) vagy teljesítmény ráadással		P	---->		M	
2.7.	Leszállások, különböző profilokkal		P	---->		M	
2.7.1	Átstartolás vagy leszállás az LDP vagy a DPBL előtt bekövetkezett szimulált hajtómű meghibásodás esetén		P	---->		M	

EGYPILÓTÁS / TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.7.2	Leszállás az LDP vagy a DPBL után bekövetkezett szimulált hajtómű meghibásodás esetén		P	---->		M	
3. RÉSZ — A következő rendszerek és eljárások normál és rendellenes működtetése							
3.	A következő rendszerek és eljárások normál és rendellenes működtetése:					M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a részből
3.1.	Hajtómű	P	---->	---->			
3.2.	Légkondicionálás (fűtés, szellőzés)	P	---->	---->			
3.3.	Pitot/statikus rendszer	P	---->	---->			
3.4.	Üzemanyag rendszer	P	---->	---->			
3.5.	Elektromos rendszer	P	---->	---->			
3.6.	Hidraulikarendszer	P	---->	---->			
3.7.	Kormányok és trimm rendszer	P	---->	---->			

EGYPILÓTÁS / TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.8.	Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer	P	---->	---->			
3.9.	Robotpilóta / FD	P	---->	---->			
3.10.	Stabilitást növelő eszközök	P	---->	---->			
3.11.	Időjárás radar, rádió magasságmérő, transzponder	P	---->	---->			
3.12.	Területi navigációs rendszer	P	---->	---->			
3.13.	Futómű rendszer	P	---->	---->			
3.14.	Segédhajtómű (APU)	P	---->	---->			
3.15.	Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, repüléskoordináló és optimalizáló rendszer (FMS)	P	---->	---->			
4. RÉSZ — Rendellenes és vészhelyzeti eljárások							
4.	Rendellenes és vészhelyzeti eljárások					M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a részből

EGYPILÓTÁS / TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.1.	Tűzeset gyakorlatok (beleértve a vészkiürítést, ha alkalmazható)	P	---->	---->			
4.2.	Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P	---->	---->			
4.3.	Hajtómű meghibásodások, leállítás és újraindítás biztonságos magasságon	P	---->	---->			
4.4.	Üzemanyag vészleeresztés (szimulált)	P	---->	---->			
4.5.	Farok-légcsavar vezérlés meghibásodása (ha van ilyen)	P	---->	---->			
4.5.1	Farok-légcsavar elvesztése (ha van ilyen)	P	---->	Helikopter nem haszn. erre a felada tra			
4.6.	Hajózó személyzeti tag cselekvésképtelenné válása – csak MPH esetén	P	---->	---->			
4.7.	Meghajtás meghibásodása	P	---->	---->			

EGYPILÓTÁS / TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.8.	Más vész-eljárások a megfelelő légiüzemeltetési utasítás szerint	P	---->	---->			
5. RÉSZ — Műszeres repülési eljárások (IMC vagy szimulált IMC körülmények között kell végrehajtani)							
5.1.	Műszeres felszállás: műszeres repülésre való áttérés szükséges a lehető leghamarabb a levegőbe emelkedést követően	P*	---->*	---->*			
5.1.1	Szimulált hajtómű meghibásodás indulás közben	P*	---->*	---->*		M*	
5.2.	Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P*	---->*	---->*		M*	
5.3.	Várakozási eljárások	P*	---->*	---->*			
5.4.	ILS megközelítések a CAT I elhatározási magasságra	P*	---->*	---->*			
5.4.1	Kézzel, FD nélkül	P*	---->*	---->*		M*	
5.4.2	Precíziós megközelítés kézzel, pályavezérlő (FD) alkalmazásával vagy anélkül	P*	---->*	---->*		M*	

EGYPILÓTÁS / TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.4.3	Robotpilóta alkalmazásával	P*	--->*	--->*			
5.4.4	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával. (A hajtómű meghibásodását a végső megközelítés során, a külső marker (OM) átrepülése előtt kell szimulálni, egészen a földetérésig, vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig.)	P*	--->*	--->*		M*	
5.5.	Nem precíziós megközelítés az MDA/MDH-ig	P*	--->*	--->*		M*	
5.6.	Átstartolás működő hajtóművekkel, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*	--->*	--->*			
5.6.1	Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*	--->*	--->*			
5.6.2	Átstartolás egy hajtómű szimulált meghibásodásával, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*				M*	
5.7.	Autrotáció IMC viszonyok között teljesítmény ráadásával	P*	--->*	--->*		M*	

EGYPILÓTÁS / TÖBBPILÓTÁS HELIKOPTEREK		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások					Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítetté k	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.8.	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése	P*	--->*	--->*		M*	
6. RÉSZ — Kiegészítő berendezések alkalmazása							
6.	Kiegészítő berendezések alkalmazása	P	---->	---->			

D. Egyedi követelmények a helyből felszálló repülőgép kategóriára

1. A helyből felszálló repülőgép típusjogosításokhoz szükséges jártassági vizsgák vagy készségellenőrzések esetében a kérelmezőnek a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés 1–5. és 6. részén (amelyik szükséges) kell sikeresen megfelelnie. Ötnél több sikertelen elem esetében, a jelentkezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A nem több mint 5 elemben sikertelen kérelmezőnek csak a sikertelen elemekből kell újra vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége esetén, vagy bármely más olyan elem a sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző vizsgán már egyszer sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés minden részét 6 hónapon belül teljesíteni kell.

A REPÜLÉSI VIZSGA TÜRÉSHATÁRAI

2. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a) a helyből felszálló repülőgép üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - b) minden manőver egyenletes és pontos végrehajtására;
 - c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
 - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;
 - e) a helyből felszálló repülőgépet mindenkor úgy az irányítása alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához soha ne férjen kétség;
 - f) megérti és alkalmazza a hajózó személyzeti együttműködést és a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; és

g) megfelelő hatékonysággal kommunikál a személyzet többi tagjával.

3. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt helyből felszálló repülőgép kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.

a) IFR repülési paraméter korlátozások:

Magasságtartás:

Általános eltérési érték ± 100 láb

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

Minimális süllyedési magasságon (MDH/MDA) $+50$ láb/ -0 láb

Útvonaltartás:

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

Precíziós megközelítés félosztásnyi eltérés az irányában és a sikló pályán

Iránytartás:

Normál üzemelés $\pm 5^\circ$

Rendellenes üzemelés / vész helyzetek $\pm 10^\circ$

Sebességtartás:

Általános eltérési érték ± 10 csomó

Szimulált hajtómű meghibásodással $+10$ csomó/ -5 csomó

b) VFR repülési paraméter korlátozások:

Magasságtartás:

Általános eltérési érték ± 100 láb

Iránytartás:

Normál üzemelés $\pm 5^\circ$

Rendellenes üzemelés / vész helyzetek $\pm 10^\circ$

Sebességtartás:

Általános eltérési érték ± 10 csomó

Szimulált hajtómű meghibásodással $+10$ csomó/ -5 csomó

Földhöz viszonyított elmozdulás:

felszállás és függeszkedés a légpárna hatászónájában ± 3 láb

leszállás ± 2 láb (oldalirányú, vagy hátrafelé történő elmozdulás ± 0 láb)

A KIKÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

4. Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P= A képzést PIC-ként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és repülést nem végző pilótaként (PNF) kell végrehajtani a típusjogosítás kiadásához (amelyik alkalmazható).

5. A gyakorlati képzést legalább olyan képzési berendezésen kell végrehajtani, amely szinten a „P” betű jelölve van, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen, amelyet a nyíl (-->) jelöl.
6. A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:
 - FFS = Teljes repülési szimulátor
 - 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. és ha szükséges, a 6. részt kell sikeresen teljesítenie.
 - b) A helyből felszálló repülőgép típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek az 1–5. és ha szükséges, a 6. és/vagy a 7. részt kell sikeresen teljesítenie.
 - c) A csillaggal (*) jelölt feladatokat kizárólag műszerek alapján kell végrehajtani. Amennyiben ennek a feltételnek nem tesznek eleget a jártassági vizsga, vagy a készségellenőrzés során, akkor a típusjogosítást VFR-re korlátozzák.
7. A jártassági vizsga / készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó gyakorlatot jelöl.
8. Repülésszimulációs oktatóeszközöket (FSTD) kell használni a gyakorlati képzésre és a vizsgáztatásra, ha azok használata a jóváhagyott típusjogosítás tanfolyam részét képezik. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyam engedélyezésekor:
 - a) a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítése az OR-rész (Part-OR) szerint;
 - b) az oktató képesítései.

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
1. RÉSZ — 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	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS		
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2. RÉSZ Repülési manőverek és eljárások								
2.1.	Normál VFR felszállási profilok; Felszállópályáról történő felszállások (STOL és VTOL) beleértve, oldalszélben Kiemelt (a talajszintből) helikopter leszállóhelyek Talaj szintjén lévő helikopter leszállóhelyek		P	---->	---->		M	
2.2.	Felszállás maximális felszálló tömeggel (valóságos, vagy szimulált maximális felszálló tömeg)		P	---->				

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3. 1.	Megszakított felszállás: felszállópályáról történő üzemelés közben kiemelt (a talajszintből) helikopter leszállóhelyről történő üzemelés közben talaj szintjén lévő helikopter leszállóhelyről történő üzemelés közben		P	---->			M	
2.3. 2.	Felszállás az elhatározási pont felszálláskor (TDP) után bekövetkezett szimulált hajtómű meghibásodással: felszállópályáról történő üzemelés közben kiemelt (a talajszintből) helikopter leszállóhelyről történő üzemelés közben talaj szintjén lévő helikopter leszállóhelyről történő üzemelés közben		P	---->			M	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.4.	Autorotációs süllyedés a földig, helikopter-szerűen (légijármű nem haszn. erre a feladatra)	P	---->	---->			M csak FFS .	
2.4. 1.	Süllyedés a rotorok önforgási üzemmódján repülőgép-szerűen (légijármű nem haszn. erre a feladatra)		P	---->			M csak FFS .	
2.5.	Normál VFR leszállási profilok; futópályára történő leszállások (STOL és VTOL) kiemelt (a talajszintből) helikopter leszállóhelyekre talaj szintjén lévő helikopter leszállóhelyekre		P	---->	---->		M	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.5. 1.	Leszállás az elhatározási pont leszálláshoz (LDP) után bekövetkezett szimulált hajtómű meghibásodással: futópályára történő leszállás közben kiemelt (a talajszintből) helikopter leszállóhelyre történő leszállás közben talaj szintjén lévő helikopter leszállóhelyre történő leszállás közben							
2.6.	Átstartolás vagy leszállás az elhatározási pont előtt bekövetkezett szimulált hajtómű meghibásodás esetén		P	---->			M	
3. RÉSZ — A következő rendszerek és eljárások normál és rendellenes működtetése:								

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.	A következő rendszerek és eljárások normál és rendellenes működtetése (végrehajtható FSTD berendezésben, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik):						M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a részből
3.1	Hajtómű	P	---->	---->				
3.2.	Túlnyomás és légkondicionálás (fűtés, szellőzés)	P	---->	---->				
3.3.	Pitot/statikus rendszer	P	---->	---->				
3.4.	Üzemanyag rendszer	P	---->	---->				
3.5.	Elektromos rendszer	P	---->	---->				
3.6	Hidraulikarendszer	P	---->	---->				
3.7.	Kormányok és trimm rendszer	P	---->	---->				
3.8.	Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer, szélvédőüveg fűtés (ha be vannak szerelve)	P	---->	---->				

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.9.	Robotpilóta / FD	P	---->	---->				
3.10	Átesést jelző, átesést megelőző, és stabilitást növelő eszközök	P	---->	---->				
3.11	Időjárás radar, rádió magasságmérő, transzponder, veszélyes földközelség jelző rendszer (ha be vannak szerelve)	P	---->	---->				
3.12	Futómű rendszer	P	---->	---->				
3.13	Segédhajtómű (APU)	P	---->	---->				
3.14	Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, és a repüléskoordináló és optimalizáló rendszer (FMS)	P	---->	---->				
3.15	Fékszárny rendszer	P	---->	---->				
4. RÉSZ — Rendellenes és vészhelyzeti eljárások								

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.	Rendellenes és vézhelyzeti eljárások (végrehajtható FSTD berendezésben, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik)						M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a részről
4.1.	Tűzeset gyakorlatok, hajtómű, APU, raktér, pilótafülke és elektromos tüzek, beleértve a vézskiürítést, ha van ilyen.	P	---->	---->				
4.2.	Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P	---->	---->				
4.3.	Hajtómű meghibásodások, leállítás és újraindítás (légijármű nem haszn. erre a feladatra) beleértve az egy hajtómű üzemképtelen (OEI) a helikopter- szerű üzemmódról repülőgép-szerű üzemmódra való áttérésnél és fordítva	P	---->	---->			csak FFS	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.4.	Üzemanyag vészleeresztés (szimulált, ha be van szerelve)	P	---->	---->				
4.5.	Szélnyírás felszállásnál és leszállásnál (légijármű nem haszn. erre a feladatra)			P			csak FFS	
4.6.	Szimulált kabinnyomás meghibásodás/ vészsüllyedés (légijármű nem haszn. erre a feladatra)	P	---->	---->			csak FFS	
4.7.	ACAS esemény (légijármű nem haszn. erre a feladatra)	P	---->	---->			csak FFS	
4.8.	Hajózó személyzeti tag cselekvésképtelenné válása	P	---->	---->				
4.9.	Meghajtás meghibásodása	P	---->	---->			csak FFS	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.10	Teljes átesésből való kivétel (teljesítmény ráadása és levétele) vagy az átesés figyelmeztető rendszer aktiválása után emelkedési, utazó és megközelítési konfigurációban (légijármű nem haszn. erre a feladatra)	P	---->	---->			csak FFS	
4.11	Más vészjeljárások a megfelelő légiüzemeltetési utasítás szerint	P	---->	---->				
5. RÉSZ — Műszeres repülési eljárások (IMC vagy szimulált IMC körülmények között kell végrehajtani)								
5.1.	Műszeres felszállás: műszeres repülésre való áttérés szükséges a lehető leghamarabb a levegőbe emelkedést követően	P*	---->*	---->*				
5.1. 1.	Szimulált hajtómű meghibásodás indulás közben, az elhatározási pont után	P*	---->*	---->*			M*	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.2.	Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P*	---->*	---->*			M*	
5.3.	Várakozási eljárások	P*	---->*	---->*				
5.4.	Precíziós megközelítés a DH-ig, ami nem lehet kevesebb, mint 60 m (200 láb)	P*	---->*	---->*				
5.4. 1.	Kézzel, FD nélkül	P*	---->*	---->*			M* (csak jártassá gi vizsga)	
5.4. 2.	Kézzel, FD-vel	P*	---->*	---->*				
5.4. 3.	Robotpilóta alkalmazásával	P*	---->*	---->*				

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.4. 4.	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával, amelyet a végső megközelítéskor, az OM átrepülése előtt kell szimulálni, és vagy folytatni kell egészen a földetérésig, vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig.	P*	---->*	---->*			M*	
5.5.	Nem precíziós megközelítés az MDA/MDH-ig	P*	---->*	---->*			M*	
5.6.	Átstartolás működő hajtóművekkel, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*	---->*	---->*				
5.6. 1.	Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*	---->*	---->*				
5.6. 2.	Átstartolás egy hajtómű szimulált meghibásodásával, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*					M*	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.7.	Autrotáció IMC viszonyok között teljesítmény ráadásával, a futópályán történő leszállással helikopter-szerűen (légijármű nem haszn. erre a feladatra)	P*	---->*	---->*			M* Csak FFS	
5.8.	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése (ez függ az FFS minőségétől)	P*	---->*	---->*			M*	
6. RÉSZ — Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik.								

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.	<p>Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik.</p> <p>A következő manőverek és eljárások a minimális képzési követelmények, 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 bizonyítványában előírt műszeres megközelítési berendezést, melyeket a 60 m (200 láb) elhatározási magasság alatt történő műszeres megközelítésekre alkalmazni kell.</p>							

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
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, repülést irányító (vezető) rendszer használatával. A személyzet együttműködésére vonatkozó szabvány eljárásokat (SOPs) figyelembe kell venni.		P	---->	---->		M*	

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.3.	<p>Átstartolás</p> <p>a 6.2. szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor. A képzésnek tartalmaznia kell a következőket: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a légijármű nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, a földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréséig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodáskor.</p>		P	---->	---->		M*	
6.4.	<p>Leszállás(ok)</p> <p>a DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres megközelítést követően. A különleges repülést irányító (vezető) rendszertől függően, automata leszállást kell végrehajtani.</p>		P	---->			M*	

7. RÉSZ — Kiegészítő berendezések

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐR ZÉS		
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
7.	Kiegészítő berendezések alkalmazása		P	---->	---->			

E. Egyedi követelmények a léghajó kategóriára

1. A léghajó típusjogosításokhoz szükséges jártassági vizsgák vagy készségellenőrzések esetében a kérelmezőnek a jártassági vizsga vagy készségellenőrzés 1–5. és 6. részén (amelyik szükséges) kell sikeresen megfelelnie. Ötnél több sikertelen elem esetében, a jelentkezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A nem több mint 5 elemben sikertelen kérelmezőnek csak a sikertelen elemekből kell újra vizsgáznia. A megismételt vizsga vagy ellenőrzés bármely elemének sikertelensége esetén, vagy bármely más olyan elem a sikertelensége esetén, amelyet a kérelmező az előző vizsgán már egyszer sikerrel teljesített, a kérelmezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát vagy ellenőrzést. A jártassági vizsga vagy a készségellenőrzés minden részét 6 hónapon belül teljesíteni kell.

A REPÜLÉSI VIZSGA TÜRÉSHATÁRAI

2. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes:
 - a) a léghajó üzemeltetésére a korlátozások figyelembevételével;
 - b) minden manőver egyenletes és pontos végrehajtására;
 - c) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekedni;
 - d) a repüléssel kapcsolatos ismereteit alkalmazni;
 - e) a léghajót mindenkor úgy az irányítása alatt tartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végrehajtásához soha ne férjen kétség;
 - f) megérti és alkalmazza a hajózó személyzeti együttműködést és a személyzet egy tagjának cselekvésképtelenné válása esetén alkalmazandó eljárásokat; és
 - g) megfelelő hatékonysággal kommunikál a személyzet többi tagjával.
3. A következő korlátozásokat kell alkalmazni, azonban engedmények tehetők a turbulens viszonyok, valamint a használt léghajó kormányozhatósági tulajdonságai és teljesítménye függvényében.
 - a) IFR repülési paraméter korlátozások:

Magasságtartás:

Általános eltérési érték ± 100 láb

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

Minimális süllyedési magasságon (MDH/MDA) $+50$ láb/ -0 láb

Útvonaltartás:

Rádiónavigációs eszközök használatával $\pm 5^\circ$

Precíziós megközelítés félosztásnyi eltérés az iránysvámban és a siklopályán

Íránytartás:

Normál üzemelés $\pm 5^\circ$

Rendellenes üzemelés / vészhelyzetek $\pm 10^\circ$

b) VFR repülési paraméter korlátozások:

Magasságtartás:

Általános eltérési érték ± 100 láb

Íránytartás:

Normál üzemelés $\pm 5^\circ$

Rendellenes üzemelés / vészhelyzetek $\pm 10^\circ$

A KIKÉPZÉS, JÁRTASSÁGI VIZSGA / KÉSZSÉGELLENŐRZÉS TARTALMA

4. Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P= A képzést PIC-ként vagy másodpilótaként, illetve repülést végző pilótaként (PF) és repülést nem végző pilótaként (PNF) kell végrehajtani a típusjogosítás kiadásához (amelyik alkalmazható).

5. A gyakorlati képzést legalább olyan képzési berendezésen kell végrehajtani, amely szinten a „P” betű jelölve van, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen, amelyet a nyíl (-->) jelöl.

6. A következő rövidítések jelölik a képzési eszközöket:

FFS = Teljes repülési szimulátor

FTD = Repülésgyakorló berendezés

OTD = Egyéb kiképző berendezés

As= Léghajó

a) A léghajó típusjogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsgán a kérelmezőnek az 1–5. és ha szükséges, a 6. részt kell sikeresen teljesítenie.

b) A léghajó típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához szükséges készségellenőrzésen a kérelmezőnek az 1–5. és ha szükséges, a 6. részt kell sikeresen teljesítenie.

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

7. A jártassági vizsga / készségellenőrzés oszlopában megjelenő „M” betű kötelezően végrehajtandó gyakorlatot jelöl.
8. Repülésszimulációs oktatóeszközöket (FSTD) kell használni a gyakorlati képzésre és a vizsgáztatásra, ha azok használata a típusjogosítás tanfolyam részét képezik. A következő szempontokat kell figyelembe venni a tanfolyammal kapcsolatban:
- a repülésszimulációs oktatóeszközök minősítése az OR-rész (Part-OR) szerint;
 - az oktató képesítései.

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
		OTD	FTD	csak FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS As	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
1. RÉSZ — 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	

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	csak FFS	As		FFS As	
2. RÉSZ Repülési manőverek és eljárások								
2.1.	Normál 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.	Normál emelkedési eljárás			P	---->			
2.6.	Emelkedés nyomásmagasságra			P	---->			
2.7.	Nyomásmagasság felismerése			P	---->			
2.8.	Repülés nyomásmagasságon, vagy annak közelében			P	---->		M	

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	csak FFS	As		FFS As	
2.9.	Normál süllyedés és megközelítés			P	---->			
2.10.	Normál 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. RÉSZ — A következő rendszerek és eljárások normál és rendellenes működtetése								
3.	A következő rendszerek és eljárások normál és rendellenes működtetése (végrehajtható FSTD berendezésben, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik):						M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani ebből a részből
3.1.	Hajtómű	P	---->	---->	---->			

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	csak FFS	As		FFS As	
3.2.	Burkolat nyomás alá helyezése	P	---->	---->	---->			
3.3.	Pitot/statikus rendszer	P	---->	---->	---->			
3.4.	Üzemanyag rendszer	P	---->	---->	---->			
3.5.	Elektromos rendszer	P	---->	---->	---->			
3.6.	Hidraulikarendszer	P	---->	---->	---->			
3.7.	Kormányok és trimm rendszer	P	---->	---->	---->			
3.8.	Légzsák-rendszer	P	---->	---->	---->			
3.9.	Robotpilóta / FD	P	---->	---->	---->			
3.10.	Stabilitást növelő eszközök	P	---->	---->	---->			
3.11.	Időjárás radar, rádió magasságmérő, transzponder, veszélyes földközelség jelző rendszer (ha be vannak szerelve)	P	---->	---->	---->			
3.12.	Futómű rendszer	P	---->	---->	---->			

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS		
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	csak FFS	As		FFS As	
3.13.	Segédhajtómű (APU)	P	---->	---->	---->			
3.14.	Rádiók, navigációs berendezések, műszerek, és a repüléskoordináló és optimalizáló rendszer (FMS)	P	---->	---->	---->			
	Szándékosan üresen hagyva							
4. RÉSZ — Rendellenes és vészhelyzeti eljárások								
4.	Rendellenes és vészhelyzeti eljárások (végrehajtható FSTD berendezésben, ha az a feladatnak megfelelő minősítéssel rendelkezik)						M	Minimum három gyakorlatot kötelező választani ebből a részből
4.1.	Tüzeset gyakorlatok, hajtómű, APU, raktér, pilótafülke és elektromos tüzek, beleértve a vészkiürítést, ha van ilyen.	P	---->	---->	---->			
4.2.	Füst elleni védelem és füsteltávolítás	P	---->	---->	---->			

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS		
						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
OTD	FTD	csak FFS	As	FFS As				
4.3.	Hajtómű meghibásodások, leállítás és újraindítás A repülés konkrét fázisaiban beleértve a több hajtómű meghibásodását is	P	---->	---->	---->			
4.4.	Hajózó személyzeti tag cselekvésképtelenné válása	P	---->	---->	---->			
4.5.	Meghajtás / reduktor meghibásodások	P	---->	---->	---->		Csak FFS	
4.6.	Más vész eljárások a megfelelő légiüzemeltetési utasítás szerint	P	---->	---->	---->			
5. RÉSZ — 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*	

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS		
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	csak FFS	As		FFS As	
5.2.	Indulási és érkezési eljárások és ATC utasítások betartása	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.3.	Várakozási eljárások	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.	Precíziós megközelítés a DH-ig, ami nem lehet kevesebb, mint 60 m (200 láb)	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.1.	Kézzel, FD nélkül	P*	---->*	---->*	---->*		M* (csak jártassági vizsga esetében)	
5.4.2.	Kézzel, FD-vel	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4.3.	Robotpilóta alkalmazásával	P*	---->*	---->*	---->*			

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS		
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	csak FFS	As		FFS As	
5.4.4.	Kézzel, egy hajtómű szimulált meghibásodásával, amelyet a végső megközelítéskor, az OM átrepülése előtt kell szimulálni, és folytatni kell egészen a földetérésig, vagy a teljes megszakított megközelítési eljárás befejezéséig.	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.5.	Nem precíziós megközelítés az MDA/MDH-ig	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6.	Átstartolás működő hajtóművekkel, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.1.	Egyéb megszakított megközelítési eljárások	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6.2.	Átstartolás egy hajtómű szimulált meghibásodásával, a DA/DH vagy az MDA/MDH elérésekor	P*					M*	

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS		
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	csak FFS	As		FFS As	
5.7.	Szokatlan térbeli helyzet megszüntetése (ez függ az FFS minőségétől)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
6. RÉSZ — Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik.								

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS					JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS	
Manőverek / Eljárások						Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
		OTD	FTD	csak FFS	As		FFS As	
6.	<p>Kiegészítő jóváhagyás olyan típusjogosításhoz, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 60 m alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik.</p> <p>A következő manőverek és eljárások a minimális képzési követelmények, 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 bizonyítványában előírt műszeres megközelítési berendezést, melyeket a 60 m (200 láb) elhatározási magasság alatt történő műszeres megközelítésekre alkalmazni kell.</p>							
6.1.	Megszakított felszállás minimálisan engedélyezett RVR esetén		P	---->			M*	

LÉGHAJÓ KATEGÓRIA		GYAKORLATI KÉPZÉS				JÁRTASSÁGI VIZSGA VAGY KÉSZSÉGELLENŐRZÉS		
		OTD	FTD	csak FFS	As	Az oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. helye FFS As	A vizsgáztató aláírása a vizsga végén
6.2.	<p>ILS megközelítések</p> <p>Szimulált műszeres repülési feltételek között az alkalmazható DH szintjére való süllyedéssel, repülést irányító (vezető) rendszer használatával. A személyzet együttműködésére vonatkozó szabvány eljárásokat (SOPs) figyelembe kell venni.</p>		P	---->			M*	
6.3.	<p>Átstartolás</p> <p>A 6.2. szerint végrehajtott megközelítések után, a DH elérésekor.</p> <p>A képzésnek tartalmaznia kell a következőket: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, a légi jármű nem megengedhető eltérése a megközelítési határértékektől, és földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréséig, valamint átstartolás a fedélzeti berendezés szimulált meghibásodáskor.</p>		P	---->			M*	

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

II. MELLÉKLET
A VÉGREHAJTÁSRÓL SZÓLÓ RENDELET
ELŐÍRÁSAI A REPÜLŐGÉPEKRE ÉS HELIKOPTEREKRE KIADOTT NEMZETI
SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉS JOGISÍTÁSOK ELISMERTETÉSÉRE

A. REPÜLŐGÉPEK

1. Pilóta szakszolgálati engedélyek

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott pilóta szakszolgálati engedélyt el kell ismertetni az FCL-rész (Part-FCL) szerinti szakszolgálati engedéllyel, feltéve, hogy a kérelmező megfelel a következő követelményeknek:

- a) az ATPL(A) és a CPL(A) esetében készségellenőrzés formájában kell teljesítenie FCL-rész (Part-FCL) típus-/osztály- és műszerjogosításokra vonatkozó, a birtokolt szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő követelményeit;
- b) bizonyítania kell az OPS-rész (Part-OPS) és az FCL-rész (Part-FCL) vonatkozó részeinek ismeretét;
- c) bizonyítania kell a nyelvismeretét az FCL.055 szerint;
- d) eleget kell tennie az alábbi táblázat követelményeinek:

Birtokolt nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
1.	2.	3.	4.	5.	
ATPL(A)	>1500 óra mint PIC, többpilótás repülőgépen	Nincs	ATPL(A)	Nem alkalmazandó	a)
ATPL(A)	>1500 óra többpilótás repülőgépen	Nincs	a c)4. szerint	a c)5. szerint	b)
ATPL(A)	>500 óra többpilótás repülőgépen	Az FCL.515 által megkövetelt repüléstervezés és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	ATPL(A), másodpilótai beosztásra korlátozott típusjogosítással	A Part-FCL 9. függelék követelményei szerint bizonyítani, hogy képes PIC-ként tevékenykedni	c)

Birtokolt nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
1.	2.	3.	4.	5.	
CPL/IR(A), és a szakszolgálati engedélyt kiadó tagállamban tett ICAO ATPL elméleti vizsga		<p>i. Az FCL.310 és az FCL.615 b) pont által megkövetelt repüléstervezés és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása</p> <p>ii. a FCL.720.A c) pont fennmaradó követelményeinek megfelelni</p>	CPL/IR(A) az ATPL elméleti képzés elfogadásával	Nem alkalmazandó	d)
CPL/IR(A)	>500 óra többpilótás repülőgépen, vagy a CS-23 szerinti regionális kategóriájú vagy más egyenértékű egypilótás repülőgépen többpilótás üzemeltetésben, az OPS-rész (Part-OPS) kereskedelmi légiszállításra vonatkozó követelményeivel összhangban	<p>i. az engedélyt kiadó tagállamban az ATPL(A) elméleti vizsgát sikeresen teljesíteni*</p> <p>ii. a FCL.720.A c) pont fennmaradó követelményeinek megfelelni</p>	CPL/IR(A) az ATPL elméleti képzés elfogadásával	Nem alkalmazandó	e)

Birtokolt nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
1.	2.	3.	4.	5.	
CPL/IR(A)	>500 óra mint PIC, egypilótás repülőgépen	Nincs	Egypilótás repülőgépre korlátozott CPL/IR(A) típus/osztály jogosításokkal		f)
CPL/IR(A)	<500 mint PIC, egypilótás repülőgépen	A CPL/IR szintnek megfelelő repüléstervezés és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	a 4.f) szerint	az FCL-rész (Part-FCL) szerint többpilótás típusjogosítást szerezni	g)
CPL(A)	>500 mint PIC, egypilótás repülőgépen	Éjszakai jogosítás, ha alkalmazható	Egypilótás repülőgépre korlátozott CPL(A) típus/osztály jogosításokkal		h)
CPL(A)	<500 mint PIC, egypilótás repülőgépen	i. éjszakai jogosítás, ha alkalmazható; ii. az FCL.310 által megkövetelt repülési teljesítményekkel és repüléstervezés és repüléstervezés kapcsolatos ismeretek bizonyítása	a 4.h) szerint		i)

Birtokolt nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
1.	2.	3.	4.	5.	
PPL/IR(A)	IFR-nek megfelelően ≥ 75	éjszakai jogosítás, ha a műszerjogosítás nem tartalmazza az éjszakai repülési jogosultságokat	PPL/IR(A) (PPL-re korlátozott IR)	Az FCL.615 b) j) által megkövetelt repülési teljesítményekkel és repüléstervezéssel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	
PPL(A)	≥ 70 óra repülőgépen	A rádió navigációs eszközök használatával kapcsolatos ismeretek bizonyítása	PPL(A)		k)

* Azok a CPL engedélyesek, akik többpilótás típusjogosítással rendelkeznek, nem kötelesek ATPL(A) elméleti ismereteiket vizsgán bizonyítani, amennyiben ugyanazon a repülőgép típuson repülnek, viszont az FCL-rész (Part-FCL) szerinti szakszolgálati engedélyhez nem kapnak ATPL(A) elméleti ismeretek jóváírást. Amennyiben más típusú többpilótás repülőgépre kérelmeznek típusjogosítást, meg kell felelniük a fenti táblázat 3. oszlop, e) i. pont szerinti követelményeknek.

2. Oktatói bizonyítványok

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott oktatói bizonyítványt el kell ismertetni az FCL-rész (Part-FCL) szerinti bizonyítvánnyá feltéve, hogy a kérelmező megfelel a következő követelményeinek:

Birtokolt nemzeti bizonyítvány vagy jogosultságok	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) bizonyítvány
1.	2.	3.	4.
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	az FCL-rész (Part-FCL) adott bizonyítványra vonatkozó előírásai	Nem alkalmazható (N/A)	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

	szerint		
--	---------	--	--

3. SFI bizonyítvány

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott földi repülés-gyakorló berendezésen oktató (SFI) bizonyítványt el kell ismertetni az FCL-rész (Part-FCL) szerinti bizonyítvánnyá feltéve, hogy az engedélyes megfelel a következő követelményeinek:

Birtokolt nemzeti bizonyítvány	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) bizonyítvány
1.	2.	3.	4.
SFI(A)	>1500 óra MPA (többpilótás repülőgép) pilótaként	i. rendelkezik vagy rendelkezett egy tagállam által repülőgépre kiadott CPL, MPL vagy ATPL szakszolgálati engedéllyel; ii. elvégezte a megfelelő típusjogosítás tanfolyam szimulátor feladatait, beleértve az MCC-t is.	SFI(A)
SFI(A)	Megelőző 3 évben SFI-ként szerzett tapasztalat	elvégezte a megfelelő típusjogosítás tanfolyam szimulátor feladatait, beleértve az MCC-t is	SFI(A)

Ez az elismertetés legfeljebb három éves időtartamra érvényes. Megújítása az FCL-részben (Part-FCL) rögzített vonatkozó követelmények teljesítésének függvényében lehetséges.

4. STI bizonyítvány

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott szimulátor-oktatói (STI) bizonyítványt elismertethető az FCL-rész (Part-FCL) szerinti bizonyítvánnyá feltéve, hogy az engedélyes megfelel az alábbi táblázatban rögzített követelményeknek:

Birtokolt nemzeti bizonyítvány	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott bizonyítvány
1.	2.	3.	4.

Birtokolt nemzeti bizonyítvány	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott bizonyítvány
1.	2.	3.	4.
STI(A)	> 500 óra SPA (egypilótás repülőgép) pilótaként	i. rendelkezik vagy rendelkezett egy tagállam által kiadott pilóta szakszolgálati engedéllyel; ii. sikeres készségellenőrzést teljesített egy megfelelő kiképzési célra szolgáló FSTD-ben, az FCL-rész (Part-FCL) 9. függelékével összhangban	STI(A)
STI(A)	Megelőző 3 évben STI-ként szerzett tapasztalat	sikeres készségellenőrzést teljesített egy megfelelő kiképzési célra szolgáló FSTD-ben, az FCL-rész (Part-FCL) 9. függelékével összhangban	STI(A)

A bizonyítvány megújítása az FCL-részben (Part-FCL) rögzített vonatkozó követelmények teljesítésének függvényében lehetséges.

B. HELIKOPTEREK

1. Pilóta szakszolgálati engedélyek

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott pilóta szakszolgálati engedélyt el kell ismertetni az FCL-rész (Part-FCL) szerinti szakszolgálati engedéllyé, feltéve, hogy a kérelmező megfelel a következő követelményeknek:

- készségellenőrzés formájában kell teljesítenie az FCL-rész (Part-FCL) típus- és műszerjogosításokra vonatkozó, a birtokolt szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő követelményeit;
- bizonyítania kell az OPS-rész (Part-OPS) és az FCL-rész (Part-FCL) vonatkozó részeinek ismeretét;
- bizonyítania kell a nyelvismeretét az FCL.055 szerint;
- eleget kell tennie az alábbi táblázat követelményeinek:

Birtokolt nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
1.	2.	3.	4.	5.	
ATPL(H) érvényes IR(H) jogosítással	>1000 óra mint PIC, többpilótás helikopteren	Nincs	ATPL(H) és IR	Nem alkalmazandó	a)
ATPL(H) IR(H) jogosultságok nélkül	>1000 óra mint PIC, többpilótás helikopteren	Nincs	ATPL(H)		b)
ATPL(H) érvényes IR(H) jogosítással	>1000 óra többpilótás helikopteren	Nincs	ATPL(H) és IR másodpilótai beosztásra korlátozott típusjogosítással	A Part-FCL 9. függelék követelményei szerint bizonyítani, hogy képes PIC-ként tevékenykedni	c)
ATPL(H) IR(H) jogosultságok nélkül	>1000 óra többpilótás helikopteren	Nincs	ATPL(H), másodpilótai beosztásra korlátozott típusjogosítással	A Part-FCL 9. függelék követelményei szerint bizonyítani, hogy képes PIC-ként tevékenykedni	d)

Birtokolt nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
1.	2.	3.	4.	5.	
ATPL(H) érvényes IR(H) jogosítással	>500 óra többpilótás helikopteren	Az FCL.515 és az FCL.615 b) pont által megkövetelt repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	a 4.c) szerint	a 5.c) szerint	e)
ATPL(H) IR(H) jogosultságok nélkül	>500 óra többpilótás helikopteren	a 3.e) szerint	a 4.d) szerint	az 5.d) szerint	f)
CPL/IR(H), és a szakszolgálati engedélyt kiadó tagállamban tett ICAO ATPL(H) elméleti vizsga		i. Az FCL.310 és az FCL.615 b) pont által megkövetelt repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása ii. a FCL.720.H b) pont fennmaradó követelményeinek megfelelni	CPL/IR(H) az ATPL(H) elméleti képzés elfogadásával, feltéve, hogy az ICAO ATPL(H) elméleti vizsgát a Part-FCL ATPL szintjével megegyezőként értékelik	Nem alkalmazandó	g)

Birtokolt nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
1.	2.	3.	4.	5.	
CPL/IR(H)	>500 óra többpilótás helikopteren	i. az engedélyt kiadó tagállamban az FCL-rész (Part-FCL) ATPL(H) elméleti ismeretek vizsgát sikeresen teljesíteni* ii. a) FCL.720.H b) pont fennmaradó követelményeinek megfelelni	CPL/IR(H) az FCL-rész (Part-FCL) ATPL(H) elméleti képzés beszámításával	Nem alkalmazandó	h)
CPL/IR(H)	>500 óra mint PIC, egypilótás helikopteren	Nincs	Egypilótás helikopterre korlátozott CPL/IR(H) típusjogosítás okkal	az FCL-rész (Part-FCL) szerint megkövetelt többpilótás típusjogosítást szerezni	i)
CPL/IR(H)	<500 óra mint PIC, egypilótás helikopteren	Az FCL.310 és az FCL.615 b) pont által megkövetelt repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	a 4.i) szerint		j)

Birtokolt nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
1.	2.	3.	4.	5.	
CPL(H)	>500 óra mint PIC, egypilótás helikopteren	éjszakai jogosítás	Egypilótás helikopterre korlátozott CPL(H) típusjogosítás okkal		k)
CPL(H)	<500 óra mint PIC, egypilótás helikopteren	éjszakai jogosítás, az FCL.310 által megkövetelt repülési teljesítményekkel és repüléstervezéssel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	a 4.k) szerint		l)
CPL(H) Éjszakai jogosítás nélkül	>500 óra mint PIC, egypilótás helikopteren		A 4.k) szerint, és VFR szerinti üzemeltetésre korlátozva	Az FCL-rész (Part-FCL) szerint megkövetelt többpilótás típusjogosítást	m)
CPL(H) Éjszakai jogosítás nélkül	<500 óra mint PIC, egypilótás helikopteren	Az FCL.310 által megkövetelt repüléstervezéssel és repülési teljesítményekkel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	A 4.k) szerint, és VFR szerinti üzemeltetésre korlátozva	és éjszakai jogosítást szerezni	n)

Birtokolt nemzeti szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	A csereként kiadott FCL-rész (Part-FCL) engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
1.	2.	3.	4.	5.	
PPL/IR(H)	≥IFR-nek megfelelően ≥75 óra	Éjszakai jogosítás, ha a műszerjogosítás nem tartalmazza az éjszakai repülési jogosultságokat	PPL/IR(H) (PPL-re korlátozott IR)	Az FCL.615 b) által megkövetelt repülési teljesítményekkel és repüléstervezéssel kapcsolatos ismeretek bizonyítása	o)
PPL(H)	≥75 óra helikopteren	A rádió navigációs eszközök használatával kapcsolatos ismeretek bizonyítása	PPL(H)		p)

* Azok a CPL engedélyesek, akik többpilótás típusjogosítással rendelkeznek, nem kötelesek ATPL(H) elméleti ismereteiket vizsgán bizonyítani, amennyiben ugyanazon a helikopter típuson repülnek, viszont az FCL-rész (Part-FCL) szerinti szakszolgálati engedélyhez nem kapnak ATPL(A) elméleti ismeretek jóváírást. Amennyiben más típusú többpilótás helikopterre kérelmeznek típusjogosítást, meg kell felelniük a fenti táblázat 3. oszlop, h) i. pont szerinti követelményeknek.

2. Oktatói bizonyítványok

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott oktatói bizonyítványt el kell ismertetni az FCL-rész (Part-FCL) szerinti bizonyítvánnyá feltéve, hogy a kérelmező megfelel a következő követelményeinek:

Birtokolt nemzeti bizonyítvány vagy jogosultságok	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott bizonyítvány
1.	2.	3.	4.
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	az FCL-rész (Part-FCL)		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

	bizonyítványra vonatkozó előírásai szerint		
--	--------------------------------------------	--	--

A bizonyítvány megújítása az FCL-részben (Part-FCL) rögzített vonatkozó követelmények teljesítésének függvényében lehetséges.

3. SFI bizonyítvány

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott földi repülés-gyakorló berendezésen oktató (SFI) bizonyítványt el kell ismertetni az FCL-rész (Part-FCL) szerinti bizonyítvánnyá feltéve, hogy az engedélyes megfelel a következő követelményeknek:

Birtokolt nemzeti bizonyítvány	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott bizonyítvány
1.	2.	3.	4.
SFI(H)	>1000 óra MPH (többpilótás helikopter) pilótaként	i. rendelkezik vagy rendelkezett egy tagállam által kiadott CPL, MPL vagy ATPL szakvizsgálati engedéllyel; ii. elvégezte a megfelelő típusjogosítás tanfolyam szimulátor feladatait, beleértve az MCC-t is.	SFI(H)
SFI(H)	Megelőző 3 évben SFI-ként szerzett tapasztalat	elvégezte a megfelelő típusjogosítás tanfolyam szimulátor feladatait, beleértve az MCC-t is	SFI(H)

A bizonyítvány megújítása az FCL-részben (Part-FCL) rögzített vonatkozó követelmények teljesítésének függvényében lehetséges.

4. STI bizonyítvány

A tagállam által a nemzeti előírások szerint kiadott szimulátor-oktatói (STI) bizonyítványt elismertethető az FCL-rész (Part-FCL) szerinti bizonyítvánnyá feltéve, hogy az engedélyes megfelel az alábbi táblázatban rögzített követelményeknek:

Birtokolt nemzeti bizonyítvány	Tapasztalat	További követelmények	A csereként kiadott bizonyítvány
--------------------------------	-------------	-----------------------	----------------------------------

1.	2.	3.	4.
STI(H)	> 500 óra SPH (egypilótás helikopter) pilótaként	i. rendelkezik vagy rendelkezett egy tagállam által kiadott pilóta szakszolgálati engedéllyel; ii. sikeres készségellenőrzést teljesített egy megfelelő kiképzési célra szolgáló FSTD-ben, az FCL-rész (Part-FCL) 9. függelékével összhangban	STI(H)
STI(H)	Megelőző 3 évben STI-ként szerzett tapasztalat	sikeres készségellenőrzést teljesített egy megfelelő kiképzési célra szolgáló FSTD-ben, az FCL-rész (Part-FCL) 9. függelékével összhangban	STI(H)

A bizonyítvány megújítása az FCL-részben (Part-FCL) rögzített vonatkozó követelmények teljesítésének függvényében lehetséges.

III. MELLÉKLET
A VÉGREHAJTÁSRÓL SZÓLÓ RENDELET
ELŐÍRÁSAI HARMADIK ORSZÁG RÉSZÉRŐL VAGY NEVÉBEN KIADOTT
SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ELFOGADÁSÁRA

A. A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉRVÉNYESÍTÉSE

ÁLTALÁNOS

1. Egy harmadik ország által az ICAO 1. mellékletének megfelelően kiadott pilóta szakszolgálati engedélyt egy tagállam illetékes hatósága érvényesítheti.

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

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

Ezt az időtartamot csak egy alkalommal hosszabbíthatja meg az érvényesítést kiadó illetékes hatóság akkor, ha az érvényesítés időtartama alatt a pilóta kérvényt nyújtott be, vagy képzésen vesz részt egy az FCL-rész (Part-FCL) szerinti kiadású szakszolgálati engedélyért. Ez a hosszabbítás az FCL-rész (Part-FCL) szerint kiadandó szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges időszakot öleli fel.

Egy tagállam által elfogadott szakszolgálati engedély birtokosa jogosultságait az FCL-részben (Part-FCL) meghatározott feltételekkel összhangban gyakorolja.

Kereskedelmi légiszállításra illetve egyéb kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta szakszolgálati engedélyek

3. A kereskedelmi légiszállításra illetve egyéb kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta szakszolgálati engedélyek esetében az engedélyesnek a következő követelményeknek kell megfelelnie:

- a) jártassági vizsga formájában teljesítenie kell a típus vagy osztály jogosítás meghosszabbításának FCL-rész (Part-FCL) szerinti, a birtokolt engedély jogosultságaira vonatkozó követelményeit;
- b) bizonyítania kell az OPS-rész (Part-OPS) és az FCL-rész (Part-FCL) vonatkozó részeinek ismeretét;
- c) bizonyítania kell angol nyelvtudását az FCL.055 szerint;
- d) az egészségügyi rész (Part-Medical) szerinti érvényes 1. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie;
- e) repülőgépek esetében a következő táblázatban megjelölt tapasztalati követelményeknek kell megfelelnie:

Birtokolt engedély	Teljes repülési idő	Jogosultságok
1.	2.	3.

ATPL(A)	>1500 óra mint PIC, többpilótás repülőgépen	Kereskedelmi légi szállítás többpilótás repülőgépen PIC-ként	a)
---------	---------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	----

ATPL(A) CPL(A)/IR*	vagy	>1500 óra PIC-ként vagy másodpilótaként többpilótás repülőgépen, az üzemeltetési követelményeknek megfelelően	Kereskedelmi légi szállítás többpilótás repülőgépen másodpilótaként	b)
CPL(A)/IR		>1000 óra PIC-ként a kereskedelmi légiszállításban az IR megszerzése óta	Kereskedelmi légi szállítás egypilótás repülőgépen PIC-ként	c)
CPL(A)/IR		>1000 óra PIC-ként vagy másodpilótaként egypilótás repülőgépen, az üzemeltetési követelményeknek megfelelően	Kereskedelmi légi szállítás egypilótás repülőgépen másodpilótaként az OPS-rész (Part-OPS) szerint	d)
ATPL(A), CPLA(A)/IR, CPL(A)		>700 óra nem TMG repülőgépen, beleértve 200 óra abban a tevékenységi körben, amelyre az érvényesítést kérelmezték, és 50 óra az említett szerepkörben az elmúlt 12 hónap során	Jogosultságok gyakorlása nem kereskedelmi légi szállítási céllal üzemeltetett repülőgépeken	e)

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

f) helikopterek esetében a következő táblázatban megjelölt tapasztalati követelményeknek kell megfelelnie:

Birtokolt engedély	Teljes repülési idő	Jogosultságok	
1.	2.	3.	
ATPL(H) érvényes IR jogosítással	>1000 óra mint PIC, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi szállítás többpilótás helikopteren PIC-ként VFR és IFR szerinti üzemeltetések során	a)
ATPL(H) IR jogosultságok nélkül	>1000 óra mint PIC, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi szállítás többpilótás helikopteren PIC-ként VFR szerinti üzemeltetések során	b)

ATPL(H) érvényes IR jogosítással	>1000 óra pilótaként, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi szállítás többpilótás helikopteren másodpilótaként VFR és IFR szerinti üzemeltetések során	c)
ATPL(H) IR jogosultságok nélkül	>1000 óra pilótaként, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi szállítás többpilótás helikopteren másodpilótaként VFR szerinti üzemeltetések során	d)
CPL(H)/IR*	>1000 óra pilótaként, többpilótás helikopteren	Kereskedelmi légi szállítás többpilótás helikopteren másodpilótaként	e)

CPL(H)/IR >1000 óra PIC-ként a kereskedelmi légi szállítás egypilótás helikopteren PIC-ként légiszállításban az IR megszerzése óta

ATPL(H) IR jogosultságokkal vagy anélkül, CPL(H)/IR, CPL(H) >700 óra olyan helikoptereken, amelyek eltérnek a CS-27/29 vagy vele egyenértékű szabvány szerint minősített helikopterektől, beleértve 200 óra abban a tevékenységi körben, amelyre az érvényesítést kérelmezték, és 50 óra az említett szerepkörben az elmúlt 12 hónap során

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

Nem kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta szakszolgálati engedélyek műszerjogosítással

4. A műszerjogosítással társított magánpilóta vagy a CPL illetve az ATPL szakszolgálati engedélyek esetében, amikor a pilóta csak a magánpilóta jogosultságait kívánja gyakorolni, az engedélyesnek a következő követelményeknek kell megfelelnie:

- a) jártassági vizsgát kell teljesítenie a birtokolt szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő műszer- vagy típus- illetve osztályjogosításhoz az FCL-rész (Part-FCL) 7. és 9. függelékével összhangban;

- b) bizonyítania kell tudását a légijog, repülésmeteorológiai kódok, repülés tervezés és repülési teljesítmények (IR-nek megfelelően), valamint az emberi teljesítőképesség tárgyokban;
- c) bizonyítania kell angol nyelvtudását az FCL.055 szerint;
- d) az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kiadott érvényes, legalább 2. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie;
- f) rendelkeznie kell legalább 100 óra műszeres repülési tapasztalattal parancsnokpilótaként a vonatkozó légijármű kategóriában.

Nem kereskedelmi tevékenységre érvényes pilóta szakszolgálati engedélyek műszerjogosítás nélkül

5. A műszerjogosítás nélküli magánpilóta vagy a CPL illetve az ATPL szakszolgálati engedélyek esetében, amikor a pilóta csak a magánpilóta jogosultságait kívánja gyakorolni, az engedélyesnek a következő követelményeknek kell megfelelnie:
- a) bizonyítania kell tudását a légijog és az emberi teljesítőképesség tárgyokban;
 - b) teljesítse sikeresen a PPL jártassági vizsgát az FCL-részben (Part-FCL) rögzítettek szerint;
 - c) teljesítenie kell az FCL-rész (Part-FCL) típus- vagy osztályjogosítások kiadására vonatkozó, a birtokolt szakszolgálati engedély jogosultságainak megfelelő követelményeit;
 - d) az ICAO 1. melléklete (Annex) szerint kiadott legalább 2. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie;
 - e) bizonyítania kell nyelvismeretét az FCL.055 szerint;
 - f) rendelkeznie kell legalább 100 óra repülési tapasztalattal pilótaként a vonatkozó légijármű kategóriában.

Korlátozott időtartamú speciális feladatokra kiadott pilóta szakszolgálati engedélyek érvényesítése

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

Ebben az esetben az engedélyes jogosultságait korlátozni kell a típusjogosítások első kiadásához szükséges repülő kiképzésre és vizsgáztatásra, az üzemeltetők pilótái által végzett bevezető járatrepülés felügyeletére, repülőgép kihelyezésére vagy átszállítására történő repülésekre, első járatrepülésre, bemutató repülésekre, vagy berepülésekre.

B. SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ELISMERTETÉSE

1. Egy harmadik ország által az ICAO 1. melléklete előírásainak megfelelően kiadott PPL/BPL/SPL, CPL vagy ATPL szakszolgálati engedélyt egy tagállam illetékes hatósága elismerheti az FCL-rész (Part-FCL) szerinti egypilótás osztály- vagy típusjogosítással rendelkező PPL/BPL/SPL szakszolgálati engedéllyé.
A pilótának ezt kérvényeznie kell annak a tagállamnak az illetékes hatóságánál, ahol lakik, vagy letelepedett.
2. A szakszolgálati engedély birtokosának meg kell felelnie az adott légi jármű kategóriára meghatározott következő minimum követelményeknek:
 - a) sikeres írásbeli vizsgát kell tennie a légi jog és az emberi teljesítőképesség tárgyában;
 - b) az FCL-rész (Part-FCL) szerint sikeres PPL, BPL vagy SPL jártassági vizsgát kell tennie, (amelyik szükséges);
 - c) teljesítenie kell a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítás kiadására a H. résszel (Subpart H) összhangban meghatározott követelményeket.
 - d) az egészségügyi rész (Part-Medical) szerint kiadott érvényes, legalább 2. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie;
 - e) bizonyítania kell nyelvismeretét az FCL.055 szerint;
 - f) teljesített legalább 100 óra repülési időt pilótaként.

C. AZ OSZTÁLY- ÉS TÍPUSJOGOSÍTÁSOK ELFOGADÁSA

1. Egy harmadik ország által kiadott szakszolgálati engedélyben levő érvényes osztály- vagy típusjogosítás beilleszthető egy FCL-rész (Part-FCL) szerinti szakszolgálati engedélybe feltéve, hogy a kérelmező:
 - a) megfelel az FCL-rész (Part-FCL) szerint a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítás kiadására meghatározott tapasztalati követelményeknek és előfeltételeknek;
 - b) sikeresen teljesíti a vonatkozó osztály- vagy típusjogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsgát az FCL-rész (Part-FCL) szerint;
 - c) rendelkezik friss repülési gyakorlattal;
 - d) rendelkezik nem kevesebb, mint:
 - i. a repülőgép osztályjogosításokhoz 100 óra repülési tapasztalattal pilótaként az adott osztályban;
 - ii. a repülőgép típusjogosításokhoz 500 óra repülési tapasztalattal pilótaként az adott típuson;
 - iii. a 3175 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb felszállótömegű (MTOM) egy hajtóműves helikopterekre, 100 óra repülési tapasztalattal pilótaként az adott típuson;
 - iv. az összes többi helikopterre 350 óra repülési tapasztalattal pilótaként az adott osztályban.