MAGYAR KÖZLÖNY

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG HIVATALOS LAPJA

Budapest,

2009. június 30.,

kedd

90. szám

Ára: 2205 Ft

TARTALOMJEGYZÉK

		Oldal
2009. évi LXIII. törvény	**A Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya között a határokat átlépő bűnözés megelőzése és leküzdése érdekében folytatott együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről**	22828
138/2009. (VI. 30.) Korm. rendelet	A bioüzemanyagok közlekedési célú felhasználásának előmozdítására vonatkozó egyes rendelkezések végrehajtásának szabályairól	22841
139/2009. (VI. 30.) Korm. rendelet	A földgázellátásról szóló 2008. évi XL. törvény rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 19/2009. (I. 30.) Korm. rendelet módosításáról	22845
76/2009. (VI. 30.) FVM rendelet	Az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból az erdészeti célra használt géppark fejlesztéséhez és korszerűsítéséhez nyújtandó támogatások részletes feltételeiről szóló 144/2008. (XI. 7.) FVM rendelet módosításáról	22847
77/2009. (VI. 30.) FVM rendelet	Az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból nyújtott agrár-környezetgazdálkodási támogatások igénybevételének részletes feltételeiről szóló 61/2009. (V. 14.) FVM rendelet módosításáról	22848
27/2009. (VI. 30.) IRM rendelet	Egyes, közjegyzői tevékenységről szóló rendeletek módosításáról	22859
32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelet	A hajózó személyzet képzéséről és szakszolgálati engedélyéről	22859
33/2009. (VI. 30.) KHEM rendelet	A szélerőmű kapacitás létesítésére irányuló pályázati kiírás feltételeiről, a pályázat minimális tartalmi követelményeiről, valamint a pályázati eljárás szabályairól	23584
15/2009. (VI. 30.) NFGM rendelet	A Gazdaságfejlesztési Operatív Program K+F és innováció a versenyképességért prioritására és a Regionális Operatív Programok K+F és innováció tárgyú konstrukcióira rendelt források felhasználásának részletes szabályairól és a támogatás jogcímeiről szóló 22/2007. (VIII. 29.) MeHVM rendelet módosításáról	23590
26/2009. (VI. 30.) OKM rendelet	A 2001. évi C. törvény III. részének hatálya alá tartozó, végbizonyítványnak minősülő képzések és bizonyítványok felsorolásáról szóló 35/2007. (XI. 13.) OKM rendelet módosításáról	23593
70/2009. (VI. 30.) AB határozat	Az Alkotmánybíróság határozata	23593
76/2009. (VI. 30.) KE határozat	Városi cím adományozásáról	23608
36/2009. (VI. 30.) ME határozat	Szakállamtitkár megbízatásának megszűnéséről	23609
37/2009. (VI. 30.) ME határozat	Az Egészségbiztosítási Felügyelet elnöke megbízatásának megszűnéséről	23609
38/2009. (VI. 30.) ME határozat	Szakállamtitkár felmentéséről	23609
39/2009. (VI. 30.) ME határozat	Címzetes főjegyzői cím adományozásáról	23609

II. Törvények

2009. évi LXIII. törvény

a Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya között a határokat átlépő bűnözés megelőzése és leküzdése érdekében folytatott együttműködésről szóló Megállapodás kihirdetéséről*

1. § Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya között a határokat átlépő bűnözés megelőzése és leküzdése érdekében folytatott együttműködésről szóló Megállapodás kötelező hatályának elismerésére.

2. § Az Országgyűlés a Megállapodást e törvénnyel kihirdeti.

3. § A Megállapodás hivatalos magyar nyelvű szövege a következő:

„Megállapodás a Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya között a határokat átlépő bűnözés megelőzése és leküzdése érdekében folytatott együttműködésről

A Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya (a továbbiakban: Szerződő Felek)

figyelemmel a két ország közötti baráti kapcsolatokra,

abban a meggyőződésükben, hogy a bűncselekmények megelőzésében és az azok elleni küzdelemben alapvető jelentősége van a nemzetközi együttműködésnek,

attól a szándéktól vezérelve, hogy a közbiztonság érdekében megszilárdítsák és elmélyítsék a bűnüldöző szervek közötti együttműködést és fejlesszék a határon átívelő kapcsolatokat,

azzal a céllal, hogy összehangolt tevékenységükkel még hatékonyabban lépjenek fel a nemzetközi szervezett bűnözés ellen,

értékelve eddigi együttműködésük eredményeit,

figyelembe véve államaik nemzetközi kötelezettségeit és nemzeti jogszabályait,

figyelembe véve a közös határokon a határellenőrzés fokozatos megszüntetéséről 1985. június 14-én kelt Schengeni Megállapodás végrehajtásáról szóló 1990. június 19-én kelt Egyezmény előírásait,

szem előtt tartva az Európa Tanács keretében létrejött, az egyének védelméről a személyes adatok gépi feldolgozása során, Strasbourgban, 1981. január 28-án kelt Egyezmény és az Egyezménynek a felügyelő hatóságokról és a személyes adatok országhatárokat átlépő áramlásáról szóló, Strasbourgban, 2001. november 8-án kelt Kiegészítő Jegyzőkönyv rendelkezéseit,

figyelembe véve az Európai Unió Tanácsa 2006. december 18-án kelt, 2006/960/IB számú, az Európai Unió tagállamainak bűnüldöző hatóságai közötti, információ és bűnüldözési operatív információ cseréjének leegyszerűsítéséről szóló kerethatározatának rendelkezéseit,

az alábbiak szerint állapodtak meg:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Fogalmak meghatározása

A jelen Megállapodásban használt fogalmak jelentése a következő:

1. *bűnüldöző szervek:* a Szerződő Felek államának belső jogszabályai szerint bűnmegelőzési, bűnfelderítési és bűnüldözési feladatok végzésére feljogosított szervek;

2. *központi kapcsolattartó szervek:*

a) a magyar Szerződő Fél részéről: Országos Rendőrfőkapitányság Nemzetközi Bűnügyi Együttműködési Központ;

b) a román Szerződő Fél részéről: a nemzetközi rendőri együttműködés terén a Belügyi és Közigazgatási Reform Minisztérium Nemzetközi Rendőri Együttműködési Központja;

3. *fedett nyomozó:* a Szerződő Felek államainak belső jogszabályai alapján feljogosított és eljáró, a bűnüldöző szervek hivatásos állományának a kilétét és hova tartozását leplező tagja;

4. *ellenőrzött szállítás:* a bűnüldöző szervek olyan leplezett tevékenysége, amelynek során a nemzetközi együttműködés keretében, folyamatos és fokozott ellenőrzés mellett lehetővé teszik a megfigyelés alatt álló dolognak, vagy a megfigyelés alatt álló személy által birtokolt dolognak a Szerződő Felek államainak területére történő behozatalát, egy másik állam területére irányuló kivitelét, a Szerződő Felek államainak területén történő átszállítását annak érdekében, hogy a bűncselekmények felderítése, illetve a bűncselekmények elkövetésében résztvevő személyek azonosítása a lehető legszélesebb körben megvalósulhasson;

5. *minősített adat:* minden olyan adat, amely, függetlenül formájától, megjelenésétől és keletkezésének módjától, az illetéktelen megismeréssel szemben védelmet igényel, és amelyet a Szerződő Felek bármelyikének szervei nemzeti jogszabályaikkal összhangban minősítettek;

* A törvényt az Országgyűlés a 2009. június 15-i ülésnapján fogadta el.

6. *igazságügyi hatóságok:* a Szerződő Felek államainak bíróságai és ügyészi szervei;

7. *határmenti megyék:*

a) a magyar Szerződő Fél részéről:

– Szabolcs-Szatmár-Bereg megye,
– Hajdú-Bihar megye,
– Békés megye,
– Csongrád megye,

b) a román Szerződő Fél részéről:

– Satu Mare megye,
– Bihor megye,
– Arad megye,
– Timis megye.

2. cikk

Az együttműködés tárgya

(1) A Szerződő Felek erősítik együttműködésüket a közrend védelme érdekében a mindkét Szerződő Fél államának belső jogszabályai alapján legalább egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő bűncselekmények megelőzése, megakadályozása és felderítése (a továbbiakban: bűnüldözés) területén. A Szerződő Felek közötti együttműködésre államaik belső jogszabályaival és nemzetközi kötelezettségeivel összhangban, a jelen Megállapodás rendelkezései szerint kerül sor.

(2) A Szerződő Felek együttműködése kiterjed továbbá a határmenti együttműködésre a közrend védelme érdekében.

(3) Bármelyik Szerződő Fél részben vagy egészben megtagadhatja, vagy feltételektől teheti függővé az együttműködést, ha az veszélyezteti, illetőleg sérti állama szuverenitását, közbiztonságát, közrendjét, vagy ha az ellentétes jogszabályaival.

(4) Nem terjeszthető elő, illetve nem teljesíthető olyan megkeresés, amely a Szerződő Felek államainak belső jogszabályai alapján katonai vagy politikai bűncselekményekre vonatkozik. A cselekmény nem tekinthető politikai bűncselekménynek, ha annak elkövetésénél – figyelemmel az összes körülményre, így a bűncselekmény által elérni kívánt célra, a bűncselekmény indítékára, az elkövetés módjára, a felhasznált vagy felhasználni kívánt eszközre – a bűncselekmény köztörvényi jellege túlnyomó a politikai jelleghez képest.

(5) A jelen Megállapodásban szabályozott együttműködés nem terjed ki az 1. cikk 6. pontjában meghatározott hatóságok hatáskörébe tartozó, európai uniós jogi aktusokban, valamint nemzetközi szerződésekben szabályozott jogsegélyre.

II. FEJEZET

AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI

3. cikk

Együttműködés megkeresés alapján

(1) A jelen Megállapodásban foglaltak végrehajtása érdekében a Szerződő Felek bűnüldöző szervei megkeresés alapján együttműködnek, és segítséget nyújtanak egymásnak.

(2) A megkereséseket és az arra adott válaszokat, ha a jelen Megállapodás eltérő rendelkezést nem tartalmaz, a Szerződő Felek központi kapcsolattartó szerveiken keresztül, írásban (ideértve a telefaxon és az elektronikus hírközlési hálózat útján történő továbbítást is) küldik meg és fogadják. Sürgős esetekben a megkeresés szóban is előterjeszthető; a szóbeli megkeresést haladéktalanul írásban is meg kell erősíteni.

(3) Amennyiben a megkeresés megküldéséhez, illetve annak teljesítéséhez a Szerződő Felek államainak belső jogszabályai szerint az igazságügyi hatóságok engedélye, jóváhagyása, hozzájárulása, illetve egyetértése szükséges, a megkeresés megküldésére, vagy a teljesítésének megkezdésére csak ezek beszerzését követően kerülhet sor.

(4) Ha a megkeresett bűnüldöző szerv nem rendelkezik hatáskörrel vagy illetékességgel a megkeresés teljesítésére, úgy a megkeresést továbbítja az eljárásra hatáskörrel rendelkező vagy illetékes szervhez. A megkeresett bűnüldöző szerv tájékoztatja a megkereső bűnüldöző szervet a megkeresés továbbításáról; az illetékes bűnüldöző szerv teljesíti a megkeresést, és a választ közvetlenül a megkereső bűnüldöző szervhez küldi.

(5) Ha a megkeresésben foglalt feltételek szerint a teljesítés nem, vagy csak részben lehetséges, a megkeresett bűnüldöző szerv vagy a központi kapcsolattartó szerv erről haladéktalanul tájékoztatja a megkereső szervet.

(6) Ha a megkeresés megérkezésekor nyilvánvaló, hogy annak teljesítése az abban foglalt határidőben nem lehetséges, és a megkeresésnek a határidő meghatározására vonatkozó indokolásából kitűnik, hogy a késedelem veszélyeztetné a megkereső bűnüldöző szerv eljárásának sikerességét, a megkeresett bűnüldöző szerv vagy a központi kapcsolattartó szerv haladéktalanul tájékoztatja a megkereső bűnüldöző szervet a megkeresés teljesítéséhez szükséges határidőről.

(7) A megkereső bűnüldöző szerv az (5)–(6) bekezdésben foglalt értesítést követően nyilatkozik arról, hogy a fenti körülmények alapján kéri-e a megkeresés teljesítését.

(8) A megkeresések teljesítése során a megkeresett bűnüldöző szerv és a megkeresés teljesítésében résztvevő más szervek a megkeresésben megjelölt követelmények szerint

járnak el, feltéve, hogy azok nem ellentétesek a megkeresett bűnüldöző szerv államának belső jogával.

4. cikk

A megkeresés tartalma és az alkalmazandó nyelv

(1) A jelen Megállapodás eltérő rendelkezése hiányában a megkeresés legalább az alábbiakat tartalmazza:

a) a megkereső és a megkeresett bűnüldöző szerv megnevezését;

b) a megkeresés tárgyát, célját;

c) a megkeresés tárgyát képező cselekmény leírását és annak jogi minősítését;

d) a megkeresés sürgősségi jellegét;

e) ahol szükséges, a megkeresés minősítési szintjét;

f) ahol szükséges, az igazságügyi hatóságok engedélyét;

g) a megkeresés teljesítése során a megkereső bűnüldöző szerv tagjának részvételére irányuló kérelmet;

h) a megkeresés teljesítéséhez szükséges mértékben az érintett személy személyazonosító adatait, amennyiben azok ismertek;

i) a megkereső bűnüldöző szervnél az ügy előadójának nevét és elérhetőségét;

j) a megkeresés teljesítése során átadott információ felhasználásának módját.

(2) A bűnüldöző szervek a jelen Megállapodás végrehajtása során a magyar, a román vagy az angol nyelvet használják. A bűnüldöző szervek a kapcsolattartás során más nyelv használatában is megállapodhatnak.

5. cikk

Egyes adatokra vonatkozó megkeresések teljesítése

(1) Kizárólag a Szerződő Felek központi kapcsolattartó szervei teljesítik, államuk belső jogszabályai szerint, azokat a megkereséseket, amelyek olyan adatok átadásával járnak, amelyeket a megkeresett bűnüldöző szerv az adóhatóságtól, az elektronikus hírközlési szolgáltatótól, az egészségügyi és a hozzá kapcsolódó adatot, valamint gazdasági titoknak minősülő adatot kezelő szervtől szereztek be az igazságügyi hatóságok engedélyével a legalább két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő bűncselekmények felderítéséhez.

(2) A megkereső bűnüldöző szerv az így átvett adatokat az (1) bekezdésben meghatározott büntetéssel fenyegetett bűncselekmények felderítéséhez használhatják fel.

(3) A jelen cikk alkalmazásában gazdasági titok alatt az alábbiakat kell érteni:

a) a magyar Szerződő Fél részéről: banktitoknak, értékpapírtitoknak, biztosítási titoknak, pénztártitoknak, valamint üzleti titoknak minősülő adatot;

b) a román Szerződő Fél részéről: olyan gazdasági jellegű adatot és információt, amely nem képez államtitkot, de a nyilvánosság számára nem hozzáférhető.

III. FEJEZET

AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS FORMÁI

6. cikk

Információcsere

A bűnüldöző szervek az együttműködés során, megkeresés alapján, különösen az alábbi információkat adják át:

a) a szervezett bűnözésben résztvevők adatait, a bűncselekmények elkövetőinek a cselekmény elkövetésével összefüggő kapcsolataira vonatkozó adatait, a bűnöző szervezetek és csoportok felépítéséről szóló ismereteiket, a tipikus elkövetői és csoportmagatartásokra, az előkészített, megkísérelt, illetve befejezett bűncselekményre vonatkozó információkat, különösen az elkövetés idejére, helyére, módjára, a sértettre, vagy a megtámadott objektumokra vonatkozó adatokat, a különleges körülményekre vonatkozó ismereteket, és a megtett intézkedéseket, amennyiben ez a bűnmegelőzéshez, a bűnfelderítéshez, illetve a bűnüldözéshez szükséges;

b) a bűnözés elkövetési módszereiről, új formáiról szóló tájékoztatást;

c) kriminalisztikai és kriminológiai, egyéb bűnügyi vonatkozású kutatási eredményeiket, a nyomozások gyakorlatáról, munkamódszereinek és eszközeinek alkalmazásáról, azok továbbfejlesztése céljából;

d) ismereteket vagy mintákat azokról a tárgyakról, amelyekre a bűncselekményt elkövették, amelyek a bűncselekmény nyomait hordozzák, amelyeket bűncselekmény elkövetéséhez eszközül használtak, vagy arra szántak, vagy amelyek a bűncselekmény elkövetése útján jöttek létre;

e) a jelen Megállapodás tárgyát képező bűncselekményekkel kapcsolatos jogi szabályozást;

f) a bűncselekmény elkövetése során vagy azzal összefüggésben szerzett vagyonra vagy annak felhasználására vonatkozó adatokat.

7. cikk

Közvetlen információcsere

(1) A bűnüldöző szervek között a bűnüldözés hatékonysága érdekében a megkeresések továbbítása és teljesítése akkor történhet közvetlenül, ha

a) az információt a határmenti megyében illetékességgel rendelkező bűnüldöző szervek kérik egymástól és a szolgáltatott információ kizárólag a határmenti megyéhez kapcsolódik, vagy

b) a központi kapcsolattartó szerveken keresztül történő információcsere olyan késedelemmel járna, amely a bűnfelderítés érdekeit, vagy a megkeresés eredményes teljesítését veszélyeztetné.

(2) Az információ különösen akkor tekinthető a határmenti megyéhez kapcsolódónak, ha az adat

a) a megkereséssel érintett olyan személyre vonatkozik, akinek lakóhelye, tartózkodási helye a határmenti megyében van, vagy valószínűsíthető, hogy az érintett személy a megkeresés időszakában ott tartózkodik;

b) az érintett személynek a határmenti megyében kifejtett tevékenységére vonatkozik;

c) olyan dologra vonatkozik, amelyről valószínűsíthető, hogy a határmenti megyében található;

d) a jogi személynek a határmenti megyében lévő székhelyére, illetve tevékenységére vonatkozik.

(3) Az (1) és (2) bekezdés szerinti közvetlen információcsere az alábbi területekre terjed ki:

a) a bűnüldöző szervek számára hozzáférhető nyilvántartásokban szereplő adatok szolgáltatása;

b) személyazonosság, tartózkodási hely és lakcím megállapítása, illetőleg igazolása;

c) vezetői engedélyek, meglétének, hitelességének, érvényességének és korlátozásainak vizsgálata;

d) gépjárművek egyedi azonosító adatainak (rendszám, alvázszám, motorszám) átadása;

e) a közúti járművek tulajdonosa, üzembentartója, vezetője személyazonosságának megállapítása és felkutatása;

f) lőfegyvertartási-engedély meglétének, hitelességének, érvényességének és korlátozásainak vizsgálata;

g) tárgyak, minták utáni tudakozódás;

h) különleges szakértelemmel rendelkező személy felkutatása.

8. cikk

Intézkedések sürgős esetekben

(1) A bűnüldöző szervek – államuk belső jogszabályai szerint – megkeresésre, haladéktalanul, a bizonyítékok biztosítása érdekében a saját államuk területén igazoltatást, nyilvános helyen fokozott ellenőrzést végezhetnek, a keresett személyt elfoghatják és előállíthatják, épületet, építményt, helyszínt, ruházatot, csomagot és járművet átvizsgálhatnak, ha sürgős intézkedés szükséges.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott intézkedések végrehajtásáról a megkereső bűnüldöző szervét haladéktalanul tájékoztatni kell.

9. cikk

Az információ átadása megkeresés nélkül

A bűnüldöző szervek egyedi esetekben megkeresés nélkül is átadhatnak egymásnak információkat, ha azok a közrendet fenyegető közvetlen veszély elhárításához szükségesek, vagy ha a megkeresés küldésével járó késedelem a bűnüldözés érdekeit veszélyeztetné.

10. cikk

A bűnügyi helyzet elemzése

A bűnüldöző szervek rendszeresen átadják egymásnak a bűnügyi helyzetükre, a közrend helyzetére vonatkozó ismereteiket, elemzéseiket. Szükség esetén közösen értékelik a bűnügyi helyzetet, a bűnmegelőzés súlyponti kérdéseit, és megállapítják a szükséges teendőket. A bűnüldöző szervek a jelen cikkben meghatározott ismeretek, elemzések átadásának és a közös értékelésnek a részletes szabályairól külön megállapodhatnak.

11. cikk

Kölcsönös segítségnyújtás személyek és tárgyak körözésében

A bűnüldöző szervek megkeresésre, államuk belső jogszabályainak megfelelően segítséget nyújtanak egymásnak az ismeretlen helyen lévő személy vagy tárgy felkutatása, illetve ismeretlen személy vagy holttest személyazonosságának megállapítása érdekében.

12. cikk

A határon átnyúló megfigyelés

(1) A Szerződő Felek bűnüldöző szervei a saját államuk területén végzett felderítő tevékenységük során jogosultak a szervezett bűnözői csoportban résztvevő vagy a Szerződő Felek államának belső jogszabályai alapján legalább öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő szándékos bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható, illetve a vele kapcsolatban álló, vagy kapcsolatba lépő személy megfigyelését a másik Szerződő Fél államának területén is folytatni, amennyiben ez utóbbi Szerződő Fél központi kapcsolattartó szerve előzetes megkeresés alapján az illetékes szerv hozzájárulásáról tájékoztatta. A hozzájárulás feltételhez köthető.

(2) A Szerződő Felek bűnüldöző szervei az (1) bekezdésben meghatározott bűncselekmények gyanúja esetén akkor figyelhetik meg az elkövetővel kapcsolatban lévő személyt, ha megalapozottan feltételezhető, hogy e személy az elkövető azonosításához vagy felkutatásához segítséget nyújthat, illetve az elkövetőhöz elvezethet.

(3) A megkeresett bűnüldöző szerv kérésére a megfigyelés további folytatását haladéktalanul át kell adni a megkeresett bűnüldöző szervnek. A bűnüldöző szervek

megkeresésre kölcsönösen segítséget nyújthatnak egymásnak a határon átnyúló megfigyeléshez.

(4) A határon átnyúló megfigyeléshez adott hozzájárulás a Szerződő Felek államának egész területére érvényes. A határon átnyúló megfigyelés során a Szerződő Felek államának közös határát a határátkelőhelyeken kívül és a nyitvatartási időn túl is át lehet lépni.

(5) Ha a késedelem veszéllyel jár, vagy a bűnüldözés érdekeit veszélyezteti, a határon átnyúló megfigyelés az (1) bekezdésben meghatározott előzetes hozzájárulás nélkül is folytatható. Ebben az esetben az államhatár átlépésekor a másik Szerződő Fél illetékes bűnüldöző szervét haladéktalanul értesíteni kell. A megkeresést utólag, haladéktalanul meg kell küldeni a másik Szerződő Fél központi kapcsolattartó szervének. A megkeresésben ismertetni kell az előzetes hozzájárulás nélküli határátlépés okait is.

(6) Az (5) bekezdés szerinti határon átnyúló megfigyelést haladéktalanul abba kell hagyni, ha a másik Szerződő Fél bűnüldöző szerv azt kéri, továbbá akkor, ha a határátlépést követő öt órán belül a megfigyeléshez szükséges hozzájárulás nem áll rendelkezésre.

(7) A határon átnyúló megfigyelés kizárólag az alábbi feltételek szerint folytatható:

a) a bűnüldöző szerv határon átnyúló megfigyelést végző tagjára a jelen cikk rendelkezései és azon Szerződő Fél államának belső joga vonatkozik, amelynek területén eljár; továbbá köteles a megfigyelés helye szerint illetékes bűnüldöző szerv utasításai szerint eljárni;

b) az (5) bekezdésben meghatározott eset kivételével, a bűnüldöző szerv határon átnyúló megfigyelést végző tagjának rendelkeznie kell a határon átnyúló megfigyelés engedélyezését igazoló okirattal;

c) bűnüldöző szerv tagjának bármikor igazolnia kell hivatalos minőségét;

d) a bűnüldöző szerv tagja magánlakásba vagy a nyilvánosság számára meg nem nyitott helyekre nem léphet be; a nyilvánosság számára nyitva álló munka-, üzemi és üzlethelyiségekbe ezek nyitvatartási idején belül beléphet;

e) amennyiben a határon átnyúló megfigyelés végrehajtásához technikai eszközök is szükségesek, ezek abban az esetben alkalmazhatók, ha ezt a megkeresett bűnüldöző szerv államának jogszabályai lehetővé teszik; az alkalmazásra kerülő technikai megfigyelő eszközöket az (1) bekezdés szerinti megkeresésben meg kell jelölni;

f) az igénybe vett járművek használata során a megkeresett bűnüldöző szerv államának közlekedési szabályai alkalmazandók.

13. cikk

Határon átlépő üldözés

(1) A megkereső bűnüldöző szerv a megkeresett bűnüldöző szerv államának területén előzetes jóváhagyás nélkül folytathatja azon személy határon átlépő üldözését (a továbbiakban: üldözés), aki a megkereső bűnüldöző szerv államának területén az európai elfogatóparancs kibocsátásának alapjául szolgáló bűncselekményt követett el vagy kísérelt meg és

a) eközben tetten érték, vagy

b) őrizetből, előzetes letartóztatásból vagy szabadságvesztés büntetés végrehajtása elől megszökött és a megkeresett bűnüldöző szerv értesítésével járó késedelem az elkövető elfogását jelentősen megnehezítené, illetve a bűnüldözési érdeket súlyosan veszélyeztetné, és ha valószínűsíthető, hogy a megkeresett bűnüldöző szerv az üldözést megfelelő időben nem tudja átvenni.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott esetben – amint az lehetséges, de legkésőbb az államhatár átlépésekor – a másik Szerződő Fél illetékes bűnüldöző szervét haladéktalanul értesíteni kell.

(3) A jelen cikkben meghatározott illetékes bűnüldöző szervek a határátlépés helyétől függően:

a) a magyar Szerződő Fél részéről:

– a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Rendőr-főkapitányság,
– a Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság,
– a Békés megyei Rendőr-főkapitányság,
– a Csongrád megyei Rendőr-főkapitányság;

b) a román Szerződő Fél részéről:

– Satu Mare megyei Rendőrfelügyelőség,
– Satu Mare megyei Határrendőrfelügyelőség,
– Bihor megyei Rendőrfelügyelőség,
– Bihor megyei Határrendőrfelügyelőség,
– Arad megyei Rendőrfelügyelőség,
– Arad megyei Határrendőrfelügyelőség,
– Timis megyei Rendőrfelügyelőség,
– Timis megyei Határrendőrfelügyelőség,
– Oradeai Határrendőr-igazgatóság,
– Timisoarai Határrendőr-igazgatóság.

(4) Az üldözést haladéktalanul meg kell szüntetni, ha a megkeresett bűnüldöző szerv azt kéri.

(5) Ha azt a megkereső bűnüldöző szerv üldözést végrehajtó tagja kéri, a megkeresett bűnüldöző szerv az üldözött személyt személyazonosságának megállapítása érdekében vagy őrizetbe vétele céljából elfoghatja.

(6) Ha a megkeresett bűnüldöző szerv az üldözés megszüntetését nem kéri, és ezt a bűnüldöző szerv megfelelő időben nem tudja átvenni, a megkereső bűnüldöző szerv üldözést végrehajtó tagja az üldözött személyt a helyszínen visszatarthatja. Ezen intézkedésről a másik Szerződő Fél illetékes bűnüldöző szervét haladéktalanul értesíteni kell.

(7) Az üldözés a Szerződő Felek államának teljes területén, időbeli korlátozás nélkül az alábbi feltételek szerint folytatható:

a) a bűnüldöző szerv üldözést végző tagja a jelen cikk rendelkezései, valamint azon Szerződő Fél államának joga szerint köteles eljárni, amelynek területén az üldözést végzi;

b) az üldözés kizárólag szárazföldi úton lehetséges;

c) a bűnüldöző szerv üldözést végző tagja magánlakásba vagy más, a nyilvánosság számára meg nem nyitott helyiségbe az üldözés során nem léphet be; a nyilvánosság számára nyitva álló munka-, üzemi és üzlethelyiségekbe ezek nyitvatartási idején belül beléphet;

d) a bűnüldöző szerv üldözést végrehajtó tagjának bármikor igazolnia kell hivatalos minőségét;

e) az igénybe vett járművek használata során a megkeresett bűnüldöző szerv államának közlekedési szabályai alkalmazandók;

f) a bűnüldöző szerv üldözést végrehajtó tagjának egyenruhája, vagy a járművön elhelyezett, annak felismeréséhez szükséges megkülönböztető jelzések révén egyértelműen felismerhetőnek kell lennie;

g) az elfogott személynél levő tárgyakat az illetékes bűnüldöző szervek megérkezéséig lehetőség szerint biztonságba kell helyezni;

h) a bűnüldöző szerv üldözést végrehajtó tagja az üldözés befejezését követően haladéktalanul köteles az üldözés eredményéről a másik Szerződő Fél illetékes bűnüldöző szervénél vagy központi kapcsolattartó szervénél jelentést tenni; ennek során a megkeresett bűnüldöző szerv kérésére, köteles személyesen jelen lenni az üldözés körülményeinek megfelelő tisztázásához szükséges ideig; ezt akkor is alkalmazni kell, ha az üldözött személy elfogására nem került sor.

(8) Az üldözés során elfogott személyt azon Szerződő Fél illetékes bűnüldöző szerve hallgatja ki, amely államának területén az érintett személyt elfogták. Az elfogott személy személyes szabadsága az elfogás helye szerinti Szerződő Fél államának joga szerint korlátozható.

14. cikk

Ellenőrzött szállítás

(1) A Szerződő Felek megkeresés alapján, államuk belső jogszabályai és a jelen cikkben meghatározott feltételek szerint lehetővé teszik az ellenőrzött szállítást saját államuk területén.

(2) Az (1) bekezdés szerinti megkeresésnek a jelen Megállapodás 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott adatokon túl tartalmaznia kell:

a) a szállítmány tartalmára, a várható útvonalára és az időtartamára, a szállítás módjára, a szállítóeszköz azonosítására vonatkozó adatokat;

b) a kísérés módját;

c) az alkalmazandó technikai eszközökre vonatkozó adatokat;

d) a kísérésben a megkereső bűnüldöző szerv részéről résztvevők számát, a fedett nyomozó részvételét;

e) az ellenőrzött szállításban résztvevők kapcsolattartásának módját;

f) a szállítmány átadásának, átvételének körülményeit;

g) az elfogás esetén alkalmazandó intézkedéseket;

h) váratlan esemény esetén alkalmazandó intézkedéseket.

(3) Ha a késedelem veszéllyel jár, vagy a bűnüldözés érdekeit veszélyezteti, az ellenőrzött szállításra irányuló megkeresést a Szerződő Felek bűnüldöző szervei közvetlenül is megküldhetik, illetve fogadhatják. A megkeresést utólag, haladéktalanul meg kell küldeni a Szerződő Felek központi kapcsolattartó szerveinek. A megkereséshez az ellenőrzött szállítást alátámasztó dokumentumokat is mellékelni kell.

(4) A bűnüldöző szervek az ellenőrzött szállítás idejében, módjában, közreműködésük mértékében esetileg állapodnak meg. A megkeresett bűnüldöző szerv az ellenőrzött szállítás végrehajtását leállíthatja vagy módosíthatja, ha az veszélyezteti az ellenőrzött szállításban résztvevő személyeket vagy a közbiztonságot.

(5) Az ellenőrzött szállítást a megkeresett bűnüldöző szervek irányítják; az irányítást végző személyéről a megkereső bűnüldöző szervet tájékoztatni kell. Az ellenőrzött szállítást úgy kell végrehajtani, hogy a szállítmány bármikor feltartóztatható legyen. Az átvételt követően a megkereső bűnüldöző szervek a szállítmányt kísérhetik, hatósági jogosítványokat azonban nem gyakorolhatnak. Ennek során a megkereső bűnüldöző szervek a jelen cikkben meghatározottak, a megkeresett bűnüldöző szerv államának jogszabályai és a megkeresett bűnüldöző szerv vezetőjének utasításai szerint kötelesek eljárni.

(6) A jelen Megállapodásban foglalt feltételek fennállása esetén a bűnüldöző szervek biztosítják egy harmadik államból induló és egy további államba érkező ellenőrzött szállítás végrehajtását is. Ebben az esetben az érintett államok előzetes hozzájárulásáról a megkereső bűnüldöző szerv gondoskodik, amely erről tájékoztatja a megkeresett bűnüldöző szervet.

15. cikk

Fedett nyomozó alkalmazása

(1) A Szerződő Felek megkeresésre, államuk belső jogszabályai alapján lehetővé teszik a másik Szerződő Fél fedett nyomozójának saját államuk területén történő alkalmazását, amennyiben ez a Szerződő Felek államainak területén elkövetett vagy előkészületben lévő, szabadságvesztéssel büntetendő bűncselekmény eredményes felderítése érdekében szükséges, feltéve, hogy a bűncselekmény felderítése a fedett nyomozó alkalmazása nélkül nem lehetséges vagy lényegesen nehezebb lenne.

(2) A megkereső bűnüldöző szerv kérésére a megkeresett bűnüldöző szerv államának területén a megkeresett bűnüldöző szerv fedett nyomozója is alkalmazható.

(3) A fedett nyomozó alkalmazásához adott engedély mindenkor a Szerződő Felek államainak egész területére érvényes.

(4) A fedett nyomozó alkalmazására irányuló megkeresésnek a jelen Megállapodás 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott adatokon túl tartalmaznia kell:

a) a fedett nyomozó alkalmazásának időtartamát;

b) a fedett nyomozó alkalmazásának feltételeit;

c) a fedett nyomozó jogait és kötelezettségeit;

d) a fedett nyomozó lelepleződése esetén alkalmazandó intézkedést;

e) a fedett nyomozó büntetőjogi felelősségét meghatározó jogszabályok vonatkozó rendelkezéseit;

f) a fedett nyomozó működési körében okozott károkért való felelősségét meghatározó jogszabályok vonatkozó rendelkezéseit.

(5) A fedett nyomozó alkalmazása mindig egyedi esetre korlátozódik és meghatározott ideig, de legfeljebb hat hónapig tarthat. A fedett nyomozó alkalmazásának időtartama legfeljebb egy évig terjedő időtartamra meghosszabbítható. A fedett nyomozó alkalmazását a Szerződő Felek bűnüldöző szervei egyeztetve készítik elő. A fedett nyomozó a bűnüldöző szervek eseti megállapodását és a 3. cikk (3) bekezdés szerinti engedély beszerzését követően kezdheti meg tevékenységét. A megállapodásnak tartalmaznia kell a jelen cikk (4) és (11) bekezdésében foglaltakat. Az eseti megállapodásban szereplő szabályoktól a bűnüldöző szervek kizárólag indokolt esetben térhetnek el.

(6) A fedett nyomozó irányítását a megkereső bűnüldöző szerv végzi, amennyiben a fedett nyomozó a megkereső bűnüldöző szerv megbízásából végzi munkáját a másik Szerződő Fél államának területén. A Szerződő Felek bűnüldöző szervei abban is megállapodhatnak, hogy a megkeresett bűnüldöző szerv által rendelkezésre bocsátott fedett nyomozó a megkereső bűnüldöző szerv megbízásából és irányítása szerint jár el.

(7) A megkeresett bűnüldöző szerv kérésére a fedett nyomozó alkalmazását haladéktalanul fel kell függeszteni.

(8) A (6) bekezdés második mondatában meghatározott esetben a fedett nyomozó alkalmazásának szükségességét, feltételeit, a bűnfelderítés során megszerzett információk felhasználását a megkeresett bűnüldöző szerv határozza meg. Erről a megkereső bűnüldöző szervet tájékoztatni kell.

(9) A megkeresett bűnüldöző szerv a fedett nyomozó tevékenységéhez személyi, szervezési és technikai támogatást nyújthat. A megkeresett bűnüldöző szerv minden szükséges intézkedést megtesz a megkereső bűnüldöző szerv fedett nyomozója biztonsága érdekében.

(10) A fedett nyomozó alkalmazásának befejezését követően az alkalmazás eredményéről a megkeresett bűnüldöző szervet haladéktalanul, írásban tájékoztatni kell.

(11) A fedett nyomozó tevékenységére a megkeresett bűnüldöző szerv államának belső jogszabályai az irányadóak, feltéve, hogy az nem ellentétes a másik bűnüldöző szerv államának belső jogszabályaival.

16. cikk

Együttműködés a Védelmi Programban

(1) A Szerződő Felek illetékes szerveiken keresztül kérelmezhetik a büntetőeljárás során védett tanúknak, sértetteknek és terhelteknek, valamint rájuk tekintettel más személyeknek (a továbbiakban: védett személyek) a másik Szerződő Fél államának területére történő átköltöztetését, és ezt követően védelemben részesítését. Ezen intézkedések a Szerződő Felek államainak területén folytatott büntetőeljárást nem akadályozhatják. A védett személy csak a megkeresett illetékes szerv államának a tanúvédelemre vonatkozó jogszabályaiban meghatározott védelmi formáiban részesíthető.

(2) Az (1) bekezdésben szereplő megkeresésnek a jelen Megállapodás 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott adatokon túl tartalmaznia kell:

a) a titoktartási kötelezettségre vonatkozó igényt;

b) a védett személynek a büntetőeljárásban betöltött szerepét;

c) a fennálló fenyegetettségre, valamint annak súlyosságára vonatkozó információkat;

d) a védett személynek a megkeresett illetékes szerv államának területére történő elhelyezésének okát;

e) a védelem javasolt formáját, mértékét;

f) a megkeresett illetékes szerv államának területén való elhelyezés szükséges időtartamát, és ennek meghosszabbításának lehetőségét;

g) a védett személy tartózkodási helyére vonatkozó javaslatot, melynek mellékletét képezik a védelem ellátásához szükséges iratok.

(3) A megkeresés elfogadását követően a Szerződő Felek illetékes szervei közvetlenül megállapodnak a védelem részleteiről és a kapcsolattartás módjáról.

(4) A védett személyek átszállításával, egészségügyi biztosításával, társadalombiztosításával kapcsolatos költségeket a megkereső illetékes szerv fedezi. A megkeresett illetékes szervet terhelik a védett személyek védelmét ellátó, a védelmi szolgálat munkatársai munkabérének költségei.

(5) Ha a védelem már nem biztosítható, arról a megkereső illetékes szervet haladéktalanul tájékoztatni kell.

(6) Ha a védett személy megsérti a megkeresett illetékes szerv államának jogszabályait, vagy nem tartja be a számára megállapított, a védelmi programban meghatározott magatartási szabályokat, erről a megkereső illetékes szervet haladéktalanul tájékoztatni kell.

(7) A védett személynek a védelem érdekeit vagy a megkeresett illetékes szervnek a védelem ellátására kijelölt munkatársait indokolatlanul és súlyosan veszélyeztető

cselekménye esetén a megkeresett illetékes szerv haladéktalanul kezdeményezi a védett személy visszaköltöztetését, melyet a megkereső illetékes szerv köteles teljesíteni.

17. cikk

Közös bűnfelderítő-csoport létrehozása

(1) A Szerződő Felek bűnüldöző szervei belső jogszabályaik alapján, eseti megállapodással közös bűnfelderítő-csoportot hozhatnak létre, különösen, ha az Európai Unió több tagállamának területére kiterjedő bűncselekmény felderítése különösen bonyolult, vagy ha a Szerződő Felek bűnüldöző szervei felderítő munkájának összehangolására van szükség.

(2) A közös bűnfelderítő-csoportra vonatkozó, az (1) bekezdésben meghatározott megállapodásnak tartalmaznia kell:

a) a bűncselekmény leírását, amelynek felderítésére a bűnfelderítő-csoport létrejött;

b) a működési területét, a működésének feltételeit, időtartamát és meghosszabbításának feltételeit;

c) összetételét és vezetőjének meghatározását;

d) a közös bűnfelderítő-csoport kihelyezett tagjának kötelezettségeit és jogosultságait;

e) a közös bűnfelderítő-csoport kihelyezett tagjának büntetőjogi, valamint a működési körében okozott károkért való felelősségének szabályairól szóló tájékoztatást;

f) a szervezési intézkedéseket és a működés költségei viselésének szabályait.

(3) Ha a megkereső bűnüldöző szerv bűnfelderítő-csoportba kihelyezett tagjának a közös bűnfelderítő-csoport meghatározott eljárásában való részvételéhez a megkeresett bűnüldöző szerv államának belső joga szerinti engedélye szükséges, a részvételre csak az engedély beszerzését követően kerülhet sor.

(4) A megkeresett bűnüldöző szerv lehetőségei szerint biztosítja a közös bűnfelderítő-csoport működéséhez szükséges feltételeket.

(5) A megkereső bűnüldöző szerv közös bűnfelderítő-csoportba kihelyezett tagja a megkeresett bűnüldöző szerv államának területén önálló intézkedés végrehajtására nem jogosult.

(6) A megkereső bűnüldöző szerv közös bűnfelderítő-csoportba kihelyezett tagja a birtokában lévő, nem minősített adatokat ugyanazon esetekben és ugyanolyan feltételekkel adhatja át a megkeresett bűnüldöző szerv közös bűnfelderítő-csoportban résztvevő tagjainak, mint ahogy azokat a saját bűnüldöző szerveinek adhatná át.

(7) A közös bűnfelderítő-csoport rendelkezésére bocsátott adatok kizárólag a következő célokra használhatók fel:

a) azon bűncselekmény felderítésére, amelyre a közös bűnfelderítő-csoport létrejött;

b) az adatot átadó bűnüldöző szerv előzetes hozzájárulásával más bűncselekmény felderítésére;

c) a közbiztonságot közvetlenül és súlyosan veszélyeztető bűncselekmény megelőzése céljából, és a *b)* pont sérelme nélkül, amennyiben ennek alapján büntetőeljárás indul.

(8) A megkereső bűnüldöző szerv közös bűnfelderítő-csoportba kihelyezett tagja működése során saját államának bűnüldöző szervével együttműködő személyt vehet igénybe.

(9) A bűnüldöző szervek vállalják, hogy a (8) bekezdésben megjelölt együttműködő személyt, illetve az általa szolgáltatott adatot legalább olyan védelemben részesítik, mint amilyet államuk belső jogszabálya előír a bűnüldöző szervekkel együttműködő személyek, illetve az általuk szolgáltatott adatok védelme esetében.

18. cikk

Titkos információgyűjtés

(1) A Szerződő Felek bűnüldöző szervei a bűnfelderítés során megkeresésre és államuk belső jogszabályai alapján titkos információgyűjtést folytathatnak, amelynek eredményéről kölcsönösen tájékoztatják egymást.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott megkeresésnek a jelen Megállapodás 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott adatokon túl tartalmaznia kell:

a) az eszköz vagy módszer megnevezését;

b) a titkos információgyűjtés időtartamát;

c) a rögzítendő és átadandó adatok körét;

d) az adatok átadásának módját;

e) a másik Szerződő Fél államának területén folytatott titkos információgyűjtéshez nyújtandó segítség módját;

f) annak igazolását, hogy a titkos információgyűjtést a megkereső bűnüldöző szerv államában folyamatban lévő bűnügy felderítéséhez kapcsolódóan szabályszerűen engedélyezték.

(3) A megkeresett bűnüldöző szerv a megkeresés teljesítését belső jogszabályai alapján, szükség esetén igazságügyi hatósága engedélyének beszerzését követően kezdi meg.

19. cikk

Közös határmenti járőrszolgálat

(1) A Szerződő Felek bűnüldöző szervei a közrend védelme, a bűncselekmények elleni fellépés céljából a közös államhatártól számított tíz (10) kilométeres távolságig közös járőrszolgálatot teljesíthetnek. Ehhez a területhez tartozónak kell tekinteni a tíz kilométeren belül található tele-

pülést annak közigazgatási határáig abban az esetben is, ha az meghaladja ezt a távolságot.

(2) A közös járőrszolgálat – a jelen Megállapodás 2. cikkének (1) és (2) bekezdésében meghatározottakkal összhangban – kiterjed továbbá a közös államhatár felügyeletére is.

(3) A közös járőrszolgálatban a másik Szerződő Fél bűnüldöző szervének tagjai is jogosultak a személyek személyazonosságát megállapítani, és őket – amennyiben ki akarják magukat vonni az ellenőrzés alól – feltartóztatni, azon Szerződő Fél államának belső jogszabályai alapján, amelynek területén a közös járőrszolgálatot teljesítik.

(4) Egyéb intézkedésekre, valamint a kényszerítő eszközök alkalmazására – a jelen Megállapodás 23. cikkének (3) bekezdésében meghatározottakra figyelemmel – elsődlegesen azon Szerződő Fél bűnüldöző szervének tagjai jogosultak, amely államának területén a közös járőrszolgálatot teljesítik.

20. cikk

Együttműködés a közös kapcsolattartási szolgálati helyeken

(1) A Szerződő Felek bűnüldöző szervei a két állam közös államhatárának közelében, az információcsere és az együttműködés megkönnyítése érdekében használják a már működő közös kapcsolattartási szolgálati helyet, valamint, a Szerződő Felek új közös kapcsolattartási szolgálati helyeket létesíthetnek.

(2) A közös kapcsolattartási szolgálati helyeken a Szerződő Felek bűnüldöző szerveinek tagjai saját hatáskörükben, közös helyen teljesítik szolgálatukat. Ennek során közreműködnek a jelen Megállapodásban meghatározott közvetlen információcserében, valamint támogatják az együttműködés összehangolását.

(3) Az együttműködés kiterjedhet a személyek átadásának és visszafogadásának előkészítésére, és az abban való közreműködésre is, azon nemzetközi szerződések alapján, amelyeknek a Szerződő Felek vagy államaik részesei.

(4) A bűnüldöző szervek közös kapcsolattartási szolgálati helyeken szolgálatot teljesítő tagjai a (2) és (3) bekezdésben meghatározottakon túl nem jogosultak intézkedésre, és nemzeti hatóságaik irányítási és fegyelmi jogköre alá tartoznak.

(5) A közös kapcsolattartási szolgálati helyek létesítésének helyét, feltételeit, az együttműködés módját és a költségviselés szabályait külön nemzetközi szerződés tartalmazza.

(6) A Szerződő Felek nemzetközi szerződéssel megállapodhatnak abban, hogy a közös kapcsolattartási szolgálati hely munkájában harmadik állam bűnüldöző szervének tagja is részt vehet.

21. cikk

Összekötő tisztviselő

(1) Az egyik Szerződő Fél a másik Szerződő Fél belső jogszabályai szerint meghatározott bűnüldöző szervének hozzájárulásával határozott időtartamra összekötő tisztviselőt küldhet annak bűnüldöző szerveihez.

(2) Az összekötő tisztviselő kiküldésének célja a Szerződő Felek közötti, a jelen Megállapodás alapján megvalósuló együttműködés meggyorsítása, valamint a folyamatos segítségnyújtás biztosítása:

a) a bűncselekmények megelőzését és visszaszorítását szolgáló információcserében;

b) a bűnügyi tárgyú megkeresések teljesítésében;

c) a határok védelmével és a visszafogadási szerződések végrehajtásával kapcsolatos együttműködésben;

d) a közrendet fenyegető veszélyek elhárításával megbízott hatóságok feladatai ellátásához szükséges információk átadásával.

(3) Az összekötő tisztviselő a bűnüldöző szerveket támogató, tanácsadó szerepet tölt be, bűnmegelőzési és bűnüldözési intézkedések önálló elvégzésére nem jogosult.

(4) Az összekötő tisztviselő feladatait az őt küldő Szerződő Fél bűnüldöző szerve utasításai és az őt fogadó bűnüldöző szervvel kötött megállapodásban foglaltak szerint látja el. Az összekötő tisztviselő tevékenységéről rendszeres időközönként tájékoztatja az őt fogadó Szerződő Fél központi kapcsolattartó szervét.

(5) A Szerződő Felek illetékes miniszterei megállapodhatnak abban, hogy az egyik Szerződő Fél harmadik államban tevékenykedő összekötő tisztviselője – a jelen Megállapodás végrehajtása érdekében – képviseli a másik Szerződő Fél érdekeit is ezen harmadik államban.

(6) Az összekötő tisztviselő működésének részletes feltételeiről a Szerződő Felek illetékes miniszterei állapodnak meg.

IV. FEJEZET

A MÁSIK SZERZŐDŐ FÉL ÁLLAMÁNAK TERÜLETÉN ELJÁRÓ TISZTVISELŐK JOGVISZONYA

22. cikk

A beutazás, a kiutazás és a tartózkodás szabályai

(1) Ha a jelen Megállapodás másként nem rendelkezik, a Szerződő Felek bűnüldöző szerveinek tagjai a jelen

Megállapodásból származó feladataik végrehajtása érdekében a másik Szerződő Fél államának területére beléphetnek érvényes, fényképpel ellátott szolgálati igazolvánnyal, és ott – külön engedély nélkül – a szolgálati feladat ellátásának idejéig tartózkodhatnak és kiutazhatnak.

(2) A jelen Megállapodás 15. cikkében meghatározott fedett nyomozó, külön engedély nélkül, fedőokirattal léphet be a megkeresett bűnüldöző szerv államának területére, és ott a szükséges fedőokiratokkal, a szolgálati feladat ellátása idejéig, de legfeljebb a jelen Megállapodás 15. cikkének (5) bekezdésében meghatározott ideig tartózkodhat és kiutazhat.

23. cikk

Az egyenruha viselésének, a kényszerítő eszközök, a szolgálati fegyverek használatának és az elkövető elfogásának szabályai

(1) A jelen Megállapodás eltérő rendelkezése hiányában, a megkereső bűnüldöző szerv tagja a megkeresett bűnüldöző szerv államának területén jogosult:

a) egyenruhát viselni;

b) az általa bűncselekmény elkövetése során tetten ért vagy szökést megkísérlő elkövetőt elfogni és visszatartani, de haladéktalanul köteles őt a másik Szerződő Fél illetékes bűnüldöző szervének átadni.

(2) A megkereső bűnüldöző szerv tagja a megkeresett bűnüldöző szerv államának területén a jelen Megállapodásból származó feladatai teljesítése, továbbá a szolgálati helyére történő oda- és visszautazás során magával viheti a szolgálati felszerelését, és viselheti szolgálati fegyverét. A szolgálati fegyvert azonban csak jogos védelmi helyzetben, illetve végszükségben használhatja.

(3) A megkereső bűnüldöző szerv tagja a jelen Megállapodásból származó feladatai során a megkeresett bűnüldöző szerv államának területén, ezen állam belső jogszabályainak és az arányosság követelményének megfelelően a következő kényszerítő eszközöket alkalmazhatja: testi kényszer, bilincs, vegyi vagy elektromos sokkoló eszköz, rendőrbot, illetve szolgálati kutya.

(4) A bűnüldöző szervek biztosítják, hogy az államuk területén eljáró, a másik Szerződő Fél bűnüldöző szervének tagja a jelen cikkben meghatározott kényszerítő eszközök alkalmazásának feltételeiről kioktatásban részesüljön.

24. cikk

Szolgálati viszonyok

A megkereső bűnüldöző szerv tagjának szolgálati jogviszonyára, egyéb munkaviszonyára és fegyelmi felelősségére saját államának jogszabályai vonatkoznak.

25. cikk

Büntetőjogi felelősségi szabályok

A bűnüldöző szervek tagjai, akik a jelen Megállapodás alapján a másik Szerződő Fél államának területén végzik tevékenységüket, az általuk vagy sérelmükre elkövetett bűncselekmények tekintetében azonos elbírálás alá esnek azon Szerződő Fél bűnüldöző szerveinek tagjaival, amelynek államának területén tevékenységüket végzik.

26. cikk

Kártérítési felelősség

(1) Amikor az egyik Szerződő Fél bűnüldöző szervének tagja a jelen Megállapodás rendelkezéseinek megfelelően a másik Szerződő Fél államának területén teljesíti feladatát, az általa az eljárása során okozott károkért az őt küldő Szerződő Fél azon Szerződő Fél államának joga szerint felel, ahol a károkozás történt.

(2) Az a Szerződő Fél, amely államának területén az (1) bekezdésben említett kár bekövetkezett, a kárt ugyanolyan feltételek mellett téríti meg, mintha azt a saját bűnüldöző szervének tagja okozta volna.

(3) Az a Szerződő Fél, amely bűnüldöző szervének tagja a másik Szerződő Fél államának területén harmadik személynek kárt okozott, teljes mértékben megtéríti ez utóbbi Szerződő Félnek az általa a károsultnak vagy a károsult személy jogán a kártérítésre jogosult más személyeknek kifizetett kártérítés összegét.

(4) Az (1) bekezdésben szabályozott esetben – harmadik személyekkel szemben fennálló jogai gyakorlásának sérelme nélkül és a (3) bekezdésben foglalt rendelkezés kivételével – a Szerződő Felek kölcsönösen lemondanak az olyan károk megtérítésének igényéről, amelyeket a másik Szerződő Féltől szenvedtek el, kivéve, ha a kárt szándékosan vagy súlyos gondatlansággal okozták.

V. FEJEZET

SZEMÉLYES ADATOK VÉDELME

27. cikk

Az átadható személyes adatok köre

A jelen Megállapodás végrehajtása érdekében a Szerződő Felek bűnüldöző szervei a következő személyes adatokat adhatják át egymásnak:

a) a bűncselekmények elkövetésében résztvevő személyek és ezen személyeknek a bűncselekmény elkövetésével összefüggő kapcsolataik személyes azonosító adatait:

családi név, korábbi családi név, utónév, egyéb név (ál-, gúny-, ragadványnév), nem, születési idő és hely, lakóhely, jelenlegi vagy esetleges korábbi állampolgárság;

b) az *a)* pontban szereplő személyek személyazonosságát igazoló okmány, útlevél vagy más úti okmány adatait (száma, kiállításának időpontja, a kiállító hatóság megnevezése, a kiállítás helye, az érvényesség ideje, a területi érvényessége);

c) a bűncselekmény elkövetésében résztvevő személyek ujj- és tenyérnyomatára, DNS profiljára, illetve mintájára, személyleírására, fényképére vonatkozó adatokat;

d) a jelen Megállapodás 7. cikkének (3) bekezdésében meghatározott információkban szereplő személyes adatokat.

28. cikk

A személyes adatok kezelésének szabályai

A jelen Megállapodásban meghatározott együttműködés keretében a Szerződő Felek bűnüldöző szervei – az Európa Tanács keretében létrejött, az egyének védelméről a személyes adatok gépi feldolgozása során, Strasbourgban, 1981. január 28. napján kelt Egyezményben és az Egyezménynek a felügyelő hatóságokról és a személyes adatok országhatárokat átlépő áramlásáról szóló, Strasbourgban, 2001. november 8-án kelt Kiegészítő Jegyzőkönyvében foglaltak figyelembevételével – az adatkezelésre vonatkozó alábbi rendelkezések szerint járnak el:

a) a Szerződő Felek kötelesek megtenni minden szükséges szervezési és technikai intézkedést a személyes adatok hatékony védelmének biztosítása, a megváltoztatás, a véletlenszerű vagy jogellenes megsemmisítés, az elvesztés, a jogosulatlan hozzáférés, az előzetes hozzájárulás nélküli nyilvánosságra hozatal, valamint a jogellenes adatkezelés ellen;

b) a megkeresésben meg kell jelölni az átadandó adatok körét, felhasználásuk célját és jogalapját;

c) a Szerződő Fél adatokat átvevő bűnüldöző szerve (a továbbiakban: átvevő Fél) csak a jelen Megállapodásban meghatározott célokra és a Szerződő Fél adatokat átadó bűnüldöző szerve (a továbbiakban: átadó Fél) által meghatározott feltételekkel kezelheti a személyes adatokat. Az átadó Fél kérésére az átvevő Fél tájékoztatást nyújt az átadott személyes adatok felhasználásáról;

d) az adatok átadása előtt az átadó Félnek, miután megállapította, hogy az adatok átadása szükséges a megjelölt célra és arányos azzal, valamint összhangban áll államának belső jogszabályaival, meg kell győződnie az átadandó adatok helyességéről. Amennyiben az átadott adatokról megállapítást nyer, hogy azok helytelenek vagy átadásuk tiltott, az átadó Fél késedelem nélkül tájékoztatja erről az átvevő Felet, aki az átadott adatokat kérelemre haladéktalanul kijavítja vagy törli;

e) az adatok átadásakor az átadó Félnek fel kell tüntetnie az adatok törlési és megsemmisítési határidejét a hatályos belső jogszabályoknak megfelelően. Ha az átadó Fél az átvevő Féllel speciális megőrzési határidőt közöl, úgy az átvevő Fél köteles azt betartani;

f) a személyes adatok kizárólag a jelen Megállapodás 1. cikkében megjelölt bűnüldöző szerveknek adhatók át. Más szerveknek az adatok az átadó Fél előzetes írásbeli hozzájárulásával továbbíthatók, a *d)* pontban szereplő feltételek vizsgálata alapján, és csak az eredeti célnak megfelelő felhasználásra;

g) a jelen Megállapodás alapján átadott és átvett adatokról az adatkezelő szerveknek nyilvántartást kell vezetniük, amely legalább a következőket tartalmazza: az adatszolgáltatás célját, jogalapját, tartalmát, a továbbított adatok fajtáját, az adatot továbbító egyedi azonosítóját, az adatátadással érintett személy nevét, az átadó és átvevő szervet, az átadás időpontját és az adatok törlésének határidejét. Az on-line adatszolgáltatást automatikusan kell nyilvántartani. A nyilvántartások legalább öt évig megőrizendők, az átadott különleges adatokra vonatkozó nyilvántartás az ezen adatokra vonatkozó belső jogszabályokban meghatározott ideig őrizendők meg. A nyilvántartás adatai kizárólag az adatvédelemre vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzésére használhatók fel.

29. cikk

Az érintett személy tájékoztatása

Az érintett személy kérésére a rá vonatkozó adatokról, valamint az adatok felhasználásának céljáról csak akkor adható ki tájékoztatás, ha ez nincs kihatással a bűncselekmények megelőzésére, megakadályozására és felderítésére, valamint a közrend védelmére, és a bűnüldözés érdekeit egyébként nem veszélyezteti, összhangban a Szerződő Felek államainak jogszabályaival. Az átvevő Félnek konzultálnia kell az átadó Féllel arról, hogy az érintett személynek milyen tartalmú tájékoztatást adjon. Az átvevő Félnek a konzultáció eredménye szerint kell eljárnia.

30. cikk

A személyes adatok kezelése a másik Szerződő Fél államának területén folytatott eljárás során

(1) A jelen Megállapodás végrehajtása keretében, a másik Szerződő Fél államának területén folytatott eljárás során megszerzett személyes adatok kezelésének ellenőrzése azon Szerződő Fél illetékes hatóságainak a feladata, amelynek részére ezen személyes adatokat megszerezték. A személyes adatok kezelése ezen Szerződő Fél államának belső jogszabályai szerint történik. Ennek során be kell tartani az illetékes hatóság által az engedéllyel összefüggésben megszabott előírásokat.

(2) A bűnüldöző szervek azon tagjainak, akik a másik Szerződő Fél államának területén teljesítik feladatukat, nem biztosítható közvetlen hozzáférés az ezen Szerződő Fél gépi feldolgozású személyes adataihoz.

VI. FEJEZET

MINŐSÍTETT ADATOK

31. cikk

A minősített adatok átadása

(1) A jelen Megállapodás végrehajtása érdekében a Szerződő Felek bűnüldöző szervei a minősített adatokat tartalmazó megkereséseket és az arra adott válaszokat, valamint az együttműködésük során keletkezett minősített adatokat tartalmazó információkat a központi kapcsolattartó szerveken keresztül küldik meg egymásnak, illetve cserélik ki, a belső jogszabályaik szerint.

(2) A jelen Megállapodás rendelkezéseinek végrehajtása érdekében a magyar Szerződő Fél részéről az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium Rendvédelmi Szervek Védelmi Szolgálata és a román Szerződő Fél részéről a Belügyi és Közigazgatási Reform Minisztérium Felderítő és Belső Védelmi Főigazgatósága az együttműködésük során keletkezett minősített adatokat tartalmazó megkereséseket és az arra adott válaszokat – az (1) bekezdéstől eltérően – közvetlenül küldhetik meg egymásnak, illetve cserélhetik ki.

32. cikk

Minősített adatok védelme

A Szerződő Felek bűnüldöző szervei a jelen Megállapodás végrehajtása során az átvett minősített adatok védelmére az alábbi rendelkezéseket alkalmazzák:

a) a minősített adatot átadó Fél belső jogszabályai szerint minősített adatokat a minősített adatokat átvevő Félnek ugyanolyan védelemben kell részesítenie és kezelnie, mint amilyenben a jelen Megállapodás mellékletét képező megfeleltetési táblázat alapján a saját jogszabályai szerinti minősítési jelöléssel ellátott adatait részesíti, illetve kezeli. Ez a melléklet a jelen Megállapodás szerves részét képezi;

b) a minősített adatot átadó Félnek meg kell jelölnie az átadott minősített adat érvényességi idejét;

c) a minősített adatot átadó Fél haladéktalanul, írásban tájékoztatja a minősített adatot átvevő Felet az adatokkal kapcsolatos változásokról, illetve a minősített adatok minősítési jelölésének, érvényességi idejének módosításáról, a minősítés megszüntetéséről. A minősített adatot átvevő Fél ennek az értesítésnek megfelelően módosítja a minősítési jelölést, az érvényességi időt, illetve megszünteti a minősített adatként történő kezelést;

d) az átadott minősített adatokat csak olyan célra lehet felhasználni, amilyen célból azokat átadták, és azokat csak azon személyek számára szabad hozzáférhetővé tenni, akik a saját államuk belső jogszabályainak előírásai szerint erre jogosultak;

e) az átadott minősített adatokat a jelen Megállapodásban felsorolt szerveken kívüli szerveknek csak a minősített adatot átadó Fél írásban adott hozzájárulása alapján, és csak az eredeti célnak megfelelő felhasználásra lehet továbbadni;

f) az átadott minősített adatok védelmét szolgáló jogszabályoknak a minősített adatot átvevő Félnél történt bármilyen megsértéséről haladéktalanul tájékoztatni kell a minősített adatot átadó Felet. A tájékoztatásnak ki kell térnie a jogszabályok megsértésének körülményeire és ezek következményeire, valamint a következmények mérséklésére, és az előírások jövőbeni megsértésének megelőzése érdekében hozott intézkedésekre;

g) a jelen Megállapodás értelmében átadott minősített adatok harmadik ország részére történő továbbadása csak a minősített adatot átadó Fél államának belső joga szerint illetékes hatóságának írásbeli hozzájárulása esetén, és csak az eredeti célnak megfelelő felhasználásra megengedett;

h) a jelen Megállapodás 17. cikke alapján létrehozott közös bűnfelderítő-csoport munkájához szükséges minősített adatoknak a másik Szerződő Fél bűnüldöző szervének kihelyezett tagja részére történő hozzáférhetővé tételét azon minősített adatok esetében, amelyeket a jelen Megállapodásban meghatározott együttműködésben részt vevő bűnüldöző szervek minősítettek, a közös bűnfelderítő-csoportot létrehozó szerv vezetője engedélyezi. Az együttműködésben részt nem vevő szervek által minősített adatok átadásához be kell szerezni a minősítő hozzájárulását.

VII. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

33. cikk

Vegyes Bizottság

(1) A Szerződő Felek a jelen Megállapodásban szabályozott együttműködés elősegítésére és értékelésére Vegyes Bizottságot hoznak létre. A Vegyes Bizottság összetételéről diplomáciai úton tájékoztatják egymást.

(2) A Vegyes Bizottság szükség szerinti gyakorisággal, bármelyik Szerződő Fél kezdeményezésére, a Magyar Köztársaságban és Romániában felváltva ülésezik.

(3) A Vegyes Bizottság a jelen Megállapodás alkalmazásával összefüggő kérdések megoldására és az együttműködés továbbfejlesztésére a Szerződő Felek illetékes szerveinek javaslatot tehet.

34. cikk

Költségviselés szabályai

A jelen Megállapodás végrehajtása során – a Szerződő Felek központi kapcsolattartó szervein keresztül létrejött eltérő megállapodás, vagy a jelen Megállapodásban foglalt eltérő rendelkezés hiányában – mindkét Szerződő Fél maga viseli a saját bűnüldöző szervei eljárása során felmerülő költségeket.

35. cikk

Más nemzetközi kötelezettségvállalásokhoz való viszony

A jelen Megállapodás rendelkezései nem érintik a Szerződő Felek államainak egyéb két- vagy többoldalú nemzetközi szerződéseiben szereplő kötelezettségvállalásait. A jelen Megállapodás nem befolyásolja azokat a kötelezettségeket, amelyek a Szerződő Felek államainak európai uniós tagságából fakadnak. Következésképpen jelen Megállapodás rendelkezései sem együttesen, sem önmagukban nem idézhetők vagy értelmezhetők úgy, mint amelyek érvénytelenítik, módosítják vagy bármilyen más módon befolyásolják a Szerződő Felek államainak különösen a Csatlakozási Szerződéssel vállalt, az Európai Közösséget létrehozó Szerződésből, az Európai Unióról szóló Szerződésből, valamint általában véve az Európai Unió elsődleges és másodlagos jogából származó kötelezettségeit.

36. cikk

A viták rendezése

(1) A jelen Megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával esetleg felmerülő vitákat a Szerződő Felek a jelen Megállapodás 33. cikke alapján felállított Vegyes Bizottság keretében, tárgyalások útján rendezik.

(2) Amennyiben a vitatott kérdésben a Vegyes Bizottság nem tud dönteni, a vitát diplomáciai úton rendezik.

37. cikk

A Megállapodás hatálybalépése és egyéb rendelkezések

(1) A jelen Megállapodást meg kell erősíteni. A Szerződő Felek diplomáciai úton értesítik egymást arról, hogy a Megállapodás hatálybalépéséhez szükséges eljárásokat a belső jogszabályi követelményeiknek megfelelően lefolytatták. A Megállapodás – a 13. cikk kivételével – a későbbi jegyzék kézhezvételének napjától számított kilencvenedik (90.) napon lép hatályba.

(2) A jelen Megállapodás 13. cikke Románia teljes jogú schengeni taggá válásáról szóló tanácsi határozatban meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott időponttól kezdődően a határon átnyúló megfigyelések a Szerződő Felek államainak belső jogszabályai alapján legalább egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő bűncselekmények gyanúja esetén alkalmazandók.

(4) A (2) bekezdésben meghatározott időponttól kezdődően a jelen Megállapodásnak a Szerződő Felek államainak közös határának a határátkelőhelyeken kívüli és a nyitvatartási időn túli – a határon átnyúló megfigyelés keretében történő – átlépésére vonatkozó rendelkezései csak a személyek határátlépésére irányadó szabályok közösségi kódexének (Schengeni határ-ellenőrzési kódex) létrehozásáról szóló 562/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 23. cikkében meghatározott intézkedés esetén alkalmazandók.

(5) A jelen Megállapodás 1. cikk 1. pontja szerinti szervekről, valamint a jelen Megállapodás 12. cikkében, 14. cikkében, 16. cikkében, 17. cikkében, 19. cikkében és 32. cikkében foglaltak végrehajtására feljogosított szervekről a Szerződő Felek a jelen Megállapodás hatálybalépését követő harminc (30) napon belül diplomáciai úton tájékoztatják egymást. A Szerződő Felek diplomáciai úton, írásban haladéktalanul tájékoztatják egymást a bűnüldöző szervekben, azok hatáskörében és a határmenti megyében bekövetkezett változásokról.

(6) A jelen Megállapodásban szabályozott együttműködési formák végrehajtásának technikai részleteiről a bűnüldöző szervek külön megállapodhatnak.

(7) A jelen Megállapodás határozatlan időre szól, és azt bármelyik Szerződő Fél diplomáciai úton, írásban bármikor felmondhatja, mely így a felmondásról szóló jegyzék kézhezvételét követő hatodik (6.) hónapot követő első napon hatályát veszti.

(8) Mindkét Szerződő Fél a jelen Megállapodás alkalmazását részben vagy egészben átmenetileg felfüggesztheti, amennyiben az sérti vagy veszélyezteti államának szuverenitását, biztonságát, közrendjét, vagy ha az a Szerződő Felek államainak belső jogszabályaival ellentétes. Az ilyen intézkedések meghozataláról, vagy visszavonásáról a Szerződő Felek diplomáciai úton, írásban haladéktalanul tájékoztatják egymást. A jelen Megállapodás végrehajtásának felfüggesztése, illetve annak visszavonása az erről szóló értesítésben megjelölt időponttól lép hatályba.

(9) A jelen Megállapodás hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya között a szervezett bűnözés, a terrorizmus és a kábítószer tiltott forgalma elleni harcban történő együttműködésről szóló, Budapesten, 1997. február 19-én aláírt Egyezmény.

(10) A jelen Megállapodás nyilvántartásba vételéről az Egyesült Nemzetek főtitkárságán, az Egyesült Nemzetek

Alapokmányának 102. cikke szerint, a magyar Szerződő Fél gondoskodik. A magyar Szerződő Fél a nyilvántartásba vételről haladéktalanul tájékoztatja a román Szerződő Felet.

Készült Szegeden, 2008. október hónap 21. napján, két eredeti példányban, magyar és román nyelven, mindkét nyelvű szöveg egyaránt hiteles.

(Aláírások)

MELLÉKLET
a Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya között a határokat átlépő bűnözés megelőzése és leküzdése érdekében folytatott együttműködésről szóló Megállapodás 32. cikkéhez

A minősített adatok jelölése és azok megfeleltetése

A Szerződő Felek – a Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya között a határokat átlépő bűnözés megelőzése és leküzdése érdekében folytatott együttműködésről szóló Megállapodás 32. cikkének *a)* pontjában foglaltakra figyelemmel – államaik belső jogszabályai alapján megállapítják, hogy a minősített adatok alábbi minősítési jelölései megfelelnek egymásnak:

a Magyar Köztársaságban	Romániában	angol nyelvű megfelelője
„Szigorúan titkos!”	STRICT SECRET DE IMPORTANTĂ DEOSEBITĂ	TOP SECRET
„Titkos!”	STRICT SECRET	SECRET
„Bizalmas!”	SECRET	CONFIDENTIAL
„Korlátozott terjesztésű!”	SECRET DE SERVICIU	RESTRICTED

”

4. § (1) E törvény – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) E törvény 2. és 3. §-a a Megállapodás 37. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) A Megállapodás 13. cikke a Megállapodás 37. cikk (2) bekezdésében meghatározott időpontban lép hatályba.

(4) A Megállapodás, illetve e törvény 2. és 3. §-a hatálybalépésének naptári napját, valamint a (3) bekezdésben meghatározott időpontot a külügyminiszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett egyedi határozatában állapítja meg.

(5) A Megállapodás hatálybalépésével egyidejűleg a Magyar Köztársaság Kormánya és Románia Kormánya között a szervezett bűnözés, a terrorizmus és a kábítószer tiltott forgalma elleni harcban történő együttműködésről szóló, Budapesten, 1997. február 19-én aláírt Egyezmény kihirdetéséről szóló 151/1997. (IX. 16.) Korm. rendelet hatályát veszti.

(6) E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a rendészetért felelős miniszter gondoskodik.

Sólyom László s. k.,
köztársasági elnök

Dr. Szili Kalatin s. k.,
az Országgyűlés elnöke

III. Kormányrendeletek

A Kormány 138/2009. (VI. 30.) Korm. rendelete

a bioüzemanyagok közlekedési célú felhasználásának előmozdítására vonatkozó egyes rendelkezések végrehajtásának szabályairól

A Kormány az európai uniós csatlakozással összefüggő egyes törvénymódosításokról, törvényi rendelkezések hatályon kívül helyezéséről, valamint egyes törvényi rendelkezések megállapításáról szóló 2004. évi XXIX. törvény 143/E. §-ában kapott felhatalmazás alapján, az Alkotmány 35. § (2) bekezdésében megállapított eredeti jogalkotói hatáskörében, az Alkotmány 35. § (1) bekezdés *b)* pontjában meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

1. §

E rendelet hatálya az üzemanyagok kötelező bioüzemanyag-részarányára, valamint a forgalomba hozott bioüzemanyag mennyiségének nyomon követésére, jelentésére és a jogsértéssel kapcsolatos bírságolásra terjed ki.

2. §

(1) E rendelet alkalmazásában:

a) biomassza: a mezőgazdaságból (beleértve a növényi és állati anyagokat), az erdőgazdaságból és az élelmiszeriparból, valamint az ezzel kapcsolatos iparágakból származó termékek, melléktermékek, hulladékok és maradványok biológiailag lebontható része, valamint az iparból, szolgáltatásból származó hulladékok és a települési hulladék biológiailag lebontható része;

b) bioüzemanyag: az alábbi, közvetlenül járművek hajtóanyagaként vagy ezek keverőkomponenseként felhasznált, értékesített termékek:

ba) bioetanol: kizárólag a Közösségben termelt biomasszából előállított etanol,

bb) bio-ETBE: bioetanol-alapon előállított etil-tercier-butiléter,

bc) biometanol: biomasszából előállított metanol,

bd) bio-MTBE: biometanol-alapon előállított metil-tercier-butiléter,

be) bio-DME: biomasszából előállított dimetiléter,

bf) bio-TAEE: bioetanol-alapon előállított tercier-amil-etil-éter,

bg) biobutanol: biomasszából előállított butanol,

bh) biodízel: növényi vagy állati olajból és zsírból előállított, dízelüzemanyag minőségű metilészter,

bi) E85: legalább 70%, legfeljebb 85% bioetanolt tartalmazó, üzemanyag célra előállított termék, amelynek térfogatszázalékos bioüzemanyag-hányada megfelel a bekevert bioetanol részarányának,

bj) szintetikus bioüzemanyag: biomasszából előállított szintézis gázból készített szintetikus szénhidrogén vagy szintetikus szénhidrogén-keverék (Fischer-Tropsch dízel),

bk) hidrogénnel kezelt növényi olaj: termokémiai úton hidrogénnel kezelt növényi vagy állati eredetű anyagból előállított folyékony szénhidrogén,

bl) biogáz: biomasszából kinyert, földgázminőségűre tisztított gáznemű üzemanyag vagy fagáz,

bm) biohidrogén: biomasszából és más megújuló energiával előállított hidrogén;

c) energiatartalom: az üzemanyag és a bioüzemanyag térfogatából, illetve tömegéből az *1. melléklet* szerint számított fűtőérték (MJ/l vagy MJ/kg);

d) üzemanyag: az európai uniós csatlakozással összefüggő egyes törvénymódosításokról, törvényi rendelkezések hatályon kívül helyezéséről, valamint egyes törvényi rendelkezések megállapításáról szóló 2004. évi XXIX. törvény (a továbbiakban: EUtv.) 143/D. § *a)* pontja szerinti termékek;

e) motorbenzin: az EUtv. 143/D. § *a)* pont *aa)* alpontja szerinti termék;

f) dízelgázolaj: az EUtv. 143/D. § *a)* pont *ab)* alpontja szerinti termék.

(2) Az üzemanyag, az üzemanyagba kevert bioüzemanyag, az E85 és a tiszta biodízel literben kifejezett mennyiségét +15 °C-ra átszámított térfogaton kell megállapítani. A +15 °C hőmérséklethez tartozó térfogatot a mérésügyről szóló 1991. évi XLV. törvény előírásainak megfelelően az MSZ ISO 3675 vagy az MSZ ISO 3838 jelű, a kőolajtermékek sűrűségének meghatározására vonatkozó szabványokban idézett MSZ ISO 91-1 szabványban ismertetettek szerint kell meghatározni.

Üzemanyagok kötelező bioüzemanyag-részaránya

3. §

(1) Az EUtv. 143/A. § (1) bekezdésében előírt kötelező bioüzemanyag-részarány a (2) bekezdés szerint meghatározott mennyiségek összegének és a forgalomba hozott üzemanyagok [kivéve az EUtv. 143/A. § (2) bekezdése szerinti üzemanyagot] energiatartalmának a hányadosa, százalékértékben, egytizedessel meghatározva.

(2) A kötelező bioüzemanyag-részarány számításánál

a) a motorbenzin esetében az energiatartalomban kifejezett forgalomba hozott mennyiség [kivéve az EUtv. 143/A. § (2) bekezdése szerinti motorbenzin mennyiségét] 3,1%-át,

b) a dízelgázolaj esetében az energiatartalomban kifejezett forgalomba hozott mennyiség [kivéve az EUtv. 143/A. § (2) bekezdése szerinti dízelgázolaj mennyiségét] 4,4%-át

kell figyelembe venni.

(3) Több telephellyel, illetve a jövedéki adóról és a jövedéki termékek forgalmazásának különös szabályairól szóló 2003. évi CXXVII. törvényben (a továbbiakban: Jöt.) meghatározott több engedéllyel rendelkező üzemanyag-forgalmazó esetén a mennyiséget összesítve kell meghatározni.

A forgalomba hozott bioüzemanyag mennyiségének nyomon követése és jelentése

4. §

(1) Az üzemanyag-forgalmazó által előállított, beszerzett, raktározott, szállított, forgalmazott tiszta vagy üzemanyagba bekevert bioüzemanyagok mennyiségének igazolásához szükséges okmányok:

a) a bioüzemanyag alapanyagának fajtájáról, és bioetanol esetében a biomassza Közösségben történő termeléséről a bioüzemanyag, illetve a bioüzemanyag-tartalmú üzemanyag gyártójának nyilatkozata;

b) az üzemanyag gyártmánylapja, vagy az üzemanyag minőségi bizonyítványa, vagy az EN ISO/IEC 17025 szerint akkreditált laboratórium, vagy az üzemanyag, illetve a bioüzemanyag előállítását végző ISO 9001 minőségirányítási rendszerrel rendelkező előállító laboratóriuma által kiállított igazolás, amelyből megállapítható az üzemanyagban lévő bioüzemanyag térfogatszázalékban (bioüzemanyagonként) vagy energiatartalom százalékában (összesen) kifejezett aránya és a bekevert üzemanyag 15 °C hőmérséklethez tartozó sűrűsége és térfogata.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott okmányok hiányában a bioüzemanyag az EUtv.-ben meghatározott forgalmazási kötelezettség teljesítésébe nem számítható be.

(3) Ha az üzemanyag-előállító vagy -forgalmazó különböző bioüzemanyag-tartalmú üzemanyagot a tárolás vagy szállítás során összekever, a keverést követően az üzemanyag bioüzemanyag-tartalma (térfogatszázalékban vagy energiatartalom százalékában) az összekevert üzemanyag-mennyiségek dokumentált bioüzemanyag-tartalma alapján számítással határozandó meg. A tárolótartályokban lévő üzemanyag bioüzemanyag-tartalmát minden naptári hónap utolsó napján az EN ISO/IEC 17025 szerint

akkreditált laboratórium vagy az üzemanyag előállítását végző, ISO 9001 minőségirányítási rendszerrel rendelkező előállító laboratóriumának vizsgálata alapján aktualizálni kell.

(4) Az EUtv. 143/B. § (2) bekezdésében előírt jelentést a *2. melléklet* szerinti adattartalommal kell elkészíteni.

(5) A jelentést a több telephellyel, illetve a Jöt.-ben meghatározott több engedéllyel rendelkező üzemanyag-forgalmazó telephelyenként külön-külön és összesítetten is köteles elkészíteni.

(6) Ha a motorbenzin előállítója a motorbenzinbe bioetanolt, bio-ETBE-t, bio-TAEE-t kever, választása szerint nyilvántartásaiban, bizonylatain és jelentésében ezek mennyiségét összevontan, bioetanol-egyenértékben is megadhatja. A bioetanol-egyenérték meghatározásához a bio-ETBE literben meghatározott mennyiségének 47%-a, a bio-TAEE literben meghatározott mennyiségének 40%-a vehető figyelembe.

(7) A vámhatóság az üzemanyag-forgalmazók jelentéseiből készített összesített adatokról, az adótitokra vonatkozó szabályok betartása mellett tájékoztatja az energiapolitikáért felelős minisztert.

(8) Az energiapolitikáért felelős miniszter a közlekedési ágazatban a bio-üzemanyagok, illetve más megújuló üzemanyagok használatának előmozdításáról szóló, az Európai Parlament és a Tanács 2003/30/EK irányelve 4. cikkében előírtak alapján teljesíti a jelentéstételi kötelezettségét az Európai Unió Bizottságának.

A bírság kiszabásával kapcsolatos szabályok

5. §

(1) A vámhatóság az EUtv. 143/C. § (1) bekezdés *b)* pontja szerinti jogsértés esetén a bírság mértékét az arányosság és a fokozatosság elvének figyelembevételével állapítja meg, különös tekintettel

a) a jogsértés súlyára,

b) a jogsértő állapot megszüntetésére tett, a hatóság eljárását megelőző magatartásra,

c) a jogsértő üzemanyag-forgalmazó korábbi jogsértő magatartására.

(2) Amennyiben az üzemanyag-forgalmazó bioüzemanyag-ellátásban beállott válsághelyzet következményeként hoz forgalomba a kötelező bioüzemanyag-részaránynak megfelelő mennyiségnél kevesebb bioüzemanyagot, a vámhatóság az EUtv. 143/C. § (1) bekezdés *a)* pontja alapján megállapított bírság összegét a jogsértő üzemanyag-forgalmazó kérelmére mérsékelheti, ha a körülményekből megállapítható, hogy a jogsértő személy az adott helyzetben a tőle elvárható körültekintéssel járt el. A bioüzemanyag-ellátásban beállott válsághelyzetnek kell tekinteni a bioüzemanyagok termelésében beállott nagymértékű kapacitás-kiesést, az üzemanyag-forgalmazónál, illetve annak ellátójánál bekövetkezett tartós üzemzavart vagy a bioüzemanyagok európai kereskedelmében bekövetkezett zavart, amennyiben ezek következtében az üzemanyag-forgalmazó igazoltan nem volt képes a kötelezettség teljesítéséhez szükséges bioüzemanyag-mennyiséget beszerezni.

(3) Az (1) bekezdés szerinti bírság ismételten is kiszabható.

(4) A vámhatóság a bírságot az EUtv. 143/C. § (1) bekezdése szerinti jogsértésről való tudomásszerzésétől számított hat hónapon belül, de legkésőbb a jogsértés elkövetésétől – az EUtv. 143/C. § (1) bekezdés *a)* pontja szerinti jogsértés esetén a tárgyhónap utolsó napjától – számított öt éven belül szabhatja ki.

(5) A bírság mértékét ezer forintra való kerekítéssel kell megállapítani.

(6) A bírságot az azt megállapító határozat jogerőre emelkedésétől számított 8 napon belül kell a vámhatóság számlájára megfizetni.

(7) A jogerősen kiszabott bírság részletekben történő megfizetésének vagy halasztott megfizetésének engedélyezésére az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvénynek a részletfizetésre és fizetéshalasztásra vonatkozó rendelkezéseit kell értelemszerűen alkalmazni.

Záró rendelkezések

6. §

(1) Ez a rendelet 2009. július 1-jén lép hatályba.

(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a bioüzemanyagok és más megújuló üzemanyagok közlekedési célú felhasználásának egyes szabályairól szóló 42/2005. (III. 10.) Korm. rendelet.

(3) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a Vám- és Pénzügyőrség szervezetéről, valamint egyes szervek kijelöléséről szóló 314/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: VPKr.) 15. § (1) bekezdése a következő új *p)* ponttal egészül ki, egyidejűleg a jelenlegi *p)* pont jelölése *q)* pontra változik:

(A hatósági jogkörrel rendelkező alsó fokú szervek feladata és hatásköre:)

„*p)* ellátják az európai uniós csatlakozással összefüggő egyes törvénymódosításokról, törvényi rendelkezések hatályon kívül helyezéséről, valamint egyes törvényi rendelkezések megállapításáról szóló 2004. évi XXIX. törvény (a továbbiakban: EUtv.) 143/A–143/D. §-a, illetve a bioüzemanyagok közlekedési célú felhasználásának előmozdítására vonatkozó egyes rendelkezések végrehajtásának szabályairól szóló kormányrendelet szerinti nyilvántartások és bizonylatok helyszíni ellenőrzésével kapcsolatos feladatokat,”

(4) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a VPKr. 15. § (2) bekezdése a következő *j)* ponttal egészül ki:

[A regionális ellenőrzési központok feladata és hatásköre – az (1) bekezdés b), c), f), g), k) és i) pontjában meghatározottakon túl:]

„*j)* ellátják az EUtv. 143/A–143/D. §-a, illetve a bioüzemanyagok közlekedési célú felhasználásának előmozdítására vonatkozó egyes rendelkezések végrehajtásának szabályairól szóló kormányrendelet szerinti kötelező bioüzemanyag-részarány és az előírt jelentések teljesítésének ellenőrzésével, valamint az ahhoz kapcsolódó bírságok kiszabásával összefüggő feladatokat."

(5) A VPKr. 18. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A Kormány az EUtv. szerint kötelező bioüzemanyag-részarány teljesítésének ellenőrzésére és bírság kiszabására jogosult hatóságként a Vám- és Pénzügyőrséget jelöli ki."

(6) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a mezőgazdaságban felhasznált gázolaj utáni jövedékiadó-visszatérítés feltételeiről és szabályairól szóló 341/2007. (XII. 15.) Korm. rendelet 4. § (2) bekezdésének „legalacsonyabb" szövegrésze és (3) bekezdése hatályát veszti.

(7) E rendelet hatálybalépését követő napon a (2)–(7) bekezdés hatályát veszti.

(8) Ez a rendelet a közlekedési ágazatban a bioüzemanyagok, illetve más megújuló üzemanyagok használatának előmozdításáról szóló, 2003. május 8-i 2003/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

Bajnai Gordon s. k.,
miniszterelnök

1. melléklet
a 138/2009. (VI. 30.) Korm. rendelethez

A közlekedési célú üzemanyagok és bioüzemanyagok energiatartalma

A)

Üzemanyag, bioüzemanyag	Energiatartalom térfogatra vetítve (fűtőérték, MJ/l)
Bioetanol	21
Bio-ETBE	27 (ebből 37% megújuló energiaforrásból)
Biometanol	16
Bio-MTBE	26 (ebből 22% megújuló energiaforrásból)
Bio-DME	19
Bio-TAEE	29 (ebből 29% megújuló energiaforrásból)
Biobutanol	27
Biodízel	33
Szintetikus bioüzemanyag (Fischer-Tropsch dízel)	34
Tiszta növényi olaj	34
Hidrogénnel kezelt növényi olaj	34
Motorbenzin	32
Dízelgázolaj	36

B)

Üzemanyag, bioüzemanyag	Energiatartalom tömegre vetítve (fűtőérték, MJ/kg)
Biogáz	50

2. melléklet
a 138/2009. (VI. 30.) Korm. rendelethez

Az üzemanyag-forgalmazó havi jelentésének adattartalma

1. Az üzemanyag-forgalmazó azonosító adatai
a) Név, cégnév
b) Adószám
c) Adóraktári, bejegyzett kereskedői, nem bejegyzett kereskedői, jövedéki engedély száma

2. Forgalomba hozott üzemanyag mennyisége (liter vagy MJ), ide nem értve annak az üzemanyagnak a mennyiségét, melyet a bioüzemanyag-részarány számításánál figyelmen kívül kell hagyni
a) Motorbenzin
b) Dízelgázolaj

3. A forgalomba hozott bioüzemanyag mennyisége összesen (liter vagy MJ), ide nem értve annak a bioüzemanyagnak a mennyiségét, melyet a bioüzemanyag-részarány számításánál figyelmen kívül kell hagyni

4. A forgalomba hozott üzemanyag energiatartalmára a kötelező bioüzemanyag-részarány alapján eső bioüzemanyag-mennyiség energiatartalmának levezetése (MJ)
a) Motorbenzin alapján
b) Dízelgázolaj alapján
c) Összesen

5. A kötelező bioüzemanyag-részaránynak megfelelő mennyiség (kötelező bioüzemanyag-részaránnyal meghatározott bioüzemanyag-mennyiség energiatartalmának) és a tárgyhónapban ténylegesen forgalomba hozott bioüzemanyag-mennyiség energiatartalmának különbsége (MJ)

A Kormány 139/2009. (VI. 30.) Korm. rendelete

a földgázellátásról szóló 2008. évi XL. törvény rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 19/2009. (I. 30.) Korm. rendelet módosításáról

A Kormány a földgázellátásról szóló 2008. évi XL. törvény 132. § 9. pontjában kapott felhatalmazás alapján – az Alkotmány 35. § (1) bekezdés *b)* pontjában meghatározott feladatkörében eljárva – a következőket rendeli el:

1. §

A földgázellátásról szóló 2008. évi XL. törvény rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 19/2009. (I. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Vhr.) a következő 66/A. §-sal egészül ki:

„66/A. § (1) A földgáztermelő csak a *11. számú melléklet*nek megfelelő minőségű földgázt táplálhatja be a szállító- vagy az elosztóvezetékbe.

(2) Azt a földgázt, amely a mindenkor érvényes – a földgáz minőségi követelményeit tartalmazó – nemzeti szabvány, vagy az azzal egyenértékű európai szabvány – a *11. számú mellékletben* foglalt határértékekkel összhangban álló – követelményeinek megfelel, úgy kell tekinteni, mint amely megfelel e rendelet követelményeinek.

(3) A szállítóvezetékhez való csatlakozás nem tagadható meg, ha a földgáztermelő által betáplált földgáz miatt a szállítóvezeték kiadási pontjain a földgáz fűtőértéke 5%-nál nem nagyobb mértékben változik a betáplálást megelőző gázév átlagos földgáz-fűtőértékéhez képest és a betáplált földgáz minősége megfelel a *11. számú melléklet* szerinti határértékeknek. Ezen követelmény teljesülését a betáplálási pont körzetében kiépített műszaki megoldással kell biztosítani és ellenőrizni.

(4) Ha a földgáztermelő által betáplált földgáz miatt a szállítóvezeték kiadási pontjain a földgáz fűtőértéke 5%-nál nagyobb mértékben változik a betáplálást megelőző gázév átlagos földgáz-fűtőértékéhez képest, a Hivatal a földgáztermelő kérelmére engedélyezheti a *11. számú mellékletben* meghatározott határértékeknek megfelelő minőségű földgáz szállítóvezetékbe történő betáplálását és egyidejűleg meghatározza a betáplálás e rendeletben foglaltakkal egyenértékű műszaki és technikai megoldást biztosító egyedi feltételeit.

(5) A földgázszállító minden év július 31-ig közzéteszi a megelőző gázévben a szállítóvezeték átadási pontjain mért átlagos földgáz-fűtőértékeket.”

2. §

A Vhr. 67. § (2) bekezdése a következő *d)* ponttal egészül ki:

(A földgáztermelő ajánlatkérésének tartalmaznia kell:)

„*d)* nyilatkozatot arról, hogy a betáplálni kívánt és a földgáztermelő által bizonylatolt minőségű földgáz megfelel a 66/A. § (4)–(5) bekezdésében meghatározott követelményeknek.”

3. §

A Vhr. 68. § (1) bekezdése a következő *h)* ponttal egészül ki:

(A szállító- vagy elosztóvezetékhez csatlakozó földgáztermelő köteles:)

„*h)* a saját rendszerén olyan műszaki megoldást és eszközt alkalmazni, amely képes azonnal megszüntetni a nem megfelelő minőségű földgáz betáplálását, továbbá a betáplálást azonnal megszüntetni, ha a termelt földgáz nem felel meg a 67. § (2) bekezdés *d)* pontja szerinti nyilatkozatban foglaltaknak. Ha a földgáztermelő ezen kötelezettségeinek nem tesz eleget, a nem megfelelő minőségű földgáz betáplálásából eredő károkat köteles megtéríteni.”

4. §

A Vhr. az e rendelet *melléklete* szerinti *11. számú melléklettel* egészül ki.

5. §

(1) Ez a rendelet 2009. július 1-jén lép hatályba, és az e rendelet 1–4. §-a a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

(2) A rendelet tervezetének a műszaki szabványok és szabályok, valamint az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok terén információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, – a 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított – 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 8–10. cikkében előírt egyeztetése megtörtént.

Bajnai Gordon s. k.,
miniszterelnök

Melléklet a 139/2009. (VI. 30.) Korm. rendelethez

„11. számú melléklet a 19/2009. (I. 30.) Korm. rendelethez

A földgáz minőségi követelményei

1. Égési jellemzők

A földgáz égési-jellemzők értékeinek a következő táblázat szerinti értékhatárokon belül kell lenniük.

A gázcsoport jele	2H	2S
Jellemző	Határérték	
Wobbe-szám[1]	45,66–54,76 MJ/m^3 (12,68–15,21 kWh/m^3)	36,29–41,58 MJ/m^3 (10,08–11,55 kWh/m^3)
Névleges Wobbe-szám	50,72 MJ/m^3 (14,09 kWh/m^3)	39,11 MJ/m^3 (10,86 kWh/m^3)
Felső hőérték	31,00–45,28 MJ/m^3 (8,61–12,58 kWh/m^3)	
Alsó hőérték	27,94–40,81 MJ/m^3 (7,76–11,34 kWh/m^3)	

A földgáz felső és az alsó hőérték értékhatárokon belüli konkrét értékét szerződésben kell meghatározni.

Az égési jellemzők meghatározásánál az MSZ ISO 6976 és az MSZ ISO 6974 szabvány szerinti vizsgálati módszereket kell alkalmazni.

2. Szennyezőanyag-tartalom

A földgáz megengedett szennyezőanyag-tartalmának a következő táblázat szerinti értékhatároknak megfelelőnek kell lenniük.

Jellemző	Határérték
Összes illó kéntartalom	legfeljebb 100 mg/m^3
Hidrogén-szulfid-tartalom	legfeljebb 20 mg/m^3
Szilárdanyag-tartalom	legfeljebb 5 mg/m^3
Oxigéntartalom (V/V)	legfeljebb 0,2%

Az összes illó kéntartalom meghatározásánál az MSZ989, az MSZ ISO 6326-1, az MSZ ISO 6326-2[2] és az MSZ EN ISO 6326-3, a hidrogén-szulfid-tartalom meghatározásánál az MSZ ISO 6326-2, az oxigéntartalom meghatározásánál az MSZ ISO 6974 szabványok szerinti vizsgálati módszereket kell alkalmazni.

3. Egyéb követelmények

A földgáz egyéb jellemzőire vonatkozó követelményeknek meg kell felelniük a következő táblázat szerinti értékhatároknak.

A szolgáltatott földgáz	Szállítóvezetéki	Szigetüzemi
Jellemző	Határérték	
Vízgőztartalom	legfeljebb 0,17 g/m^3	legfeljebb 1,0 g/m^3
Szénhidrogén harmatpont 4 MPa nyomáson	legfeljebb 4 °C	–
engedélyezési nyomáson	–	legfeljebb 4 °C
Szagszint az alsó robbanási határ 20%-ának megfelelő gáz-levegő arány esetén a felhasználói berendezésnél	2-es szagszint	

[1] A felső hőértékből számított.
[2] Döntő vizsgálati módszer.

A szolgáltatott földgáz	Szállítóvezetéki	Szigetüzemi
Jellemző	Határérték	
Nyomás (túlnyomás) a felhasználói átadás helyén	1,8–3,3 kPa (18–33 mbar)	
Kisnyomású földgáz esetén		
Névleges nyomás	2,5 kPa (25 mbar)	
Növelt kisnyomású földgáz esetén	7,5–10,0 kPa (75–100 mbar)	
Névleges nyomás	8,5 kPa (85 mbar)	

A vízgőztartalom meghatározásánál az MSZ ISO 11541, a szénhidrogén harmatpont meghatározásánál az MSZ ISO 6974, a szag jellemzőinek meghatározásánál az MSZ-09-74.0011-5 szabványok szerinti vizsgálati módszereket kell alkalmazni.”

V. A Kormány tagjainak rendeletei

A földművelésügyi és vidékfejlesztési miniszter 76/2009. (VI. 30.) FVM rendelete

az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból az erdészeti célra használt géppark fejlesztéséhez és korszerűsítéséhez nyújtandó támogatások részletes feltételeiről szóló 144/2008. (XI. 7.) FVM rendelet módosításáról

A mezőgazdasági, agrár-vidékfejlesztési, valamint halászati támogatásokhoz és egyéb intézkedésekhez kapcsolódó eljárás egyes kérdéseiről szóló 2007. évi XVII. törvény 81. § (3) bekezdés *a)* pontjában kapott felhatalmazás alapján, a földművelésügyi és vidékfejlesztési miniszter feladat- és hatásköréről szóló 162/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § *a)* pontjában meghatározott feladatkörben eljárva, a következőket rendelem el:

1. §

Az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból az erdészeti célra használt géppark fejlesztéséhez és korszerűsítéséhez nyújtandó támogatások részletes feltételeiről szóló 144/2008. (XI. 7.) FVM rendelet 1. számú melléklete e rendelet *melléklete* szerint módosul.

2. §

E rendelet a kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba azzal, hogy rendelkezéseit a folyamatban lévő ügyekben is alkalmazni kell.

Gráf József s. k.,
földművelésügyi és vidékfejlesztési miniszter

Melléklet
a 76/2009. (VI. 30.) FVM rendelethez

Az R. 1. számú mellékletében található ***Értékelés*** cím, *Horizontális szempontok* alcím alatt található táblázat utolsó két sora helyébe a következő szövegrész lép:

”

Összesen:			max: **69** pont
Mindösszesen:			max: **111** pont

”

A földművelésügyi és vidékfejlesztési miniszter 77/2009. (VI. 30.) FVM rendelete

az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból nyújtott agrár-környezetgazdálkodási támogatások igénybevételének részletes feltételeiről szóló 61/2009. (V. 14.) FVM rendelet módosításáról

A mezőgazdasági, agrár-vidékfejlesztési, valamint halászati támogatásokhoz és egyéb intézkedésekhez kapcsolódó eljárás egyes kérdéseiről szóló 2007. évi XVII. törvény 81. §-a (3) bekezdésének *a)* pontjában kapott felhatalmazás alapján, a földművelésügyi és vidékfejlesztési miniszter feladat- és hatásköréről szóló 162/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. §-ának *a)* pontjában meghatározott feladatkörben eljárva a következőket rendelem el:

1. §

(1) Az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból nyújtott agrár-környezetgazdálkodási támogatások igénybevételének részletes feltételeiről szóló 61/2009. (V. 14.) FVM rendelet (a továbbiakban: R.) 2. § 56. pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

[E rendelet alkalmazásában:]

„56. *szálas pillangós takarmánynövények:* lucerna, bükköny-félék, vöröshere, bíborhere, fehér here, korcshere, perzsa here, alexandriai here, somkóró, takarmány baltacím, szarvaskerep, nyúlszapuka, szeradella, borsó, tarka koronafürt, görögszéna, fehérvirágú somkóró vagy ezen növények keveréke, füves keveréke;”

(2) Az R. 2. § 58. pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

[E rendelet alkalmazásában:]

„58. *szemeskukorica:* hibrid kukorica, kukorica, pattogatni való kukorica;”

2. §

Az R. 5. § (3) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(3) Amennyiben adott földterület tekintetében a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (a továbbiakban: MNV Zrt.) gyakorolja a tulajdonosi jogokat és a földhasználó az (1) bekezdésben foglaltaktól eltérően nem rendelkezik földhasználati joggal a teljes támogatási időszakra, akkor legkésőbb 2010. május 15-ig rendelkeznie kell a teljes támogatási időszakra vonatkozóan bejegyzett földhasználati jogosultsággal, illetve az MNV Zrt. vagy a vagyonkezelő arra vonatkozó nyilatkozatával, hogy a támogatható földterületet a teljes támogatási időszak alatt használhatja.”

3. §

Az R. 9. § (2) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(2) Amennyiben az (1) bekezdés szerinti túlnyúlt terület egy másik kötelezettségvállalással érintett egybefüggő területet érint, akkor azon kötelezettségvállalással érintett egybefüggő terület célprogramjának előírásait kell a teljes tábla területén betartani, amelyikben nagyobb arányban helyezkedik el a tábla, azonban a tábla vonatkozásában a támogatási jogosultság és a támogatási összeg megállapításakor a kötelezettségvállalással érintett egybefüggő területen belüli táblarész kerül elfogadásra.”

4. §

(1) Az R. 14. § (2) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(2) A 3. § (1) bekezdésének *c)* pontjának *ca)–cb)* alpontjaiban meghatározott célprogramok esetében a tápanyag-gazdálkodási tervet a talajvizsgálati eredmények, valamint a 19. számú melléklet szerint vett minta legalább N, P, K, Ca és Mg paraméterekre történő levélanalízisének eredménye alapján kell elkészíteni.”

(2) Az R. 14. § (6) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(6) Szennyvíziszap, szennyvíziszapot tartalmazó komposzt kihelyezésére a szennyvizek és szennyvíziszapok mezőgazdasági felhasználásának és kezelésének szabályairól szóló 50/2001. (IV. 3.) Korm. rendelet előírásainak betartása mellett van lehetőség.”

(3) Az R. 14. § (7) bekezdésének *d)* pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

[A tápanyag-gazdálkodási terv elkészítése során:]

„*d)* tápanyag-utánpótlásra felhasználható anyagok:

da) a termésnövelő anyagok engedélyezéséről, tárolásáról, forgalmazásáról és felhasználásáról szóló 36/2006. (V. 18.) FVM rendeletnek megfelelő anyag;

db) EK jelölésű műtrágya;

dc) szervestrágya (az állatfaj megadásával);

de) szennyvíziszap, szennyvíziszapot tartalmazó komposzt.”

5. §

Az R. 16. § (6) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(6) Az 58. § (4) bekezdés *d)* és *g)* pontjai, 59. § (4) bekezdés *e)* és *h)* pontjai, 60. § (4) bekezdés *e)* és *h)* pontjai, valamint 65. § (4) bekezdés *d)* és *g)* pontjai szerinti előírásokat nem kell alkalmazni az adott táblára vonatkozóan, amennyiben a táblán a teljes támogatási időszak alatt évelő szálas pillangós takarmánynövény termesztése történik.”

6. §

Az R. 17. § (4) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(4) A nem alkalmazható növényvédőszer-hatóanyagokat, valamint az azokat tartalmazó növényvédő szerek körét az IH a Tv. 14. § (1) bekezdés *c)* pontjának *cg)* alpontja alapján a támogatási kérelem benyújtásának évében augusztus 31-ig, ezt követően évente január 31-ig közleményben teszi közzé."

7. §

(1) Az R. 31. § (1) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(1) A támogatási kérelmeket elektronikus úton kell benyújtani 2009. június 1. és július 25. között."

(2) Az R. 31. § (9) bekezdésének *a)* pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

[A támogatási kérelem benyújtása során:]

„*a)* mellékelni kell a 3. számú melléklet szerinti, a támogatási kérelem pontozásához szükséges dokumentumokat, illetve ahol a rendelet lehetővé teszi, másolat esetén a kérelmező aláírásával hitelesített másolati példányt;"

8. §

(1) Az R. 33. § (2) bekezdés helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(2) A középfokú agrárvégzettségért járó többletpont a 23/2007. (IV. 17.) FVM rendelet 5/a. számú mellékletében meghatározott végzettséggel rendelkező természetes személyeknek és gazdasági társaságoknak adható. Ez utóbbi esetben a többletpont a társaság vezető tisztségviselőjének, alkalmazottjának vagy tagjának a hivatkozott melléklet szerinti középfokú agrárvégzettsége alapján adható. Családi gazdaságok esetében a középfokú agrárvégzettségért járó többletpont akkor kerül beszámításra, ha a családi gazdaság vezetője vagy a családi gazdaság tagja rendelkezik a szakirányú végzettséggel."

(2) Az R. 33. § (4) és (5) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(4) Szaktanácsadási szolgáltatói szerződéssel rendelkező kérelmezők esetében akkor adható többletpont, ha a kérelmező a szaktanácsadási szolgáltatói szerződést a támogatási kérelem benyújtásának évében kötötte

a) a Szaktanácsadói Névjegyzékről szóló 95/1999. (XI. 5.) FVM rendelet szerinti névjegyzékben szereplő szaktanácsadóval, vagy

b) a mező- és erdőgazdálkodási, valamint az élelmiszer-ipari tevékenységhez kapcsolódó szakértői működés engedélyezésével kapcsolatos eljárásról szóló 61/1994. (XI. 8.) FM rendelet szerinti szakértői engedéllyel rendelkező szakértővel, vagy

c) a közös agrárpolitika keretébe tartozó egyes támogatási rendszerek működését segítő mezőgazdasági szaktanácsadási rendszerről szóló 73/2007. (VII. 27.) FVM rendelet alapján nyilvántartásba vett Területi Szaktanácsadási Központtal.

(5) A (4) bekezdés szerinti többletpont abban az esetben is adható, ha a kérelmező olyan szaktanácsadó, aki szerepel a (4) bekezdés valamely pontjában hivatkozott szaktanácsadói névjegyzékben, vagy rendelkezik szakértői engedéllyel."

(3) Az R. 33. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Azon felsőfokú agrárvégzettségek esetében, amelyek nem szerepelnek a 4. számú mellékletben, de az azoknak megfeleltethető középfokú végzettség szerepel a 23/2007. (IV.17.) FVM rendelet 5/a. számú mellékletében, a középfokú agrárvégzettségért járó többletpont kerül beszámításra."

9. §

Az R. 34. § (6) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(6) Az (1), (3) és (4) bekezdés esetén a pontozás a támogatási kérelem benyújtási időszak utolsó napján a 10. § (1) bekezdés szerinti nyilvántartásokban a kérelmező tenyészetébe bejelentett állatállományon alapul. A pontozás alapjául szolgáló állattartást az MVH a területazonosítási kérelem elbírálásakor a 10. § (1) bekezdés szerinti nyilvántartásokban ismételten ellenőrzi."

10. §

Az R. 52. §-a a következő (9) bekezdéssel egészül ki:

„(9) Az általános kötelezettségeknek való meg nem felelés jogkövetkezményei összeadódnak."

11. §

Az R. 55. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Nem kerül alkalmazásra jogkövetkezmény, amennyiben a támogatásra jogosult teljesíti a 69. § (4) bekezdés *b)* pontjának *bl)* alpontjában foglaltakat, de ezzel a terület méretéből adódóan túllépi a 69. § (4) bekezdés *b)* pontjának *bd)* alpontjában foglalt előírás szerinti maximális kaszálatlanul hagyandó területnagyságot."

12. §

Az R. 59. § (6) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:

„(6) A támogatási kérelemhez mellékelni kell a tulajdoni lap harminc napnál nem régebbi hiteles másolatát arról,

hogy a célprogramba bevinni kívánt területhez tartozó lakott terület az ingatlan-nyilvántartásban a 2. § 60. pontjában meghatározottak szerint van bejegyezve, és a tulajdoni lapon szereplő ingatlan részben vagy egészben a kérelmező tulajdonában vagy haszonélvezetében van."

13. §

Az R. 65. § (4) bekezdés *f)* pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

[A célprogram előírásai:]

„*f)* a célprogram 5 éve alatt a vetésszerkezeten belül a főnövény vonatkozásában szemeskukorica, csemegekukorica, burgonya, csicsóka, dohány, cukorrépa, takarmányrépa és a napraforgó együttes részaránya legfeljebb 20% lehet;"

14. §

Az R. 66. § (4) bekezdés *f)* pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

[A célprogram előírásai:]

„*f)* a célprogram 5 éve alatt a célprogramba bevitt teljes területen a következő vetésszerkezet betartása kötelező a fővetésű növények tekintetében: az őszi vetésű vagy évelő növények aránya legalább 60% és a tavaszi vetésű növények aránya legfeljebb 40% lehet, valamint az alábbi növények összesített részaránya el kell, hogy érje a 20%-ot: köles, pohánka, cirkok, szudáni fű, mohar, rostkender, baltacim, bükkönyök, somkóró, homoki bab, lucerna, facélia, tarka koronafürt, csillagfürt;"

15. §

Az R. 73. § (2) bekezdés *b)* pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

[Támogatási időszak teljes időtartama alatti jogosultsági feltételek:]

„*b)* az integrált szőlő- és gyümölcstermesztési támogatásra jogosult minden gyümölcs faj és szőlő, a *9. számú mellékletben* meghatározottak szerint, kivéve faiskola, csemetekert;"

16. §

Az R. 74. § (2) bekezdés *b)* pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

[Támogatási időszak teljes időtartama alatti jogosultsági feltételek:]

„*b)* az ökológiai szőlő- és gyümölcstermesztési támogatásra jogosult minden gyümölcsfaj homogén vagy vegyes állományban és szőlő, a *9. számú mellékletben* meghatározottak szerint, kivéve faiskola, csemetekert;"

17. §

Az R. 75. § (2) bekezdés *b)* pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

[Támogatási időszak teljes időtartama alatti jogosultsági feltételek:]

„*b)* jogosult gyümölcs fajok: alma, körte, birs, naspolya, szilva, cseresznye, meggy, kajszi, őszibarack, dió, mogyoró, mandula, szelídgesztenye homogén vagy vegyes állományban a *9. számú mellékletben* meghatározottak szerint, kivéve faiskola, csemetekert."

18. §

(1) Az R. 3. számú melléklete helyébe e rendelet *1. számú melléklete* lép.

(2) Az R. 4. számú melléklete e rendelet *2. számú melléklete* szerint módosul.

(3) Az R. 9. számú melléklete helyébe e rendelet *3. számú melléklete* lép.

(4) Az R. 10. számú melléklete helyébe e rendelet *4. számú melléklete* lép.

(5) Az R. 22. számú mellékletének címe helyébe a „Célprogramok teljesítéséhez köthető legfontosabb adminisztrációs tevékenységek összefoglaló táblázata" szövegrész lép.

19. §

Az R. 18. § (5) bekezdésében a „2009. július 1-jéig" szövegrész helyébe a „2009. augusztus 1-jéig" szövegrész lép, az R. 34. § (2) és (4) bekezdéseiben az „április 15. és június 30. között" szövegrész helyébe az „április 15. és július 25. között" szövegrész lép.

20. §

(1) Az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból nem termelő mezőgazdasági beruházásokhoz nyújtandó támogatások részletes feltételeiről szóló 33/2008. (III. 27.) FVM rendelet [a továbbiakban: 33/2008. FVM rendelet (III. 27.)] 3. § a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az (5) bekezdéstől eltérően, az (1) bekezdés *b)* pont *bc)* alpontja szerinti támogatás esetében a 10. § (1) bekezdés *b)* pontja szerinti jogosultság alapján abban az esetben igényelhető támogatás, ha a terület több mint 50%-a a 10. § (1) bekezdés *b)* pontjában előírt lejtésszögű."

(2) A 33/2008. FVM rendelet (III. 27.) 16. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Támogatási kérelem 2009-ben június 1. és július 25. között, azt követően pedig évente június 1. és jú-

nius 30. között nyújtható be elektronikus úton. A támogatási kérelem mellékleteit írott formában, postai úton kell benyújtani, az elektronikusan benyújtott kérelemmel azonos támogatási kérelem benyújtási időszakban az ügyfél lakhelye/székhelye szerint illetékes Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Hivatal (a továbbiakban: MVH) kirendeltséghez."

21. §

E rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba azzal, hogy rendelkezéseit a folyamatban lévő ügyekben is alkalmazni kell.

Gráf József s. k.,
földművelésügyi és vidékfejlesztési miniszter

1. számú melléklet a 77/2009. (VI. 30.) FVM rendelethez

„3. számú melléklet a 61/2009. (V. 14.) FVM rendelethez

A támogatási kérelmek részletes pontozási szempontrendszere

I. Szántóföldi agrár-környezetgazdálkodási célprogram csoport

	Pontozási szempontok szántóföldi célprogramok esetén	Értékelés/ellenőrzés módja	Célprogramok					
			Integrált szántóföldi növénytermesztés	Tanyás gazdálkodás	Ökológiai szántóföldi növénytermesztés	Természetvédelmi célú szántóföldi növénytermesztés (túzok, vadlúd-darú, madár és apróvad illetve kék vércse élőhely-fejlesztési előírásokkal)	Vízerózió elleni	Széleróziós elleni
Területi szempontok								
1	Natura 2000*	MePAR fedvény	6	6	10	12	6	6
2	Nitrát-érzékeny*	MePAR fedvény	10	8	8	6	12	12
3	Sérülékeny vízbázisú védőterület*	MePAR fedvény	6	6	6	6	10	10
4	Kedvezőtlen Adottságú Terület*	MePAR fedvény	10	10	6	6	10	10
5	*MTÉT zónarendszer - max adható**	MePAR fedvény	0	0	0	10	0	0
	A zóna		0	0	0	10	0	0
	B zóna		0	0	0	6	0	0
	C zóna		0	0	0	4	0	0
6	*VTT térszintek - max adható**	MePAR fedvény	8	10	10	0	0	0
	ármentes szint		8	10	10	0	0	0
	alacsony és magas ártér		0	0	0	0	0	0
	mélyártér		0	0	0	0	0	0
7	Hátrányos helyzetű terület (a kérelmező lakhelye/székhelye)	311/2007. (XI.17.) Korm. rendelet, 240/2006. (XI.30.) Korm. rendelet szerint	6	6	6	6	6	6
Egyéb szempontok								
8	Korábbi NVT AKG résztvevő (szántóföldi célprogramban)	MVH adatbázis	9	9	9	9	9	9
9	Szaktanácsadóval kötött szerződés	szerződés másolata	5	5	5	5	5	5
10	Agrár végzettség							
	Agrár felsőfokú végzettség	Oklevél másolata	8	8	8	8	8	8
	Agrár középfokú végzettség	Bizonyítvány másolata	4	4	4	4	4	4
		Családi gazdaság nyilvántartásba vételéről szóló határozat másolata**						
11	Fiatal gazdálkodó	határozat alapján	5	5	5	5	5	5
12	Elismert termelői csoport, vagy zöldség-gyümölcs termelői csoport, vagy termelői szervezeti tagság***	Igazolás	9	9	9	9	9	9
13	Állattállománnyal rendelkezik	ENAR nyilvántartás	12	10	10	10	12	12
14	A célprogramban teljes szántóterülete*	2009. évi egységes kérelem						
	kevesebb mint 25%		2	0	0	2	2	2
	25%, vagy annál több, de kevesebb mint 50%		3	0	2	4	4	4
	50%, vagy annál több, de kevesebb mint 75%		4	4	4	6	6	6
	75%, vagy annál több		6	8	8	8	8	8
	összesen:		**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

*Adminisztratív ellenőrzés után vizsgálva

** A családi gazdaságok létrehozásáról, nyilvántartásba vételéről, működtetéséről, valamint kiemelt támogatásukról szóló 326/2001. (XII. 30.) Korm. Rendelet 4. § (3) bekezdés szerinti határozat másolata

*** csőd-, felszámolási és végelszámolási eljárás alatt nem álló termelői csoport, illetve termelő szervezet

II. Gyepgazdálkodási agrár-környezetgazdálkodási célprogram csoport

	Pontozási szempontok gyepgazdálkodási célprogramok esetén	Értékelés/ellenőrzés módja	Célprogramok				
			Extenzív gyepgazdálkodás	Ökológiai gyepgazdálkodás	Természetvédelmi célú gyepgazdálkodási célprogramok (tőzok, illetve éllőhelyvédelm előírásokkal)	Környezetvédelmi célú gyeptelepítés	Természetvédelmi célú gyeptelepítés
Területi szempontok							
1	Natura 2000*	MePAR fedvény	12	12	12	8	12
2	Nitrát-érzékeny*	MePAR fedvény	6	6	6	10	6
3	Sérülékeny vízbázisú védőterület*	MePAR fedvény	3	3	3	8	6
4	Kedvezőtlen adottságú terület*	MePAR fedvény	10	8	10	10	10
5	*MTÉT zónarendszer - max adható**	MePAR fedvény	*0*	*0*	*10*	*0*	*10*
	A zóna		0	0	10	0	10
	B zóna		0	0	6	0	6
	C zóna		0	0	4	0	4
6	*VTT térszintek - max adható**	MePAR fedvény	*10*	*10*	*0*	*11*	*3*
	ármentes szint		5	5	0	4	3
	alacsony és magas ártér		10	10	0	8	3
	mélyártér		5	5	0	11	3
7	Hátrányos helyzetű terület (a kérelmező lakhelye/székhelye)	311/2007. (XI.17.) Korm. rendelet, 240/2006. (XI.30.) Korm. rendelet szerint	6	6	6	6	6
Gazdálkodási szempontok							
8	Korábbi NVT AKG résztvevő (gyepgazdálkodási célprogramban, vagy gyeptelepítés esetén szántóföldi célprogramban)	MVH adatbázis	9	9	9	9	9
9	Szaktanácsadóval kötött szerződés	szerződés másolata	5	5	5	5	5
10	Agrár végzettség						
	Agrár felsőfokú végzettség	Oklevél másolata	6	6	6	6	6
	Agrár középfokú végzettség	Bizonyítvány másolata	3	3	3	3	3
		Családi gazdaság nyilvántartásba vételéről szóló határozat másolata**					
11	Fiatal gazdálkodó	Határozat alapján	5	5	5	5	5
12	Elismert termelői csoport***, vagy tenyésztőszervezeti tagság	Igazolás	8	6	8	8	8
13	Védett őshonos állattal rendelkezik	ENAR nyilvántartás	8	8	8	10	10
14	Ökológiai gazdálkodásból származó állattal rendelkezik	Ökológiai ellenőrző szervezet igazolása másolata	4	8	4	4	4
15	A célprogramban teljes gyepterülete*	2009.évi egységes kérelem					
	kevesebb mint 25%		2	0	2	0	0
	25%, vagy annál több, de kevesebb mint 50%		4	2	4	0	0
	50%, vagy annál több, de kevesebb mint 75%		6	4	6	0	0
	75%, vagy annál több		8	8	8	0	0
	összesen:		**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

*Adminisztratív ellenőrzés után vizsgálva

** A családi gazdaságok létrehozásáról, nyilvántartásba vételéről, működtetéséről, valamint kiemelt támogatásukról szóló 326/2001. (XII. 30.) Korm. Rendelet 4. § (3) bekezdés szerinti határozat másolata

*** csőd-, felszámolási és végelszámolási eljárás alatt nem álló termelői csoport

III. Ültetvényekre vonatkozó agrár-környezetgazdálkodási célprogram csoport

	Pontozási szempontok ültetvényekre vonatkozó célprogramok esetén	Értékelés/ellenőrzés módja	Célprogramok		
			Integrált gyümölcs és szőlőtermesztés	Ökológiai gyümölcs és szőlőtermesztés	Hagyományos gyümölcstermesztés
Területi szempontok					
1	Natura 2000*	MePAR fedvény	6	8	12
2	Nitrát-érzékeny*	MePAR fedvény	10	9	9
3	Sérülékeny vízbázisú védőterület*	MePAR fedvény	6	6	2
4	Kedvezőtlen adottságú terület*	MePAR fedvény	5	5	5
5	*VTT térszintek - max adható**	MePAR fedvény	*5*	*8*	*8*
	ármentes szint		5	8	8
	alacsony és magas ártér		2	4	4
	mélyártér		0	0	0
6	Hátrányos helyzetű terület (a kérelmező lakhelye/székhelye)	311/2007. (XI.17.) Korm. rendelet, 240/2006. (XI.30.) Korm. rendelet szerint	6	6	6
Gazdálkodási szempontok					
7	Korábbi NVT AKG résztvevő (ültetvényes célprogramban)	MVH adatbázis	9	9	9
8	Szaktanácsadóval kötött szerződés	Szerződés másolata	5	5	5
9	Agrár végzettség				
	Agrár felsőfokú végzettség	Oklevél másolata	10	10	10
	Agrár középfokú végzettség	Bizonyítvány másolata Családi gazdaság nyilvántartásba vételéről szóló határozat másolata**	5	5	5
10	Fiatal gazdálkodó	Határozat alapján	6	6	6
11	Zöldség-gyümölcs termelői csoport, vagy termelői szervezeti tagság***	Igazolás	12	10	10
12	Magyar Zöldség-Gyümölcs Szakmaközi Szervezet és Terméktanács/Észak-Keletmagyarországi Alma és Egyéb Gyümölcs Szövetség - Szakmaközi Szervezet/Hegyközségi tagság	Igazolás****	12	10	10
13	A célprogramban teljes ültetvényterülete*	2009. évi egységes kérelem			
	kevesebb mint 25%		2	0	0
	25%, vagy annál több, de kevesebb mint 50%		4	2	2
	50%, vagy annál több, de kevesebb mint 75%		6	4	4
	75%, vagy annál több		8	8	8
	összesen:		**100**	**100**	**100**

*Adminisztratív ellenőrzés után vizsgálva

** A családi gazdaságok létrehozásáról, nyilvántartásba vételéről, működtetéséről, valamint kiemelt támogatásukról szóló 326/2001. (XII. 30.) Korm. Rendelet 4. § (3) bekezdés szerinti határozat másolata

*** csőd-, felszámolási és végelszámolási eljárás alatt nem álló termelői csoport, illetve termelő szervezet

**** hegyközségi tagság esetén az illetékes hegybíró által kiállított igazolás

IV. Vizes élőhely földhasználathoz kapcsolódó agrár-környezetgazdálkodási célprogram csoport

	Pontozási szempontok vizes élőhelyekhez kapcsolódó célprogramok esetén	Értékelés/ellenőrzés módja	Célprogramok		
			Nádgazdálkodás	Természetes vizes élőhelyek mocsarak, zsombékok, sásos területek gondozása	Vizes élőhelyek létrehozása és kezelése
Területi szempontok					
1	Natura 2000*	MePAR fedvény	10	10	10
2	Nitrát-érzékeny*	MePAR fedvény	10	10	10
3	Sérülékeny vízbázisú védőterület*	MePAR fedvény	5	5	5
4	Kedvezőtlen adottságú terület*	MePAR fedvény	6	8	8
5	MTÉT zónarendszer - max adható*	MePAR fedvény	10	10	10
	A zóna		10	10	10
	B zóna		5	5	5
	C zóna		5	5	5
6	*VTT térszintek - max adható**	MePAR fedvény	*10*	*10*	*10*
	ármentes szint		0	0	0
	alacsony és magas ártér		5	0	0
	mélyártér		10	10	10
7	Hátrányos helyzetű terület (a kérelmező lakhelye/székhelye)	311/2007. (XI.17.) Korm. rendelet, 240/2006. (XI.30.) Korm. rendelet szerint	6	6	6
Gazdálkodási szempontok					
8	Korábbi NVT AKG résztvevő (vizes élőhely célprogramban)	MVH adatbazis	9	9	9
9	Szaktanácsadóval kötött szerződés	Szerződés másolata	5	5	5
10	Agrár végzettség				
	Agrár felsőfokú végzettség	Oklevél másolata	6	6	6
	Agrár középfokú végzettség	Bizonyítvány másolata Családi gazdaság nyilvántartásba vételéről szóló határozat másolata**	3	3	3
11	Fiatal gazdálkodó	Határozat alapján	5	5	5
12	Állattállománnyal rendelkezik	ENAR nyilvántartás	0	6	6
13	Védett őshonos állattal rendelkezik	ENAR nyilvántartás	0	5	5
14	Tenyésztőszervezeti tagság	Igazolás	0	5	5
15	Hosszú távú értékesítési szerződés megléte	Szerződés másolata	10	0	0
16	A célprogramban teljes nádas területe*	2009. évi egységes kérelem			
	kevesebb mint 25%		2	0	0
	25%, vagy annál több, de kevesebb mint 50%		4	0	0
	50%, vagy annál több, de kevesebb mint 75%		6	0	0
	75%, vagy annál több		8	0	0
	összesen:		**100**	**100**	**100**

* Adminisztratív ellenőrzés után vizsgálva

** A családi gazdaságok létrehozásáról, nyilvántartásba vételéről, működtetéséről, valamint kiemelt támogatásukról szóló 326/2001. (XII. 30.) Korm. Rendelet 4. § (3) bekezdés szerinti határozat másolata

2. számú melléklet a 77/2009. (VI. 30.) FVM rendelethez

Az R. 4. számú melléklete az alábbi sorral egészül ki:

[Képzési terület	*Korábbi főiskolai (F)*	*Többciklusú felsőoktatási képzési rendszer szerinti*	
	és egyetemi (E) szakok	*Alapszak*	*Mesterszak]*
„Agrár	mezőgazdasági gépészmérnöki F, E	mezőgazdasági és élelmiszer-ipari gépészmérnöki	mezőgazdasági és élelmiszer-ipari gépészmérnöki
	meliorációs mérnök F	földmérő és földrendező mérnöki	birtokrendező mérnöki”

3. számú melléklet a 77/2009. (VI. 30.) FVM rendelethez

„9. számú melléklet a 61/2009. (V. 14.) FVM rendelethez

Termeszthető növények és hasznosítások listája célprogramonként

Jogszabályi hivatkozás 3. § (1)	Célprogram	Termeszthető növények
a) aa) *ab)* *ac)*	Integrált szántóföldi Tanyás gazdálkodás Ökológiai szántóföldi	Alexandriai here; Alexandriai here (vetőmag célra); Angol perje (vetőmag célra); Angyalgyökér; Ánizs; Anyarozs; Árpa; Articsóka; Bazsalikom; Bíborhere; Bíborhere (vetőmag célra); Bimbóskel; Borsikafű; Borsós kukoricacsalamádé; Borsós napraforgó-csalamádé; Brokkoli; Burgonya; Búza és kétsoros és egyéb búza; Cékla; Cérnatippan (vetőmag célra); Cikóriagyökér; Citromfű; Csemegekukorica; Csenkeszperje (vetőmag célra); Csicseriborsó; Csicsóka; Csomós ebír (vetőmag célra); Cukkini; Cukorborsó; Cukorcirok; Cukorrépa; Dinnye; Disznóbab; Dohány- Burley; Dohány- Virginia; Durumbúza; Ebtippan (vetőmag célra); Édes csillagfürt (mag); Édeskömény; Endívia; Fehér here (vetőmag célra); Fehér tippan (vetőmag célra); Fehérhere; Fehérvirágú somkóró; Fejes káposzta; Fejessaláta; Feketegyökér; Fénymag; Fokhagyma; Fonák lóhere (vetőmag célra); Földieper (szamóca); Földimogyoró; Francia perje (vetőmag célra); Futóbab; Fűszerpaprika; Füves lucerna és füves here; Galambbegysaláta; Gomborkamag; Görög széna; Gumós komócsin (vetőmag célra); Gyűszűvirág; Hibrid perje (vetőmag célra); Hibrid kukorica; Hibrid napraforgó; Homoki bab; Izsóp; Jázmin; Juhcsenkesz (vetőmag célra); Kamilla; Kapor; Káposztarepce; Karalábé; Karfiol; Kelkáposzta; Kender (vetőmag célra); Keszthelyi keverék (rozs és káposztarepce); Kínai kel; Komlós lucerna; Komlós lucerna (vetőmag célra); Konyhakömény; Korcs v. svédhere (vetőmag célra); Korcshere; Koriander; Koronás baltavirág (vetőmag célra); Köles; Körömvirág; Kukorica; Legány-féle keverék (pannon- vagy szöszösbükköny, rozs, búza, árpa vagy bíborhere keverék); Lencse; Lestyán; Levendula; Ligeti perje (vetőmag célra); Lilahagyma; Lóbab; Lódi lóhere (vetőmag célra); Lucerna; Lucerna (vetőmag célra); Macskagyökérfű; Majoranna; Mák; Máriatövis; Menta; Metélőhagyma; Meténg; Mezei borsó; Mézontófű; Mocsári perje (vetőmag célra); Mohar; Murokrépa; Mustármag; Nádképű csenkesz (vetőmag célra); Napraforgómag; Napraforgós kukoricacsalamádé; Négermag; Nyúlszapuka; Olajlenmag; Olajretekmag; Olajtökmag; Olasz perje (vetőmag célra); Óriás tippan (vetőmag célra); Őszi búzás pannon bükköny; Paprika; Paradicsom; Pasztinák; Pattogatni való kukorica; Perzsahere; Petrezselyem; Pohánka; Póréhagyma; Rebarbara; Réparepce; Retek; Réti csenkesz (vetőmag célra); Réti komócsin (vetőmag célra); Réti perje (vetőmag célra); Ricinusmag; Rost célra termesztett kender; Rostlen (vetőmag célra); Rozmaring; Rozs; Rozsos szöszösbükköny; Sáfrány; Sáfránymag; Sárgarépa; Sárkerep lucerna; Seprűcirok; Silócirok; Silókukorica; Somkóró; Sóska; Sovány perje (vetőmag célra); Spanyol Articsóka; Spárga; Spenót; Szárazbab; Szárazborsó; Szarvaskerep; Szegletes lednek; Szemescirok; Szeradella; Szezámmag; Szójabab; Szójás silókukorica; Szöszös bükköny (vetőmag célra); Szöszös ökörfarkkóró; Szudáni cirokfű; Szudánifű; Takarmánybaltacim; Takarmánybaltacím (vetőmag célra); Takarmányborsó; Takarmánybükköny; Takarmányfüvek; Takarmánykáposzta; Takarmánylucerna (vetőmag célra); Takarmányrépa; Takarmányretek; Tarka koronafürt; Tarkavirágú lucerna; Tárkony; Tarlórépa; Tárnics; Tifon; Tojásgyümölcs; Torma; Tök; Tritikále; Uborka; Útifű; Vadrepcemag; Vegyes zöldség (konyhakert); Vörös csenkesz (vetőmag célra); Vöröshere (vetőmag célra); Vöröshagyma; Vöröshere; Zab; Zabos borsó; Zabos bükköny; Zeller; Zöldbab; Zöldborsó; Zsázsa

Jogszabályi hivatkozás 3. § (1)	Célprogram	Termeszthető növények
a) ad) 1. *a) ad)* 2. *a) ad)* 3. *a) ad)* 4.	Szántóföldi növénytermesztés túzok élőhely-fejlesztési előírásokkal (vegyes szántóföldi növénytermesztés esetén) Szántóföldi növénytermesztés vadlúd- és daruvédelmi előírásokkal Szántóföldi növénytermesztés madár- és apróvad élőhely-fejlesztési előírásokkal Szántóföldi növénytermesztés kék vércse élőhely-fejlesztési előírásokkal (vegyes szántóföldi növénytermesztés esetén)	Alexandriai here; Alexandriai here (vetőmag célra); Angol perje (vetőmag célra); Angyalgyökér; Anyarozs; Árpa; Articsóka; Bazsalikom; Bíborhere; Bíborhere (vetőmag célra); Bimbóskel; Borsikafű; Borsós kukoricacsalamádé; Borsós napraforgó-csalamádé; Brokkoli; Burgonya; Búza és kétszeres és egyéb búza; Cékla; Cérnatippan (vetőmag célra); Cikóriagyökér; Citromfű; Csemegekukorica; Csenkeszperje (vetőmag célra); Csicseriborsó; Csicsóka; Csomós ebír (vetőmag célra); Cukkini; Cukorborsó; Cukorcirok; Cukorrépa; Dinnye; Disznóbab; Dohány- Burley; Dohány- Virginia; Durumbúza; Ebtippan (vetőmag célra); Édes csillagfürt (mag); Édeskömény; Endívia; Fehér here (vetőmag célra); Fehér tippan (vetőmag célra); Fehérhere; Fehérvirágú somkóró; Fejes káposzta; Fejessaláta; Feketegyökér; Fénymag; Fokhagyma; Fonák lóhere (vetőmag célra); Földieper (szamóca); Földimogyoró; Francia perje (vetőmag célra); Futóbab; Fűszerpaprika; Füves lucerna és füves here; Galambbegysaláta; Gomborkamag; Görög széna; Gumós komócsin (vetőmag célra); Gyűszűvirág; Hibrid perje (vetőmag célra); Homoki bab; Izsóp; Jázmin; Juhcsenkesz (vetőmag célra); Kamilla; Kapor; Káposztarepce; Karalábé; Karfiol; Kelkáposzta; Kender (vetőmag célra); Keszthelyi keverék (rozs és káposztarepce); Kínai kel; Komlós lucerna; Komlós lucerna (vetőmag célra); Konyhakömény; Korcs v. svédhere (vetőmag célra); Korcshere; Koronás baltavirág (vetőmag célra); Köles; Körömvirág; Kukorica; Legány-féle keverék (pannon- vagy szöszösbükköny, rozs, búza, árpa vagy bíborhere keverék); Lencse; Lestyán; Levendula; Ligeti perje (vetőmag célra); Lilahagyma; Lóbab; Lódi lóhere (vetőmag célra); Lucerna; Lucerna (vetőmag célra); Macskagyökérfű; Majoranna; Mák; Menta; Metélőhagyma; Metény; Mezei borsó; Mézontófű; Mocsári perje (vetőmag célra); Mohar; Murokrépa; Mustármag; Nádképű csenkesz (vetőmag célra); Napraforgómag; Napraforgós kukoricacsalamádé; Négermag; Nyúlszapuka; Olajlenmag; Olajretekmag; Olajtökmag; Olasz perje (vetőmag célra); Óriás tippan (vetőmag célra); Őszi búzás pannon bükköny; Paprika; Paradicsom; Pasztinák; Pattogatni való kukorica; Perzsahere; Petrezselyem; Pohánka; Póréhagyma; Rebarbara; Réparepce; Retek; Réti csenkesz (vetőmag célra); Réti komócsin (vetőmag célra); Réti perje (vetőmag célra); Ricinusmag; Rost célra termesztett kender; Rostlen (vetőmag célra); Rozmaring; Rozs; Rozsos szöszösbükköny; Sáfrány; Sáfránymag; Sárgarépa; Sárkerep lucerna; Seprűcirok; Silócirok; Silókukorica; Somkóró; Sóska; Sovány perje (vetőmag célra); Spanyol Articsóka; Spárga; Spenót; Szárazbab; Szárazborsó; Szarvaskerep; Szegletes lednek; Szemescirok; Szeradella; Szezámmag; Szójabab; Szójás silókukorica; Szöszös bükköny (vetőmag célra); Szöszös ökörfarkkóró; Szudáni cirokfű; Szudánifű; Takarmánybaltacim; Takarmánybaltacím (vetőmag célra); Takarmányborsó; Takarmánybükköny; Takarmányfüvek; Takarmánykáposzta; Takarmánylucerna (vetőmag célra); Takarmányrépa; Takarmányretek; Tarka koronafürt; Tarkavirágú lucerna; Tárkony; Tarlórépa; Tárnics; Tifon; Tojásgyümölcs; Torma; Tök; Tritikále; Uborka; Útifű; Vadrepcemag; Vörös csenkesz (vetőmag célra); Vöröshere (vetőmag célra); Vöröshagyma; Vöröshere; Zab; Zabos borsó; Zabos bükköny; Zeller; Zöldbab; Zöldborsó; Zsázsa; Zöldugar
a) ad) 1. *a) ad)* 4.	Szántóföldi növénytermesztés túzok/kék vércse élőhely-fejlesztési előírásokkal (évelő szálas pillangós takarmánynövények termesztése esetén)	Alexandriai here; Bíborhere; Bükköny-félék; Csicseriborsó; Fehér here; Fehérvirágú somkóró; Görögszéna; Komlós lucerna; Korcshere; Lucerna; Mezei borsó; Nyúlszapuka; Perzsa here; Sárkerep lucerna; Somkóró; Szarvaskerep; Szárazborsó; Szeradella; Takarmány baltacím; Takarmányborsó; Tarka koronafürt; Tarkavirágú lucerna; Vöröshere vagy ezen növények keveréke, füves keveréke

Jogszabályi hivatkozás 3. § (1)	Célprogram	Termeszthető növények
a) ae) 1. *a) ae)* 2.	Vízerózió Szélerózió	Alexandriai here; Alexandriai here (vetőmag célra); Angol perje (vetőmag célra); Angyalgyökér; Anyarozs; Árpa; Bazsalikom; Bíborhere; Bíborhere (vetőmag célra); Borsikafű; Borsós kukoricacsalamádé; Borsós napraforgó-csalamádé; Burgonya; Búza és kétszeres és egyéb búza; Cérnatippan (vetőmag célra); Cikóriagyökér; Citromfű; Csemege kukorica; Csenkeszperje (vetőmag célra); Csicseriborsó; Csicsóka; Csomós ebír (vetőmag célra); Cukorcirok; Cukorrépa; Csillagfürt; Disznóbab; Dohány- Burley; Dohány- Virginia; Durumbúza; Ebtippan (vetőmag célra); Édes csillagfürt (mag); Fehér here (vetőmag célra); Fehér tippan (vetőmag célra); Fehérhere; Fehérvirágú somkóró; Fénymag; Fonák lóhere (vetőmag célra); Francia perje (vetőmag célra); Füves lucerna és füves here; Gomborkamag; Görög széna; Gumós komócsin (vetőmag célra); Gyűszűvirág; Hibrid perje (vetőmag célra); Homoki bab; Izsóp; Jázmin; Juhcsenkesz (vetőmag célra); Kamilla; Kapor; Káposztarepce; Kender (vetőmag célra); Keszthelyi keverék (rozs és káposztarepce); Komlós lucerna; Komlós lucerna (vetőmag célra); Korcs v. svédhere (vetőmag célra); Korcshere; Koronás baltavirág (vetőmag célra); Köles; Körömvirág; Kukorica; Legány-féle keverék (pannon- vagy szöszösbükköny, rozs, búza, árpa vagy bíborhere keverék); Lencse; Lestyán; Levendula; Ligeti perje (vetőmag célra); Lóbab; Lódi lóhere (vetőmag célra); Lucerna; Lucerna (vetőmag célra); Macskagyökérfű; Majoranna; Menta; Meténg; Mezei borsó; Mézontófű; Mocsári perje (vetőmag célra); Mohar; Murokrépa; Mustármag; Nádképű csenkesz (vetőmag célra); Napraforgómag; Napraforgós kukoricacsalamádé; Négermag; Nyúlszapuka; Olajlenmag; Olajretekmag; Olasz perje (vetőmag célra); Óriás tippan (vetőmag célra); Őszi búzás pannon bükköny; Pattogatni való kukorica; Perzsahere; Pohánka; Réparepce; Réti csenkesz (vetőmag célra); Réti komócsin (vetőmag célra); Réti perje (vetőmag célra); Rost célra termesztett kender; Rostlen (vetőmag célra); Rozmaring; Rozs; Rozsos szöszösbükköny; Sáfrány; Sáfránymag; Sárkerep lucerna; Seprűcirok; Silócirok; Silókukorica; Somkóró; Sovány perje (vetőmag célra); Szárazborsó; Szarvaskerep; Szegletes lednek; Szemescirok; Szeradella; Szezámmag; Szójabab; Szójás silókukorica; Szöszös bükköny (vetőmag célra); Szöszös ökörfarkkóró; Szudáni cirokfű; Szudánifű; Takarmánybaltacim; Takarmánybaltacím (vetőmag célra); Takarmányborsó; Takarmánybükköny; Takarmányfüvek; Takarmánykáposzta; Takarmánylucerna (vetőmag célra); Takarmányrépa; Takarmányretek; Tarka koronafürt; Tarkavirágú lucerna; Tárkony; Tárnics; Tifon; Tritikále; Útifű; Vadrepcemag; Vörös csenkesz (vetőmag célra); Vöröshere (vetőmag célra); Vöröshere; Zab; Zabos borsó; Zabos bükköny; Zöldborsó; Zászsa
b) ba) *bb)* *bc)* 1. *bc)* 2. *d) db)*	Extenzív gyepgazdálkodás Ökológiai gyepgazdálkodás Gyepgazdálkodás túzok élőhely-fejlesztési előírásokkal Gyepgazdálkodás élőhely-fejlesztési előírásokkal Természetes vizes élőhelyek gondozása	Állandó legelő (kaszált); Állandó legelő (legeltetett); Egyéb gyep (kaszált); Egyéb gyep (legeltetett);
b) bd) 1. *bd)* 2. *d) dc)*	Környezetvédelmi célú földhasználat váltás Természetvédelmi célú gyeptelepítés Vizes élőhelyek létrehozása és kezelése	Egyéb gyep (kaszált); Egyéb gyep (legeltetett);
c) ca)	Integrált gyümölcs és szőlőtermesztés	Alma; Birs; Cseresznye; Dió; Egyéb ribiszke; Homoktövis; Josta; Kajszibarack; Körte; Málna; Mandula; Meggy; Mogyoró; Naspolya; Őszibarack; Piros ribiszke; Piszke; Szeder; Szelídgesztenye; Szilva; Szőlőültetvények; Termesztett bodza
c) cb)	Ökológiai gyümölcs és szőlőtermesztés	Alma; Birs; Cseresznye; Dió; Egyéb ribiszke; Homoktövis; Josta; Kajszibarack; Körte; Málna; Mandula; Meggy; Mogyoró; Naspolya; Őszibarack; Piros ribiszke; Piszke; Szeder; Szelídgesztenye; Szilva; Szőlőültetvények; Termesztett bodza; Vegyes gyümölcsös

Jogszabályi hivatkozás 3. § (1)	Célprogram	Termeszthető növények
c) cc)	Hagyományos gyümölcstermesztés	Alma; Birs; Cseresznye; Dió; Kajszi; Körte; Mandula; Meggy; Mogyoró; Naspolya; Őszibarack; Szilva; Szelídgesztenye; Vegyes gyümölcsös
d) da)	Nádgazdálkodás	Nád

”

4. számú melléklet a 77/2009. (VI. 30.) FVM rendelethez

„10. számú melléklet a 61/2009. (V. 14.) FVM rendelethez

A szántóföldi célprogramokban zöldségnövényként támogatható növények köre

Articsóka	Feketegyökér	Paprika	Szárazbab
Bimbóskel	Fokhagyma	Paradicsom	Torma
Brokkoli	Földieper (szamóca)	Pasztinák	Tök
Cékla	Futóbab	Petrezselyem	Tojásgyümölcs
Cukkini	Fűszerpaprika	Póréhagyma	Uborka
Cukorborsó	Galambbegysaláta	Rebarbara	Vöröshagyma
Csemege kukorica	Karalábé	Retek	Zeller
Dinnye	Karfiol	Sárgarépa	Zöldbab
Endívia	Kelkáposzta	Sóska	Zöldborsó
Édeskömény	Kínai kel	Spanyol Articsóka	Zsázsa
Fejessaláta	Lilahagyma	Spárga	
Fejeskáposzta	Metélőhagyma	Spenót	

”

Az igazságügyi és rendészeti miniszter 27/2009. (VI. 30.) IRM rendelete

egyes, közjegyzői tevékenységről szóló rendeletek módosításáról

A közjegyzőkről szóló 1991. évi XLI. törvény 183. § *d)* és *e)* pontjaiban foglalt felhatalmazás alapján, az igazságügyi és rendészeti miniszter feladat- és hatásköréről szóló 164/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § *h)* pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a 2. § tekintetében a pénzügyminiszter feladat- és hatásköréről szóló 169/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § *b)* pontjában meghatározott feladatkörében eljáró pénzügyminiszterrel egyetértésben a következőket rendelem el:

1. §

A közjegyzői ügyvitel szabályairól szóló 37/2003. (X. 29.) IM rendelet 1. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A rendelet hatálya a közjegyző hatáskörébe tartozó

a) hagyatéki ügyek intézése,

b) okirat, pénz és érték megőrzése,

c) előzetes bizonyítás,

d) igazságügyi szakértő kirendelése,

e) értékpapír és okirat semmissé nyilvánítása,

f) a zálogjogi nyilvántartásba történő bejegyzésre irányuló eljárás és

g) a bejegyzett élettársi kapcsolat megszüntetésére irányuló eljárás

során a közjegyzők ügyvitelére terjed ki.”

2. §

A közjegyzői díjszabásról szóló 14/1991. (XI. 26.) IM rendelet 29. §-a a következő *d)* ponttal egészül ki:

[A közjegyzőt a hagyatéki és az egyéb nemperes eljárás lefolytatásáért]

„*d)* a bejegyzett élettársi kapcsolat megszüntetése iránti eljárás esetén 12 000 Ft összegű munkadíj illeti meg.”

3. §

(1) Ez a rendelet 2009. július 1. napján lép hatályba.

(2) Ez a rendelet 2009. július 2. napján hatályát veszti.

Dr. Draskovics Tibor s. k.,
igazságügyi és rendészeti miniszter

A közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelete

a hajózó személyzet képzéséről és szakszolgálati engedélyéről

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény, 74. § (1) bekezdés *l)* pontjában, (2) bekezdés *e)* és *k)* pontjában kapott felhatalmazás alapján – figyelemmel 53. § (6) bekezdésében foglaltakra – a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter feladat- és hatásköréről szóló 133/2008. (V. 14.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés *a)* pontjában foglalt feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

A rendelet hatálya

1. §

E rendelet hatálya a hajózó személyzetre, a hajózó személyzet képzését végző szervezetre (a továbbiakban: képzési szervezet), a nyelvismereti vizsgáztatást végző szervezetre és a légiközlekedési hatóságra terjed ki.

Értelmező rendelkezések

2. §

E rendelet alkalmazásában:

1. *a légijármű vezetése (pilot to):* valamely légijármű kormányszerveinek működtetése a repülési idő alatt,

2. *alapszintű műszerrepülés gyakorló berendezés (a basic instrument flight training device [BITD]):* amelyet felszereltek a megfelelő műszerekkel, és amely megjeleníti valamely légijármű pilótafülke környezetét műszerek szerinti repülési körülményekre,

3. *autogiro (gyroplane):* a levegőnél nehezebb légijármű, amelyet repülés közben egy vagy több rotoron keletkező felhajtóerő tart a levegőben, amely rotorok szabadon forognak egy lényegében függőleges tengely körül,

4. *ballon (free balloon):* olyan a levegőnél könnyebb, erőgép meghajtással nem rendelkező légijármű, amely meleg levegővel vagy gázzal töltött,

5. *egyedülrepülési idő (solo flight time):* olyan repülési idő, amely alatt a növendék-pilóta a légijárművön egyedül tartózkodik,

6. *egypilótás üzemelésre hitelesített légijármű (aircraft certificated for single-pilot operation):* a légijárművek azon típusa, amelynek a típusalkalmassági bizonyítványa

alapján minimum egy pilótával biztonságosan üzemeltethető,

7. *egypilótás repülőgépek (single pilot aeroplanes [SPA]):* egypilótás üzemelésre engedélyezett repülőgépek,

8. *éjszakai VFR (night visual flight rules [NVFR]):* látvarepülési szabályok [VFR] szerinti éjszaka történő repülés,

9. *emberi teljesítmény (human performance):* az emberi képességnek és korlátainak összessége, amely hatással van a légiközlekedési tevékenységek biztonságára és hatékonyságára,

10. *FAI vizsgák:* Fédération Aéronautique Internationale nemzetközi szervezet Sporting Code dokumentumban meghatározott vizsga,

11. *felügyelet alatt álló parancsnokpilóta (pilot-in-command under supervision [PICUS]):* az a másodpilóta, aki parancsnokpilóta felügyelete alatt parancsnokpilótai beosztást és feladatot lát el. A beosztás akkor látható el, ha a felügyelet ellátására vonatkozó módszert, eljárást a légiközlekedési hatóság jóváhagyta,

12. *földi repülés-gyakorló berendezések (synthetic traning device [STD]):* repülési szimulátor, repülési és navigációs eljárás-gyakorló berendezés vagy alapszintű műszerrepülés gyakorló berendezés valamelyike, amellyel a repülési körülmények a földön mesterségesen előállíthatók.

13. *hajózó mérnök (flight engineer [F/E]):* a légijármű hajózó személyzeti tagja, aki közvetlenül nem vesz részt a légijármű kormányzásában, és mérnöki feladatot lát el,

14. *hajózó navigátor (flight navigator [F/N]):* a légijármű hajózó személyzeti tagja, aki közvetlenül nem vesz részt a légijármű kormányzásában, és navigátori feladatot lát el,

15. *hajózó személyzeti tag (flight crew member):* a légijármű személyzet szakszolgálati engedéllyel rendelkező azon tagja, aki a repülés időtartama alatt a légijármű fedélzetén annak vezetéséhez nélkülözhetetlen feladatokat lát el,

16. *helikopter (helicopter):* olyan a levegőnél nehezebb légijármű, amelynek levegőben maradását egy általában függőeleges tengelyre szerelt egy, vagy több erőgép meghajtású rotorlapáton képződő felhajtóerő biztosítja,

17. *helyből felszálló repülőgép (powered lift):* a levegőnél nehezebb olyan légijármű, amely képes a függőleges felszállásra, a függőleges leszállásra és a kis sebességgel történő repülésre, és amely elsődlegesen a motormeghajtású emelőszerkezettől, vagy az emeléshez alkalmazott motor tolóerőtől függ ezen repülési tartományokban, valamint az emelésben szerepet nem játszó nem- forgó légijármű-felület(ek)től a vízszintes repülés alatt,

18. *hiba (error):* a hajózó személyzet részéről végrehajtott tevékenység vagy annak hiánya, amelynek következménye eltér a szervezet, vagy a hajózó személyzet szándékaitól vagy elvárásaitól,

19. *hiba kezelése (error management):* az a folyamat, amelynek során a hibák felderítése és az ellenintézkedések segítségével rájuk adott válasz olyan, hogy csökkenti, vagy kiküszöböli a hibák következményeit, és csökkenti a további hibák, vagy a nemkívánatos légijármű helyzetek valószínűségét,

20. *hivatásos pilóta (professional pilot):* pilóta, aki olyan kereskedelmi pilóta vagy légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, amely feljogosít gazdasági célú légiközlekedési tevékenység végzésére,

21. *JAA tagállam (JAA Member State):* a Joint Aviation Authorities teljes jogú tagja,

22. *jártassági vizsga (skill test):* olyan vizsga, amely szakszolgálati engedélyek, jogosítások első megadása előtt a jártasság bizonyítására szolgál, és amely magában foglalhat a vizsgáztató által lefolytatott szóbeli vizsgáztatást is,

23. *jogosítás (rating):* szakszolgálati engedélybe tett, jogosultságot igazoló bejegyzés, amely meghatározza a szakszolgálati engedélyhez kapcsolódó feltételeket, előjogokat vagy korlátozásokat,

24. *jóváírás (credit):* korábban megszerzett képesítés, képzettség vagy más, az adott személy által elért eredmény beszámítása,

25. *kapcsolódó adminisztratív eljárások jegyzéke (associated administrative procedure files):* a JAA által a légiközlekedési hatóság eljárásaihoz kiadott útmutatóban szereplő légijármű osztály- és típus jogosítások felsorolása;

26. *készség ellenőrzések (proficiency checks):* jogosítások meghosszabbításához vagy megújításához a készség megfelelő szintjének bizonyítása, amely magában foglalhatja a vizsgáztató által lefolytatott szóbeli vizsgáztatást is,

27. *kétkormányos képzési idő (dual instruction time):* az a repülési idő, vagy műszeres földi idő, amely alatt egy erre felhatalmazott oktató repülési képzésben részesít valamely személyt,

28. *léghajó (airship):* a levegőnél könnyebb, erőgépmeghajtású légijármű,

29. *légijármű kategória (aircraft category):* a légijárművek kategóriába sorolása meghatározott alapjellemzők szerint (a repülőgép, a helikopter, a ballon, a 4600 m^3-nél nagyobb térfogatú léghajó, helyből felszálló repülőgép, a vitorlázó-repülőgép, és az autogiro),

30. *légijármű típus (type of aircraft):* azonos alaptervezésű légijárművek összessége, beleértve valamennyi módosításukat, kivéve azokat, amelyek megváltoztatják annak kiszolgálását, kezelését, repülési jellemzőit vagy a hajózó személyzet létszámát,

31. *légijármű-vezetői tevékenység (airmanship):* a légijármű-vezető a légijármű irányítására vonatkozó repülési feladatot a megfelelő döntéshozatali képesség és a megtanult elméleti ismeretek következetes használatával, megfelelő jártassággal és felelősségtudattal hajtja végre,

32. *levegőnél könnyebb légijármű (lighter-than-air aircraft):* minden olyan légijármű, amelyet a levegő felhajtóereje tart a levegőben,

33. *levegőnél nehezebb légijármű (heavier-than-air aircraft):* minden olyan légijármű, amely a felhajtóerőt repülés közben elsősorban aerodinamikai erőkből nyeri,

34. *magáncélú repülés (private flight):* nem gazdasági célú légiközlekedési tevékenység,

35. *magánpilóta (private pilot):* az a pilóta, aki olyan szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, amely nem jogosít gazdasági célú légiközlekedési tevékenység végzésére,

36. *másodpilóta (co-pilot):* az a pilóta, aki a típusalkalmassági bizonyítvány szerint többpilótás légijárműnek minősülő légijárművön nem parancsnokpilóta, kivéve az a képzés alatt álló pilóta, aki szakszolgálati engedély vagy jogosítás megszerzése érdekében tartózkodik a légijármű fedélzetén,

37. *meghosszabbítás (revalidation [e.g. of a rating or approval]):* hatósági adminisztratív intézkedés egy jogosítás vagy jóváhagyás érvényességi időtartamán belül, amely felhatalmazza az engedélyest, hogy meghatározott követelmények teljesítését követően meghatározott időtartamon keresztül tovább gyakorolhassa a jogosítással vagy jóváhagyással járó jogkört,

38. *megújítás (renewal [e.g. of a rating or approval]):* hatósági adminisztratív intézkedés egy jogosítás vagy jóváhagyás érvényességének lejártát követően, amely megadja meghatározott követelmények teljesítésétől függően meghatározott időtartamra a jogosítással vagy jóváhagyással járó előjogokat,

39. *minőségirányítási rendszer (quality system):* a szervezet dokumentált eljárásai és irányelvei, és ezen irányelvek és eljárások belső auditjai, a minőség tökéletesítése érdekében hozott ajánlások és felülvizsgálatok kezelése,

40. *motoros vitorlázó-repülőgép [TMG] (touring motor glider [TMG]):* motoros vitorlázó-repülőgép, amely olyan légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezik, amely szerint integráltan felszerelt, nem behúzható motorral, és nem behúzható légcsavarral van felszerelve és képes saját erőből felszállni és emelkedni,

41. *műszeres földi idő (instrument ground time):* az az időtartam, amely alatt a pilóta földi repülésgyakorló berendezésen [STD], mesterséges repülési körülmények között, oktatásban részesül,

42. *műszeres idő (instrument time):* műszeres repülési idő vagy műszeres földi idő,

43. *műszeres repülési idő (instrument flight time):* az az időtartam, amely alatt a pilóta a légijárművet kizárólag a műszerek alapján vezeti,

44. *növendék parancsnokpilóta (student pilot-in-command [SPIC]):* az a növendék, akinek a parancsnokpilótai tevékenységét a repülés időtartama alatt az oktató csak figyeli, de nem avatkozik bele a repülésbe, és nem veszi át a légijármű irányítását,

45. *növendék pilóta (student pilot):* az a növendék szakszolgálati engedéllyel rendelkező légijárművezető, aki egyedül repülést repülésoktató felügyeletével hajthat végre,

46. *parancsnokpilóta (pilot in command):* az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező légijárművezető, aki a repülés teljes időtartam alatt felelős a légijármű üzemeltetéséért és biztonságáért,

47. *pilóta (pilot):* a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben meghatározott légijármű-vezető,

48. *repülés oktató felügyelete (authorisation by a flight instructor [FI]):* az a tevékenység, amikor a repülés oktató a növendék pilóta oktatása céljából a légijármű fedélzetén tartózkodik, vagy a növendék egyedül repülése során a repülés előtti felkészülést felügyeli, és a repülés időtartama alatt a növendék pilóta repülési tevékenységét a földről figyelemmel kíséri,

49. *repülési és navigációs eljárás-gyakorló berendezés (flight procedures training device [FNPT I/II]):* olyan berendezés, amelyben adottak a valósághű hajózó körülmények, és amely szimulálja a műszerjelzéseket, az adott osztályú légijármű mechanikus, elektromos, elektronikus stb. légijármű rendszereinek egyszerű vezérlési funkcióit, a teljesítményt és a repülési jellemzőket,

50. *repülési idő – helikopter (flight time/helicopter):* az a teljes időtartam, amely a helikopter rotorjának felszállási céllal történő felpörgetésekor kezdődik és a repülés befejezése után a rotorlapátok teljes leállásáig tart,

51. *repülési idő – légijármű – kivéve helikopter (flight time – Aircraft – except helicopter):* az a teljes időtartam, amely a légijármű felszállási céllal történő megmozdulásakor kezdődik és a repülés befejezése után a légijármű végleges megállásáig tart,

52. *hajózó személyzeti együttműködés (multi-crew co-operation [MCC]):* a hajózó személyzeti tagok együttműködése a parancsnokpilóta irányítása alatt,

53. *repülési szimulátor (flight simulator [FFS]):* amely egy adott típusú légijármű pilótafülkéjének olyannyira pontos megfelelője, hogy a mechanikus, elektromos, elektronikus stb. légijármű rendszerek kezelő szervei, a pilóták munkakörnyezete, a teljesítmény és az adott típus repülési jellemzői valósághűek,

54. *repülésre veszélyes helyzet (threat):* olyan események vagy hibák, amelyek függetlenek a repülési személyzet cselekedeteitől, megnövelik az üzemeltetés bonyolultságát, és amelyeket kezelni kell a biztonság megfelelő szintjének fenntartása érdekében,

55. *repülésre veszélyes helyzet kezelése (threat management):* a fenyegetések felderítése, és a válaszul tett ellenintézkedések annak érdekében, hogy a fenyegetések következményei csökkenjenek vagy kiküszöbölhetők, legyenek, valamint a hibák vagy a nemkívánatos légijármű helyzetek előfordulási valószínűsége csökkenjen,

56. *repülőgép (aeroplane):* hajtóművel felszerelt, levegőnél nehezebb légijármű, amely a repüléshez szükséges felhajtóerőt főleg aerodinamikai erőkből nyeri. Ezek az erők olyan felületeken keletkeznek, melyek adott repülési körülmények között rögzítettek.

57. *repülőgépek, amelyek üzemeltetéséhez másodpilóta szükséges (aeroplane required to be operated with*

a co-pilot): olyan típusú repülőgépek, amelyek Repülési Kézikönyve vagy üzemben tartási engedélye ezt meghatározza,

58. *szakszolgálat ellátására hátrányosan ható szer:* szeszes ital, kábítószer vagy pszichotróp anyag,

59. *szakszolgálati engedély honosítása (conversion of a licence):* szakszolgálati engedély kiadása nem JAA tagállam által kiadott szakszolgálati engedély alapján,

60. *szokásos tartózkodási hely (normal residency):* az a hely, ahol valamely személy személyes, illetve munkavállalói kötelékeiből kifolyólag naptári évenként legalább 185 napot eltölt, munkavállalói viszonyban nem lévő személy esetében olyan személyes kötelékből kifolyólag, mely az említett személy, illetve az említett hely között szoros kapcsolatot mutat,

61. *teljesítmény kritériumok (performance criteria):* az alkalmassági elemek előírt végeredményének egyszerű, értékelhető megállapításai, és azon kritériumok ismertetése, amelyeket annak megítéléséhez alkalmaztak, hogy a teljesítmény előírt szintje teljesült-e,

62. *többpilótás repülőgép (multi-pilot aeroplanes [MPA]):* minimálisan két pilótából álló személyzettel történő üzemelésre engedélyezett repülőgép,

63. *ultralight repülőgép (ultralight aeroplane):* maximálisan két üléssel rendelkező repülőgép, amelynek átesési sebessége leszálló konfigurációban, vagy állandósult repülés közben a leszálló konfigurációban a minimális sebessége nem haladja meg a 35 csomó (65 km/óra) CAS-t (Calibrated Air Speed), és a maximális felszálló tömege nem haladhatja meg

a) együléses szárazföldön üzemelő repülőgép esetén a 300 kg-ot, vagy

b) kétüléses szárazföldön üzemelő repülőgép esetén a 450 kg-ot, vagy

c) együléses, kétéltű vagy úszótalpas repülőgép esetén a 330 kg-ot, vagy

d) kétüléses, kétéltű vagy úszótalpas repülőgép esetén a 495 kg-ot, vagy

e) együléses szárazföldön üzemelő, sárkányszerkezetre szerelt ejtőernyős mentőrendszerrel rendelkező repülőgép esetén 315 kg-ot, vagy

f) kétüléses szárazföldön üzemelő, sárkányszerkezetre szerelt ejtőernyős mentőrendszerrel rendelkező repülőgép esetén 472,5 kg-ot.

A *c)* és *d)* pontban szereplő kétéltű repülőgépek maximális felszálló tömege nem haladhatja meg szárazföldön üzemelés esetén az *a)* és *b)* pontban meghatározott értéket.

64. *útvonalrepülés, távrepülés (cross-country):* egy indulási és egy érkezési pont közötti repülés egy előre eltervezett útvonalon, szabvány navigációs eljárások alkalmazásával,

65. *útvonalszakasz (route sector):* olyan repülés, amely felszállásból, indulási eljárásból, legalább 15 perces utazó szakaszból, érkezési eljárásból, megközelítésből, és leszállási szakaszból áll,

66. *vitorlázó-repülőgép (glider):* erőgép meghajtással nem rendelkező vagy behúzható motorral, és behúzható légcsavarral felszerelt erőgép meghajtású, levegőnél nehezebb légijármű, amely repülés közben a felhajtóerőt elsősorban a repülés adott szakaszaiban rögzített helyzetben maradó felületeire ható aerodinamikai reakciók révén nyeri.

A hajózó személyzet tevékenysége

3. §

(1) Repülőgépen, helikopteren, 4600 m^3-nél nagyobb térfogatú léghajón, ballonon, vitorlázó-repülőgépen, helyből felszálló repülőgépen, ultralight repülőgépen, autogirón légijármű-vezetői és repülőgépen, helikopteren, helyből felszálló repülőgépen hajózó mérnöki, hajózó navigátori (a továbbiakban együtt: hajózó személyzet) tevékenységet az láthat el, aki rendelkezik e rendelet követelményeinek megfelelő és a repülési feladathoz előírt érvényes szakszolgálati engedéllyel, jogosítással – ha előírt –, nyelvi kiterjesztéssel vagy felhatalmazással (a továbbiakban: engedélyes) és a 10. §-ban meghatározott folyamatossági követelményeket teljesítette, továbbá rendelkezik a polgári légiközlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről szóló miniszteri rendeletben előírt orvosi minősítéssel (a továbbiakban: orvosi minősítés).

(2) Az engedélyes csak az adott szakszolgálati engedély, jogosítás, nyelvi kiterjesztés, felhatalmazás által biztosított előjogokat gyakorolhatja.

(3) A növendék pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy egyedüli repülési feladatot, a repülési feladatnak megfelelő szakszolgálati engedéllyel és repülésoktatói jogosítással rendelkező személy felügyelete mellett láthat el.

(4) A hajózó személyzetnek a repülési feladathoz előírt szakszolgálati engedélyt, orvosi minősítést és egy fényképes személyazonosító igazolványt, külföldi állampolgár esetén úti okmányt a repülés időtartama alatt magánál kell tartania.

(5) A hajózó személyzetnek az *1. melléklet* szerinti repülési naplót kell vezetnie és azt a szakszolgálati tevékenysége során magánál kell tartania.

A HAJÓZÓ SZEMÉLYZET SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYÉRŐL

A szakszolgálati engedély

4. §

(1) A légiközlekedési hatóság kérelemre, e rendeletben meghatározott feltételek teljesítése esetén megadja, meghosszabbítja vagy megújítja (a továbbiakban együtt: szak-

szolgálati engedély kiadás) a szakszolgálati engedélyt, a bejegyzett jogosítást vagy a nyelvi kiterjesztést.

(2) A légiközlekedési hatóság az e rendeletben meghatározott feltételek teljesítése esetén vizsgáztatásra felhatalmazást ad ki.

A szakszolgálati engedély kiadása

5. §

(1) A szakszolgálati engedély formai és tartalmi elemeit az 1. melléklet tartalmazza.

(2) Az elveszett vagy megsemmisült szakszolgálati engedélyt a légiközlekedési hatóság kérelemre pótolja.

(3) A légiközlekedési hatóság a kiadott szakszolgálati engedélyeket, és a bejegyzett jogosításokat, nyelvi kiterjesztéseket nyilvántartja.

(4) A légiközlekedési hatóság, a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 3/A. §-ának (1) bekezdésének *a)* és *b)* pontjával összhangban a kiadott szakszolgálati engedélyeket, a bejegyzett jogosításokat és a nyelvi kiterjesztéseket nyilvántartja.

6. §

Szakszolgálati engedély, jogosítás, nyelvi kiterjesztés vagy felhatalmazás kiadását a légiközlekedési hatóság megtagadja, ha

a) az engedélyest a bíróság, szabálysértési hatóság a szakszolgálati tevékenység ellátásától jogerősen eltiltotta, az eltiltás hatályának időtartama alatt,

b) az engedélyes kényszergyógyítását, kényszergyógykezelését a bíróság jogerősen elrendelte, annak időtartama alatt,

c) az engedélyest a bíróság cselekvőképességet kizáró vagy korlátozó gondnokság alá helyezett, a gondnokság időtartama alatt,

d) az engedélyest a szakszolgálati tevékenységével összefüggésben a bíróság szándékos bűncselekmény elkövetése miatt jogerősen elítélte, mindaddig, amíg a büntetett előélethez fűződő hátrányok alól nem mentesült,

e) az engedélyes szakszolgálati engedélyét vagy jogosítását a légiközlekedési hatóság jogerős határozatával visszavonta vagy felfüggesztette, a visszavonás vagy felfüggesztés időtartama alatt.

A szakszolgálati engedély iránti kérelem

7. §

(1) A szakszolgálati engedély, jogosítás, nyelvi kiterjesztés vagy felhatalmazás kiadása iránti kérelmet (a továbbiakban: kérelem) a légiközlekedési hatósághoz kell benyújtani, meghosszabbítás esetén az érvényességi idő lejártát megelőzően legalább harminc nappal.

(2) A kérelem mintáját és a kérelemhez benyújtandó iratok felsorolását a *2. melléklet* tartalmazza.

(3) A szakszolgálati engedély első kiadásánál, ha a kérelmező magyar állampolgár, akkor a személyazonosító igazolványát vagy a személyazonosságát igazoló más okmányát kell bemutatnia, vagy annak másolatát – a kérelmező annak kezelésére vonatkozó hozzájáruló nyilatkozatával – elküldenie.

(4) A szakszolgálati engedély első kiadásánál, ha a kérelmező nem magyar állampolgár, akkor az úti okmányát, és ha szükséges, a beutazásra, tartózkodásra jogosító engedélyét kell bemutatnia, vagy annak másolatát – a kérelmező annak kezelésére vonatkozó hozzájáruló nyilatkozatával – elküldenie.

A szakszolgálati engedély megszerzésének feltételei

8. §

(1) Szakszolgálati engedélyt, jogosítást, felhatalmazást az a kérelmező kaphat, aki

a) a szakszolgálati engedély típusának megfelelő életkort betöltötte,

b) rendelkezik szakszolgálati engedély típusához szükséges megfelelő orvosi minősítéssel,

c) a szakszolgálati engedélyhez, jogosításhoz vagy felhatalmazáshoz szükséges képzést sikeresen teljesítette,

d) kérelmezővel szemben a 6. §-ban meghatározott feltételek nem állnak fenn,

e) rendelkezik rádió-távbeszélő kezelői jogosítással, vagy az első szakszolgálati engedély kiadása esetén a jogosítás megadásához szükséges feltételeket teljesítette,

f) rendelkezik nyelvi kiterjesztéssel, ha e rendelet előírja,

g) a szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz előírt jártassági vizsgát vagy készségellenőrzést sikeresen teljesítette.

(2) Az (1) bekezdés *e)–g)* pontjában meghatározott feltételek növendék pilóta szakszolgálati engedély megszerzéséhez nem szükségesek.

(3) Az (1) bekezdés *a)*, *c)* és *g)* pontjában meghatározott feltételeket

a) repülőgép esetében a *3. melléklet*,

b) helikopter esetében a *4. melléklet*,

c) ballon esetében az *5. melléklet*,

d) 4600 m^3-nél nagyobb térfogatú léghajó esetében a *6. melléklet*,

e) vitorlázó-repülőgép esetében a *7. melléklet*,

f) helyből felszálló repülőgép esetében a *8. melléklet*,

g) ultralight repülőgép esetében a *9. melléklet*,

h) autogiro esetében a *10. melléklet*,

i) repülőgép szakszolgálati engedélyhez adható nemzeti jogosítások esetében a *11. melléklet*,

j) hajózó mérnök esetében a *12. melléklet*,

k) hajózó navigátor esetében a *13. melléklet*

tartalmazza.

A szakszolgálati engedély érvényessége, meghosszabbítása, megújítása

9. §

(1) A szakszolgálati engedély érvényességét a bejegyzett jogosításra és nyelvi kiterjesztésre, valamint az orvosi minősítésre meghatározott érvényességi idő együttesen határozza meg.

(2) Az egyes jogosítások érvényességi idejét és a meghosszabbítás, megújítás feltételeit a 3–13. melléklet tartalmazza.

(3) A növendék pilóta szakszolgálati engedély érvényességi időtartama három év, ha a légiközlekedési hatóság az engedélyesnek szakszolgálati engedélyt ad ki, érvényét veszti.

(4) A növendék pilóta szakszolgálati engedély nem hosszabbítható és nem újítható meg. Az érvényességi idő lejártát követően a növendék pilóta szakszolgálati engedélyre a megszerzés feltételeit kell alkalmazni.

(5) A légiközlekedési hatóság a jogosítás érvényességi idejét nem hosszabbítja meg, ha a kérelmező nem teljesíti az e rendeletben előírt feltételeket, és ha nem rendelkezik az e rendeletben előírt nyelvi kiterjesztéssel és orvosi minősítéssel.

(6) A szakszolgálati engedélybe bejegyzett jogosítás vagy nyelvi kiterjesztés meghosszabbítása esetén az újabb érvényességi időtartam kezdőnapja a még érvényes jogosítás vagy nyelvi kiterjesztés lejárati napja.

(7) A szakszolgálati engedélybe bejegyzett jogosítás vagy nyelvi kiterjesztés megújítása esetén az újabb érvényességi időtartam kezdőnapja a megújítás kiadásának napja.

A szakszolgálati tevékenység folyamatos ellátásának követelményei

10. §

(1) Repülőgépen, helikopteren, 4600 m^3-nél nagyobb térfogatú léghajón, helyből felszálló repülőgépen légijármű-vezetői tevékenységet a szakszolgálati engedély érvényességén belül az a légijárművezető láthat el, akinek

a) az összes repült ideje nem több mint 100 repült óra, és a repülést megelőző 30 napban,

b) az összes repült ideje nem több mint 300 repült óra, és a repülést megelőző 120 napban,

c) az összes repült ideje nem több mint 1000 repült óra, és a repülést megelőző 180 napban,

d) az összes repült ideje több mint 1000 repült óra, és a repülést megelőző 360 napban

azonos típusú/osztályú légijárművön vagy a légijármű típusának/osztályának megfelelő repülési szimulátoron (FFS) legalább egy felszállást és egy leszállást hajtott végre.

(2) A szakszolgálati engedély érvényességén belül ballonon légijármű-vezetői tevékenységet az a légijármű-vezető láthat el, akinek

a) az összes repült ideje nem több mint 50 repült óra, és a repülést megelőző 90 napban,

b) az összes repült ideje több mint 50 repült óra, és a repülést megelőző 180 napban

ballonon legalább egy felszállást és egy leszállást hajtott végre.

(3) A szakszolgálati engedély érvényességén belül vitorlázó-repülőgépen légijármű-vezetői tevékenységet az a légijármű-vezető láthat el, akinek

a) az összes repült ideje nem több mint 50 repült óra, és a repülést megelőző 30 napban,

b) az összes repült ideje nem több mint 200 repült óra, és a repülést megelőző 90 napban,

c) az összes repült ideje nem több mint 600 repült óra, és a repülést megelőző 180 napban,

d) az összes repült ideje több mint 600 repült óra, és a repülést megelőző 360 napban,

vitorlázó-repülőgépen legalább egy felszállást és egy leszállást hajtott végre. A felszállás tekintetében a levegőbe emelkedés technikáit (csőrlés, vontatás) külön kell értelmezni.

(4) A szakszolgálati engedély érvényességén belül ultralight repülőgépen légijármű-vezetői tevékenységet az a légijármű-vezető láthat el, akinek

a) az összes repült ideje nem több mint 50 repült óra, és a repülést megelőző 30 napban,

b) az összes repült ideje nem több mint 200 repült óra, és a repülést megelőző 90 napban,

c) az összes repült ideje nem több mint 600 repült óra, és a repülést megelőző 180 napban,

d) az összes repült ideje több mint 600 repült óra, és a repülést megelőző 360 napban,

ultralight repülőgépen legalább egy felszállást és egy leszállást hajtott végre.

(5) A szakszolgálati engedély érvényességén belül autogiron légijármű-vezetői tevékenységet az a légijármű-vezető láthat el, akinek

a) az összes repült ideje nem több mint 50 repült óra, és a repülést megelőző 30 napban,

b) az összes repült ideje nem több mint 200 repült óra, és a repülést megelőző 90 napban,

c) az összes repült ideje nem több mint 600 repült óra, és a repülést megelőző 180 napban,

d) az összes repült ideje több mint 600 repült óra, és a repülést megelőző 360 napban,

autogiron egy felszállást és egy leszállást hajtott végre.

(6) A szakszolgálati engedély érvényességén belül éjszakai VFR jogosítással éjszakai repülést az a légijármű-vezető láthat el, aki a repülést megelőző 90 napban éjszaka legalább egy felszállást és egy leszállást hajtott végre.

11. §

(1) A szakszolgálati engedély érvényességén belül légijármű-vezetői tevékenységet utasszállítást végző gazdasági célú légiközlekedésben az a légijármű-vezető láthat el, aki a repülést megelőző 90 napban

a) azonos légijármű kategóriában, vagy

b) típus/osztályjogosítás esetén azonos típusú/osztályú légijárművön vagy a légijármű típusának/osztályának megfelelő repülési szimulátoron (FFS)

legalább három felszállást és három leszállást hajtott végre.

(2) Utasszállítást végző gazdasági célú légiközlekedést végző repülőgépen nem lehet parancsnokpilóta éjszaka, az, aki olyan érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, amely nem tartalmaz műszerjogosítást, kivéve, ha a repülést megelőző 90 napban az (1) bekezdésben meghatározott legalább egy esetben éjszaka hajtott végre felszállást és leszállást.

(3) A szakszolgálati engedély érvényességén belül repülőgépen, helikopteren, helyből felszálló repülőgépen hajózó mérnöki, hajózó navigátori tevékenységet az a hajózó mérnök, hajózó navigátor láthat el, aki a repülést megelőző 90 napban azonos típusú légijárművön legalább három útvonalrepülést hajtott végre.

(4) Ha az (1)–(3) bekezdésben és a 10. §-ban meghatározott feltételek nem teljesülnek, akkor az engedélyesnek oktatói jogosítással rendelkező személy felügyeletével ellenőrző repülést kell végrehajtania.

(5) A 10. §-ának (1) bekezdésében szereplő légijármű kategóriák esetében a (4) bekezdésben meghatározott ellenőrző repülés repülési szimulátoron (FFS) is végrehajtható.

A szakszolgálati engedély felfüggesztése és visszavonása

12. §

(1) A légiközlekedési hatóság a szakszolgálati engedélyt felfüggeszti, ha

a) az engedélyes akadályozza a légiközlekedési hatóságnak a szakszolgálati tevékenység ellenőrzésével kapcsolatos eljárását, az ellenőrzés lehetővé tételéig,

b) az engedélyes a szakszolgálat ellátására hátrányosan ható szer hatása alatt, vagy a polgári légiközlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről szóló miniszteri rendeletben meghatározottak szerint egészségileg alkalmatlan állapotban lát el szakszolgálati tevékenységet, vagy

c) a légiközlekedési hatóság eljárása során megállapítja, hogy az engedélyes a tevékenysége során a légiközlekedési szabályokat súlyosan megszegi és azzal a légiközlekedés biztonságát sérti vagy veszélyezteti.

(2) A légiközlekedési hatóság a szakszolgálati engedélyt visszavonja, ha

a) az engedélyes a kérelemben valótlan adatokat jelölt meg, vagy

b) az engedélyessel szemben a 6. §-ban meghatározott feltételek fennállnak.

(3) Az (1) bekezdés *c)* pontjában meghatározott esetben a légiközlekedési hatóság a szakszolgálati engedélybe bejegyzett azon jogosítást is felfüggesztheti, amellyel összefüggésben a légiközlekedési szabályokat az engedélyes megszegte.

(4) Ha a légiközlekedési hatóság a szakszolgálati engedélyt az (1) bekezdés *c)* pontja alapján függeszti fel, a határozatban rendelkeznie kell a szakszolgálati engedély vagy jogosítás visszaadásához szükséges e rendelettel összhangban lévő képzési vagy vizsgáztatási követelményekről.

(5) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott esetben a légiközlekedési hatóság intézkedésként a szakszolgálati engedélyt azonnali hatállyal bevonhatja és a szakszolgálati engedélyt elveheti, amelyről átvételi elismervényt állít ki.

(6) Az (5) bekezdésben meghatározott bevonás esetén a légiközlekedési hatóság a szakszolgálati engedély felfüggesztéséről vagy visszavonásáról 3 munkanapon belül dönt, vagy a szakszolgálati engedélyt visszaadja.

A hajózó személyzet vizsgáztatása

13. §

(1) A szakszolgálati engedély és további jogosítás megadásához – a növendék pilóta szakszolgálati engedély kivételével – elméleti ismereti vizsgát és jártassági vizsgát kell tenni.

(2) A jogosítások meghosszabbításához, megújításához a 3–13. mellékletben meghatározott követelményeket kell teljesíteni.

(3) A vizsgák tartalmi elemeit az egyes szakszolgálati engedélyek és jogosítások esetében a 3–13. melléklet tartalmazza.

(4) Az elméleti ismereti vizsgáztatást a légiközlekedési hatóság végzi.

14. §

(1) A jártassági vizsgát és a készség-ellenőrzést – a (3) bekezdésben foglaltak figyelembevételével –

a) a légiközlekedési hatóság repülési felügyelője,

b) a képzési szervezetnek vagy a légijármű gyártó szervezetnek a légiközlekedési hatóság vizsgáztatói felhatalmazásával rendelkező oktatója, vagy

c) típusjogosítású légijárműnél új típus bevezetése esetén a légiközlekedési hatóság vizsgáztatói felhatalmazásával rendelkező hasonló teljesítményű légijárműre oktatói jogosítással rendelkező személy

(a továbbiakban együtt: vizsgáztató) végzi.

(2) A vizsgáztatói felhatalmazásra vonatkozó követelményeket a 3–10. melléklet tartalmazza.

(3) A légiközlekedési hatóság a felhatalmazást írásban adja meg, ha a kérelmező teljesítette a rendeletben a vizsgáztatóra meghatározott követelményeket és írásban nyilatkozott arról, hogy hozzájárul a 17. §-ban meghatározott adatainak kezeléséhez. A felhatalmazásban meghatározza a felhatalmazás célját és a vizsgáztatási eljárás során ellátandó feladatokat.

(4) Oktatói jogosítás esetén a jártassági vizsgát és a készség-ellenőrzést, valamint a vizsgáztató esetében a felhatalmazáshoz előírt vizsgát és a készség-ellenőrzést az (1) bekezdés *a)* pontjában meghatározott személy végzi.

(5) A vizsgáztató jogosult annak eldöntésére, hogy a vizsgázó megfelelő szinten elsajátította a szakszolgálati tevékenységhez szükséges ismeretet és gyakorlatot.

(6) A légiközlekedési hatóság repülési felügyelője vizsgáztatói feladatának ellátása során szakszolgálati tevékenységet – az (1) bekezdés figyelembevételével – e rendeletben meghatározott szakszolgálati engedéllyel, jogosítással és a vizsgáztatóra vonatkozó követelmények teljesítésével végezhet.

(7) A vizsgáztató nem vizsgáztathatja azt a kérelmezőt, akinek maga tartotta a szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz szükséges képzést, kivéve, ha a légiközlekedési hatóság erre írásban felhatalmazza.

15. §

(1) Az elméleti ismereti, jártassági vizsgát és készség-ellenőrzést a vizsgáztató a légiközlekedési hatóság által, a rendelet mellékleteivel összhangban kiadott vizsgaszabályzat alapján hajtja végre, amelyet a légiközlekedési hatóság honlapján közzétesz.

(2) A vizsgaszabályzatnak tartalmaznia kell a vizsga lebonyolításának rendjét, a következők szerint:

a) a vizsgán történő részvétel feltételei,

b) a vizsga dokumentálásának rendje,

c) a vizsgázó jogai és kötelességei,

d) a vizsga értékelésének szempontjai és az értékelő lap,

e) a sikertelen vizsga feltételeinek meghatározása,

f) sikertelen vizsga megismétlésére vonatkozó feltételek, és

g) vizsga felfüggesztésére vonatkozó eljárás.

(3) A légiközlekedési hatóság – a 14. § (1) bekezdésének *a)* pontjában meghatározott eset kivételével – a vizsga vizsgaszabályzatnak megfelelő lebonyolítását ellenőrizheti.

(4) Ha a légiközlekedési hatóság a vizsga során szabálytalanságot állapít meg, a vizsgát felfüggeszti.

(5) A vizsga eredményéről a vizsgáztató jegyzőkönyvet állít ki.

16. §

(1) A jártassági vizsga megkezdésének feltétele a sikeres elméleti ismereti vizsga teljesítése és az érvényes orvosi minősítés megléte.

(2) Az elméleti ismereti vizsga sikertelen teljesítése esetén a vizsgázó kérheti az eljárás felfüggesztését.

17. §

A légiközlekedési hatóság nyilvántartást vezet az általa felhatalmazott vizsgáztatókról, azokkal a feladatkörökkel együtt, amelyre felhatalmazást kaptak. A nyilvántartásban szereplő név, elérhetőség és a feladatkör nyilvános, amelyet a légiközlekedési hatóság a honlapján közzétesz.

Rádió-távbeszélő kezelői jogosítás

18. §

(1) Rádió-berendezéssel felszerelt légijárművön és minden olyan esetben, amikor a hajózó személyzet a szakszolgálati tevékenység ellátásával összefüggésben rádió-berendezést használ, a hajózó személyzet tagjának rendelkeznie kell rádió-távbeszélő kezelői jogosítással.

(2) A rádió-távbeszélő kezelői jogosítás érvényesség ideje határozatlan.

(3) A rádió-távbeszélő kezelői jogosítás megszerzésének feltétele a rádió-berendezés kezelésének elsajátítása, a légiforgalmi irányítás szabályairól szóló miniszteri rendeletben meghatározott rádió-távbeszélő kifejezésekre vonatkozó követelményeket tartalmazó képzés sikeres elvégzése és rádió-távbeszélő kezelői vizsga teljesítése.

19. §

(1) A rádió-távbeszélő kezelői vizsgát

a) a repülőgép, helikopter, 4600 m^3-nél nagyobb térfogatú léghajó, helyből felszálló repülőgép, ultralight repülőgép és autogiro esetében az elméleti ismereti, jártassági vizsga vagy készség-ellenőrzés során,

b) ballon és vitorlázó-repülőgép esetében az elméleti ismereti vizsga során

kell végrehajtani.

(2) A rádió-távbeszélő kezelői vizsgát magyar nyelven kell végrehajtani. Ha a képzés angol nyelvű rádió-távbeszélő kifejezésekre vonatkozó követelményeket is tartalmaz, a vizsgát angol nyelven kell végrehajtani, de a rádió-távbeszélő kezelői vizsga során a magyar nyelvű rádió-távbeszélő kifejezések ismeretét is ellenőrizni kell.

(3) A magyar nyelven végrehajtott sikeres rádió-távbeszélő kezelői vizsga alapján a légiközlekedési hatóság magyar nyelvű rádió-távbeszélő kezelői jogosítást ad ki, amely magyar nyelven olyan légtérben jogosít rádió-távbeszélő berendezés használatára, ahol a magyar nyelv használata engedélyezett.

(4) Az angol nyelven végrehajtott sikeres rádió-távbeszélő kezelői vizsga alapján a légiközlekedési hatóság angol nyelvű rádió-távbeszélő kezelői jogosítást ad ki, amely magyar és angol nyelven olyan légtérben jogosít rádió-távbeszélő berendezés használatára, ahol a magyar vagy angol nyelv használata engedélyezett.

Nyelvismereti vizsga, nyelvi kiterjesztés

20. §

(1) A repülőgépen, helikopteren, 4600 m^3-nél nagyobb térfogatú léghajón, helyből felszálló repülőgépen légjármű-vezetőnek, és hajózó navigátornak olyan légtérben történő rádió-távbeszélő berendezés használatához, ahol a magyar nyelv használata nem engedélyezett, a szakszolgálati tevékenység ellátásához angol nyelvből a *14. melléklet*ben meghatározott nyelvismereti követelményeknek megfelelően nyelvismereti vizsgát (a továbbiakban: nyelvismereti vizsga) kell tenni.

(2) Az engedélyes nyelvismereti szintjét a nyelvi kiterjesztés határozza meg.

(3) A nyelvi kiterjesztés érvényességi ideje a 14. melléklet szerinti

a) 4-es szinten teljesített nyelvismereti vizsga esetén 36 hónap,

b) 5-ös szinten teljesített nyelvismereti vizsga esetén 72 hónap,

c) 6-os szinten teljesített nyelvismereti vizsga esetén határozatlan.

(4) A nyelvi kiterjesztést a (3) bekezdésben meghatározott időtartamra a légiközlekedési hatóság meghosszabbítja, ha az engedélyes angol nyelvből nyelvismereti vizsgát tett a nyelvi kiterjesztés érvényességi idejének lejártát megelőző hat hónapban.

(5) Ha az engedélyes a nyelvismereti vizsgát a nyelvi kiterjesztés érvényességi idejének lejártát követően teszi le, a légiközlekedési hatóság a nyelvi kiterjesztést megújítja.

(6) A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) Szerződő Államának légiközlekedési hatósága által kiadott

a) légijármű vezetésére, hajózó navigátori és légiforgalmi irányító feladatok ellátására jogosító szakszolgálati engedélybe tett bejegyzés, vagy

b) külön igazolás

alapján a Chicagói Egyezmény Függelékeiben meghatározott ICAO (International Civil Aviation Organization [Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet]) nyelvi követelményeknek megfelelően legalább 4-es szinten teljesített nyelvismereti vizsgát a légiközlekedési hatóság a nyelvi kiterjesztés alapjául elfogadja.

21. §

(1) A légijármű-vezetők nyelvismereti vizsgáztatása a légiközlekedési hatóság által kiadott engedéllyel végezhető.

(2) A nyelvismereti vizsgáztatási engedélyt kérelemre a légiközlekedési hatóság adja ki.

(3) Nyelvismereti vizsgáztatási engedélyt az a gazdálkodó szervezet kaphat, aki rendelkezik a 14. mellékletben meghatározott személyi, tárgyi feltételekkel és a nyelvismereti vizsgáztatás módszerére vonatkozó vizsgarendszerrel.

22. §

(1) A légiközlekedési hatóság figyelemmel kíséri a nyelvismereti vizsgáztatási engedély kiadásához előírt feltételeknek történő folyamatos megfelelést.

(2) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a nyelvismereti vizsgáztatást végző szervezet nem teljesíti a nyelvismereti vizsgáztatási engedély kiadásához előírt feltételeket, teljesítési határidő megjelölésével felszólítja a szervezetet a teljesítésre, és jogosult az engedély felfüggesztésére.

(3) Ha a (2) bekezdésben megadott határidőig a nyelvismereti vizsgáztatást végző szervezet az engedély kiadásához előírt feltételeket nem teljesíti, a légiközlekedési hatóság jogosult az engedély visszavonására.

A HAJÓZÓ SZEMÉLYZET KÉPZÉSE

Képzési szervezet

23. §

(1) A hajózó személyzet képzését a légiközlekedési hatóság által kiadott képzési engedéllyel rendelkező Repülési Képzési Szervezet (a továbbiakban: FTO) végezheti.

(2) A helikopter, ballon, 4600 m^3-nél nagyobb térfogatú léghajó, vitorlázó-repülőgép, helyből felszálló repülőgép, ultralight repülőgép, autogiro pilóta szakszolgálati engedélyhez, a repülőgép magánpilóta szakszolgálati engedélyhez, a repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyhez adható nemzeti jogosításokhoz, az éjszakai jogosításhoz, egymotoros egypilótás dugattyúmotoros osztályjogosításhoz, a TMG osztályjogosításhoz szükséges képzést – az FTO-on kívül – a légiközlekedési hatóság által kiadott képzési engedéllyel rendelkező Alapképzési Szervezet (a továbbiakban: RF) végezhet.

(3) Típusjogosítás megszerzéséhez, hajózó személyzeti együttműködési bizonyítvány megszerzéséhez, hajózó mérnök és hajózó navigátor szakszolgálati engedélyhez szükséges képzést – az FTO-on kívül – a légiközlekedési hatóság által kiadott képzési engedéllyel rendelkező Típusjogosítás Képzési Szervezet (a továbbiakban: TRTO) végezhet.

24. §

(1) A képzési engedélyt kérelemre a légiközlekedési hatóság adja ki.

(2) Képzési engedélyt az a gazdálkodó szervezet kaphat, amely teljesíti a képzésre és a képzési szervezetre vonatkozó, e rendeletben előírt feltételeket.

(3) A képzési szervezettel szemben támasztott követelményeket a *15. melléklet* tartalmazza.

(4) A légiközlekedési hatóság a képzési engedélyekről nyilvános nyilvántartást vezet, amelyet a légiközlekedési hatóság a honlapján közzétesz.

25. §

(1) A légiközlekedési hatóság figyelemmel kíséri a képzési engedély kiadásához előírt feltételeknek történő folyamatos megfelelést.

(2) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a képzési szervezet nem teljesíti a képzési engedély kiadásához előírt feltételeket, teljesítési határidő megjelölésével felszólítja a képzési szervezetet a teljesítésre.

(3) Ha a (2) bekezdésben megadott határidőig a képzési szervezet a képzési engedély kiadásához előírt feltételeket nem teljesíti, a légiközlekedési hatóság jogosult az engedély visszavonására.

KÜLÖNÖS RENDELKEZÉSEK

A katonai szolgálat során szerzett tapasztalat jóváírása

26. §

(1) Az állami célú légiközlekedés szakszemélyzetének szakszolgálati engedélyeiről szóló jogszabály alapján kiadott légijármű-vezető és légijármű személyzet szakszolgálati engedéllyel rendelkező személynek a katonai szolgálat alatt szerzett elméleti ismereteit, gyakorlatát és repülési idejét a légiközlekedési hatóság a *16. mellékletben* meghatározottak szerint jóváírja az e rendeletben meghatározott szakszolgálati engedély és jogosítás kiadásához.

(2) Az (1) bekezdés alapján jóváírással kiadott szakszolgálati engedély, jogosítás csak a Magyar Köztársaság Állami Légijármű Lajstromában (a továbbiakban: magyar lajstromban) bejegyzett légijárművön jogosít szakszolgálati tevékenység ellátására. A korlátozást a légiközlekedési hatóság a szakszolgálati engedélybe, jogosításba bejegyzi.

(3) A (2) bekezdés szerint bejegyzett korlátozást a légiközlekedési hatóság kérelemre törli, ha az engedélyes teljesítette a 16. mellékletben meghatározott a szakszolgálati engedély, jogosítás kiadásához szükséges feltételeket.

A JAA tagállam által kiadott repülőgép pilóta szakszolgálati engedély

27. §

(1) A JAA tagállam légiközlekedési hatósága által kiadott repülőgép pilóta szakszolgálati engedély, az abban bejegyzett jogosítás és nyelvismereti kiterjesztés az érvényességi időn belül a Magyar Köztársaságban minden további eljárás nélkül érvényes.

(2) A JAA tagállam légiközlekedési hatósága által kiadott repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy, ha a Magyar Köztársaságban munkaviszonnyal vagy szokásos tartózkodási hellyel rendelkezik, jogosult szakszolgálati engedélyét magyar szakszolgálati engedélyre cserélni.

(3) A JAA tagállamának légiközlekedési hatósága által repülőgép pilóta szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges képzésre kiadott képzési engedély, a Magyar Köztársaságban minden további eljárás nélkül érvényes az engedélyben foglalt feltételeknek megfelelően.

(4) Az engedélyes egyidejűleg csak egy JAA tagállam által kiadott szakszolgálati engedéllyel rendelkezhet.

A nem JAA tagállam által kiadott repülőgép pilóta szakszolgálati engedély érvényesítése

28. §

(1) A nem JAA tagállam, de a Chicagói Egyezmény Szerződő Államának légiközlekedési hatósága által kiadott pilóta szakszolgálati engedély az érvényességi idején belül minden további eljárás nélkül érvényes magáncélú repülésre, látvarepülési szabályok között (VFR) egypilótás légijárművön a Magyar Köztársaság területén és légterében.

(2) Az (1) bekezdésben nem szereplő esetben, a nem JAA tagállam, de a Chicagói Egyezmény Szerződő Államának légiközlekedési hatósága által kiadott repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyt – a hivatásos pilóta szakszolgálati engedély kivételével – a légiközlekedési hatóság kérelemre érvényesíti a magyar lajstromban lévő légijármű használatára, ha a kérelmező megfelel a 16. mellékletben meghatározott követelménynek.

(3) A nem JAA tagállam, de a Chicagói Egyezmény Szerződő Államának légiközlekedési hatósága által kiadott hivatásos pilóta szakszolgálati engedély (a továbbiakban: alapengedély) legfeljebb egy alkalommal egy éves időtartamra érvényesíthető, ha a kérelmező a 3. melléklet hivatásos pilóta szakszolgálati engedélyekre vonatkozó részében meghatározott légijog, emberi teljesítőképesség és korlátai, valamint üzemeltetési eljárások tantárgyból sikeres elméleti ismereti vizsgát tett. Az érvényesség időtartama nem haladhatja meg az alapengedély érvényességi idejét, és az engedély további érvényesítése nem megengedett.

(4) A (2)–(3) bekezdésben meghatározott érvényesítésről a légiközlekedési hatóság hajózó személyzeti igazolást (crew member certificate – CMC) állít ki.

(5) A (2)–(3) bekezdésben meghatározott feltételek nem alkalmazandóak abban az esetben, ha egy JAA tagállamban lajstromozott légijárművet nem JAA tagállambeli üzemben tartónak adnak bérbe, úgy, hogy a bérlet idejére a nem JAA tagállambeli üzemben tartó légiközlekedési hatósága átvállalta a műszaki, és üzemeltetési felügyelettel járó felelősséget a 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra alkalmazandó közös műszaki követelmények és közigazgatási eljárások tekintetében történő módosításáról szóló, 2008. augusztus 20-i 859/2008/EK európai bizottsági rendelet 1.165 pontjában meghatározott követelményeknek megfelelően.

(6) Az (5) bekezdésben meghatározott bérlet esetén a nem JAA tagállambeli üzemben tartó hajózó személyzet szakszolgálati engedélyét a légiközlekedési hatóság érvényesnek minősítheti oly módon, hogy a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyének érvényesítése által biztosított előjogokat korlátozza a bérleti időszakra, a megnevezett légijárműre és üzemeltetési feltételekre. Az üzemeltetési feltételek nem tartalmazhatják – sem a légijármű teljes bérlete, vagy más kereskedelmi megállapodás útján – a JAA üzemben tartó közvetett vagy közvetlen jelenlétét.

(7) Ha a pilóta nem JAA tagállamban kiállított szakszolgálati engedéllyel rendelkezik és JAA tagállamban további jogosítás megszerzésére vonatkozó képzésben vesz részt és sikeres vizsgát tesz, a jogosítás megszerzéséhez a képzés és a vizsga teljesítéséről kiállított igazolás szükséges.

A nem JAA tagállam által kiadott pilóta szakszolgálati engedély honosítása

29. §

(1) Nemzetközi szerződés alapján honosítható magyar szakszolgálati engedéllyé a nem JAA tagállam, de a Chicagói Egyezmény Szerződő Államának légiközlekedési hatósága által kiadott hivatásos pilóta szakszolgálati engedély, műszerjogosítás, ha a kérelmező megfelel a 16. mellékletben meghatározott feltételeknek.

(2) A nem JAA tagállam, de a Chicagói Egyezmény Szerződő Államának légiközlekedési hatósága alapján kiadott repülőgép magánpilóta szakszolgálati engedélyt (Private Pilot Licence [PPL(A)]) a légiközlekedési hatóság magyar szakszolgálati engedéllyé honosítja egypilótás repülőgépre osztály/típusjogosításokkal, ha a kérelmező megfelel a 16. mellékletben meghatározott követelményeknek.

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

Hatálybalépés

30. §

(1) Ez a rendelet 2009. augusztus 24-én lép hatályba.

(2) E rendelet 30. §-ának (4) és (5) bekezdése, valamint *18–23. melléklete* a rendelet hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

(3) E rendelet 32. §-a és a 33. §-ának (1) bekezdése és *17. melléklete* a rendelet hatálybalépését követő 12. hónap utolsó napján hatályát veszti.

(4) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a légiközlekedési szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeiről szóló 5/2001. (II. 6.) KöViM rendelet (a továbbiakban: KöViM rendelet) 4. §-ának (2) bekezdése, 8. §-a (1) bekezdésének *a)* és *c)* pontja, 9. §-ának (3) bekezdése, 14. §-ának (2), (4), (5), (6) és (8) bekezdése, 7–11. melléklete.

(5) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a KöViM rendelet

a) 1. §-ának (1)–(2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A rendelet hatálya az UL A1 pilóta, az ejtőernyős oktató, a légiutas-kísérő és a repülés üzemi tiszt szakszolgálati engedélyére és az ahhoz szükséges képesítések, valamint jogosítások megszerzésére és meghosszabbítására terjed ki.

(2) Az UL A1 pilóta, az ejtőernyős oktató, a légiutas-kísérő és a repülés üzemi tiszt szakszolgálati tevékenységet, munkakört és az ilyen munkakörbe tartozó feladatot (a továbbiakban együtt: szakszolgálat) az láthat el, akit arra a légijármű üzemben tartója vagy tulajdonosa, illetve a repülőtér üzemben tartója feljogosított. Szakszolgálat ellátására olyan személy jelölhető ki, akinek szakszolgálati engedélye van."

b) 2. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„2. § A szakszolgálati engedélyek fajtáit és a kiadásukhoz szükséges feltételeket e rendelet mellékletei a következők szerint határozzák meg:

a) 1. melléklet: A szakszolgálati engedélyek megnevezése és szakmai alkalmassága

b) 2. melléklet: UL A1 pilóta szakszolgálati engedélye

c) 3. melléklet: Ejtőernyős oktató szakszolgálati engedély, ejtőernyő beugrói jogosítás

d) 4. melléklet: Légiutas-kísérő szakszolgálati engedélye

e) 5. melléklet: Repülés üzemi tiszt szakszolgálati engedélye

f) 6. melléklet: Szakszolgálati engedélyek tartalma és formája"

c) 7. §-a (3) bekezdésének *d)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„*d)* aki a szakszolgálat ellátására hátrányosan ható szer hatása alatt áll, vagy aki a polgári légiközlekedési szakszolgálati engedélyek egészségügyi feltételeiről és kiadásuk rendjéről szóló miniszteri rendeletben meghatározottak szerint egészségileg alkalmatlan állapotban lát el szakszolgálati tevékenységet."

d) 1. melléklete helyébe e rendelet 18. melléklete lép.

e) 2. melléklete helyébe e rendelet 19. melléklete lép.

f) 3. melléklete helyébe e rendelet 20. melléklete lép.

g) 4. melléklete helyébe e rendelet 21. melléklete lép.

h) 5. melléklete helyébe e rendelet 22. melléklete lép.

i) 6. melléklete helyébe e rendelet 23. melléklete lép.

j) 4. §-a (1) bekezdésének *a)* és *b)* pontjában a „hajózó" szövegrész helyébe az „UL A1 pilóta és légiutas-kísérő" szöveg, 5. §-a (1) bekezdésének *b)* pontjában az „a hajózó" szövegrész helyébe az „az UL A1 pilóta és ejtőernyős" szöveg, 6. §-a (1) bekezdése „a 9. számú mellékletben" szövegrész helyébe „a 6. mellékletben" szöveg lép.

Átmeneti rendelkezések

31. §

(1) A rendelet hatálybalépésekor motoros pilóta, helikopter pilóta vagy hajózó navigátor szakszolgálati engedéllyel rendelkező személy vagy a 32. § (2) bekezdése alapján szakszolgálati engedélyt szerzett személy szakszolgálati tevékenységet nyelvi kiterjesztés nélkül 2011. március 5-ig láthat el, és e határidőig új jogosítás megszerzése esetén a 8. § (1) bekezdésének *f)* pontjában vagy jogosítás érvényességének meghosszabbítása esetén a 9. § (5) bekezdésében a nyelvi kiterjesztésre vonatkozó rendelkezéseket nem kell alkalmazni.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott személy a rendelet hatálybalépését követően jogosult a nyelvismereti vizsga letételére és a nyelvi kiterjesztés megszerzésére az e rendeletben meghatározott feltételek teljesítése esetén.

32. §

(1) A rendelet hatálybalépését megelőzően kiadott képzési engedélyek, amelyek motoros pilóta, ultralight A2 pilóta, MOVIT szakszolgálati engedély, jogosítás megszerzésére vonatkoznak, az érvényességük lejártáig, de legfeljebb a rendelet hatálybalépését követő 12. hónap utolsó napjáig érvényesek, azzal, hogy ezen képzési engedélyek alapján a rendeletben meghatározott képzések – a 17. mellékletben meghatározott szakszolgálati engedély, jogosítás megszerzésére irányuló képzések kivételével – nem folytathatóak.

(2) Motoros pilóta, ultralight A2 pilóta, MOVIT szakszolgálati engedély vagy jogosítás megszerzésére irányuló, a rendelet hatálybalépésekor folyamatban lévő képzések alapján a légiközlekedési hatóság a 17. mellékletben meghatározott szakszolgálati engedélyt és jogosítást ad ki. Ezen szakszolgálati engedély vagy jogosítás a rendelet hatálybalépését követő 12. hónap utolsó napjáig adható ki.

33. §

(1) A rendelet hatálybalépését megelőzően kiadott képzési engedélyek, amelyek helikopter, vitorlázó repülő, ballon vagy hajózó navigátor, hajózó mérnök/szerelő szakszolgálati engedély, jogosítás megszerzésére vonatkoznak, az érvényességük lejártáig, de legfeljebb a rendelet hatálybalépését követő 12. hónap utolsó napjáig érvényesek.

(2) Helikopter, vitorlázó repülő, ballon vagy hajózó navigátor, hajózó mérnök/szerelő szakszolgálati engedély vagy jogosítás megszerzésére, érvényesség meghosszabbítására irányuló, a rendelet hatálybalépésekor már megkezdett képzések elfogadhatóak e rendelet alapján kiadott szakszolgálati engedélyekhez vagy jogosításokhoz.

34. §

(1) A rendelet hatálybalépését megelőzően vagy a 32. § (2) bekezdése alapján kiadott motoros, ultralight A2,

MOVIT pilóta szakszolgálati engedélyeket a légiközlekedési hatóság az érvényességük lejártát követően – a szakszolgálati engedély típusához szükséges érvényes orvosi minősítés bemutatása mellett,– kérelemre meghosszabbítja vagy megújítja, amennyiben a kérelmező megfelel a 17. mellékletben meghatározott követelményeknek. A meghosszabbított vagy megújított szakszolgálati engedélyek érvényességük lejártáig, de legfeljebb 2011. december 31-ig érvényesek.

(2) A rendelet hatálybalépését megelőzően kiadott hajózó mérnök/szerelő, hajózó navigátor, helikopter, MOVIT, vitorlázó repülő, ballon, ultralight A2, motoros pilóta, vagy a 32. § (2) bekezdése alapján kiadott szakszolgálati engedélyek és jogosítások alapján a légiközlekedési hatóság kérelemre – hatósági eljárási díjfizetési kötelezettség nélkül – a 16. mellékletben meghatározott követelmények teljesítésével e rendeletben meghatározott szakszolgálati engedélyt ad ki.

35. §

E rendelet hatálybalépése előtt alkalmazott, de e rendeletnek nem megfelelő repülési naplót a hajózó személyzet e rendelet hatálya alá tartozó tagjának e rendelet hatálybalépését követő nappal összesítve le kell zárnia, és az összesített adatok feltüntetésével e rendeletben meghatározott repülési naplót kell vezetnie.

Hónig Péter s. k.,
közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

1. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

A hajózó személyzeti tag szakszolgálati engedély és repülési napló formai és tartalmi elemei

1. Hajózó személyzeti tag szakszolgálati engedélyének tartalmi és formai követelményei

1.1. Tartalmi követelmény:

A légiközlekedési hatóság által e rendelettel összhangban kiadott szakszolgálati engedélyek a következő részleteket tartalmazzák:

a) *Tartalom.* Az adatpont (pl: I, II, III stb.) mindig ugyanolyan nyomtatott formátumban legyen feltüntetve, mint az adat főcíme (pl: Kiállító állam, Engedélyszám stb.). A szabványos szakszolgálati engedély formátumot e melléklet 1.2. pontja tartalmazza. Az I-XI pontok az állandó adatok, a XII-XIV pontok a változó adatok, melyek megjeleníthetőek a fő formátum elkülöníthető függelékeként, vagy önállóan is. Bármely önálló vagy elkülöníthető függeléken egyértelműen fel kell tüntetni, hogy az a szakszolgálati engedély része.

1. Állandó adatpontok

(I) Kiállító állam (State of issue)

(II) Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja (Title of Licence, date of initial issue, and country code)

(III) ”H” betűvel kezdődő engedélyszám (Licence number), melyet egy számkód és/vagy arab számokból illetve latin betűkből álló kód követ.

(IV) Engedélyes neve (Last and first name of licence holder)

(V) Cím (utca, város, megye, irányítószám) (Address (Street, town, area, zip code))

(VI) Állampolgárság (Nationality)

(VII) Engedélyes sajátkezű aláírása (Signature of holder)

(VIII) Kiállító hatóság (Issuing Authority)

(IX) Érvényesség (Validity)

(X) Kiállító aláírása és dátum (Signature of issuing officer and date)

(XI) Kiállító hatóság bélyegzője (Seal or stamp of issuing Authority)

2. Változó elemek

(XII) Jogosítások (Ratings)- osztály, típus, oktató, stb. a lejárati dátummal együtt. Rádiótávbeszélő- kezelői engedélyt fel lehet tüntetni a szakszolgálati engedélyben.

(XIII) Megjegyzések (Remarks)– korlátozásokkal kapcsolatos különleges bejegyzések, illetve előjogokkal, különösen a nyelvi kiterjesztéssel kapcsolatos bejegyzések.

(XIV) A légiközlekedési hatóság által megkövetelt bármely további részlet.

(b) *Anyag.* A használatos papír alkalmas legyen arra, hogy megelőzzön, illetve kimutasson bármiféle változtatást vagy törlést. A formanyomtatványra kerülő bármilyen bejegyzésről vagy áthúzásról legyen egyértelmű, hogy a légiközlekedési hatóság felhatalmazásával történt.

(c) *Szín.* E rendeletnek megfelelően kiállított szakszolgálati engedélyeket fehér színű anyagon kell kiadni.

(d) *Nyelv.* A szakszolgálati engedélyeket magyar és angol nyelven kell kiadni.

1.2. Formai követelmények

1.2.1. Repülőgép pilóta szakszolgálati engedély

Magyar Köztársaság
légiközlekedési hatóság

Republic of Hungary
Civil Aviation Authority

(LOGO)

JOINT AVIATION AUTHORITIES

REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY
FLIGHT CREW LICENCE (AEROPLANE)

ICAO és JAR FCL szabvány alapján kiadva
Issued in accordance with ICAO and JAR-FCL standards

Az oldal mérete nem kisebb egy A4-es lap nyolcadánál.

I	**Kiállító állam** *State of issue*
III	**Engedélyszám** *Licence number*
IV	**Engedélyes neve** *Last and first name of licence holder*
XIV	**Születési idő és hely** *Date and place of birth*
V	**Cím (utca, város, megye, irányítószám)** *Address (Street, town, area, zip code)*

Szakszolgálati engedély száma mindig a kiadó állam ENSZ kódjával kezdődik

Használandó dátum formátum: nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

Lásd: Szokásos tartózkodási hely

VI	**Állampolgárság** *Nationality*
VII	**Engedélyes sajátkezű aláírása** *Signature of holder*
VIII	**Kiállító hatóság** *Issuing Authority*
X	**Kiállító aláírása és dátum** *Signature of issuing officer and date*
XI	**Kiállító hatóság bélyegzője** *Seal or stamp of issuing Authority*

II	**Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja** *Title of Licence, date of initial issue and country code*
IX	**Érvényesség:**. A szakszolgálati engedély által biztosított előjogokat csak abban az esetben lehet gyakorolni, ha az engedélyes rendelkezik az adott szakszolgálati engedély által megkívánt érvényes orvosi minősítéssel. Ezen szakszolgálati engedély ... időpont előtt kell kicserélni *Validity:* . *The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. This licence is to be re-issued not later than ...*

A használt rövidítések a rendeletben használatos formában jelennek meg (pl. PPL(A), ATPL(A) stb.)
Szabvány dátum formátum használandó nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

A kicserélés legkésőbb a II. adatpontban található első kiadás dátumát követő 5. évben történik meg.

XII	**Rádió-távbeszélő előjogok:**. *Radiotelephony privileges:*
XIII	**Megjegyzések:** *Remarks:*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

pl: SPL esetében a képző szervezet neve, címe stb.

Az engedélyben használt rövidítések *Abbreviations used in this licence*	

pl. ATPL (Légitársasági pilóta szakszolgálati engedély, CPL (Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, IR (műszerjogosítás), stb.

Feltételek: *Conditions:* A repülőgép pilótának mindig magánál kell tartania az érvényes szakszolgálati engedélyt és orvosi minősítést, ha a szakszolgálati engedéllyel járó jogokat gyakorolja. *A valid licence including a valid medical certificate has always to be carried by the pilot exercising the privileges of the licence.* Jelen szakszolgálati engedély mellett egy fényképes személyazonosító igazolványt is magánál kell tartania a személyazonosságának igazolása végett. *A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.*

Osztály/típus/Műszer/ Nemzeti *Class/Type/IR/National*	**Megjegyzések/Korlátozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs további bejegyzés *No further entries*	**Nincs további bejegyzés** *No further entries*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Osztály/típus/Műszer/ Nemzeti *Class/Type/IR/National*	**Megjegyzések/Korlá-tozások** *Remarks/Restrictions*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Oktatói *Instructor*	**Megjegyzések/Korlátozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs bejegyzés *No entries*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*

A szakszolgálati engedélybe bejegyzéseket csak a légiközlekedési hatóság tehet.

A légiközlekedési hatóság döntése szerint a nem meghosszabbított jogosításokat kitörlik a szakszolgálati engedélyből legkésőbb 5 évvel a legutolsó meghosszabbítás után

III	XII	Jogosítás *Rating*	A vizsga dátuma *Date of test/check*	Érvényes-ségi határidő *Valid until*	Vizsgáztatói felhatalmazás száma *Examiners authorisation number*	Vizsgáztató aláírása *Examiners signature*
Engedélyszám *Licence number*						

1.2.2. Helikopter pilóta szakszolgálati engedély

Magyar Köztársaság
légiközlekedési hatóság

Republic of Hungary
Civil Aviation Authority

(LOGO)

HELIKOPTER PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY
FLIGHT CREW LICENCE (HELICOPTER)

ICAO szabvány alapján kiadva
Issued in accordance with ICAO standards

Az oldal mérete nem kisebb egy A4-es lap nyolcadánál.

I	**Kiállító állam** *State of issue*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*	Szakszolgálati engedély száma mindig a kiadó állam ENSZ kódjával kezdődik
IV	**Engedélyes neve** *Last and first name of licence holder*	
XIV	**Születési idő és hely** *Date and place of birth*	Használandó dátum formátum: nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)
V	**Cím (utca, város, megye, irányítószám)** *Address (Street, town, area, zip code)*	Lásd: Szokásos tartózkodási hely

VI	**Állampolgárság** *Nationality*
VII	**Engedélyes sajátkezű aláírása** *Signature of holder*
VIII	**Kiállító hatóság** *Issuing Authority*
X	**Kiállító aláírása és dátum** *Signature of issuing officer and date*
XI	**Kiállító hatóság bélyegzője** *Seal or stamp of issuing Authority*

II	**Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja** *Title of Licence date of initial issue and country code*
IX	**Érvényesség:**. A szakszolgálati engedély által biztosított előjogokat csak abban az esetben lehet gyakorolni, ha az engedélyes rendelkezik az adott szakszolgálati engedély által megkívánt érvényes orvosi minősítéssel. Ezen szakszolgálati engedély ... időpont előtt kell kicserélni *Validity: .* *The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. This licence is to be re-issued not later than ...*

A használt rövidítések a rendeletben használatos formában jelennek meg (pl. PPL(H), ATPL(H) stb.)
Szabvány dátum formátum használandó nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

A kicserélés legkésőbb a II. adatpontban található első kiadás dátumát követő 5. évben történik meg.

XII	**Rádió-távbeszélő előjogok:**. *Radiotelephony privileges:*
XIII	**Megjegyzések:** *Remarks:*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

pl: SPL esetében a képző szervezet neve, címe stb.

Az engedélyben használt rövidítések *Abbreviations used in this licence*	

pl. ATPL (Légitársasági pilóta szakszolgálati engedély, CPL (Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, IR (műszerjogosítás), stb.

Feltételek: *Conditions:* A helikopter pilótának mindig magánál kell tartania az érvényes szakszolgálati engedélyt és orvosi minősítést, ha a szakszolgálati engedéllyel járó jogokat gyakorolja. *A valid licence including a valid medical certificate has always to be carried by the pilot exercising the privileges of the licence.* Jelen szakszolgálati engedély mellett egy fényképes személyazonosító igazolványt is magánál kell tartania a személyazonosságának igazolása végett. *A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.*

Osztály/típus/Műszer/ Nemzeti *Class/Type/IR/National*	**Megjegyzések/Korlátozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs további bejegyzés *No further entries*	**Nincs további bejegyzés** *No further entries*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Osztály/típus/Műszer/ Nemzeti *Class/Type/IR/National*	**Megjegyzések/Korlá-tozások** *Remarks/Restrictions*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Oktatói *Instructor*	**Megjegyzések/Korlátozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs bejegyzés *No entries*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*

A szakszolgálati engedélybe meghosszabbító bejegyzéseket csak a légiközlekedési hatóság tehet.

A légiközlekedési hatóság döntése szerint a nem meghosszabbított jogosításokat kitörlik a szakszolgálati engedélyből legkésőbb 5 évvel a legutolsó meghosszabbítás után

III	XIX	Jogosítás *Rating*	A vizsga dátuma *Date of test/check*	Érvényes-ségi határidő *Valid until*	Vizsgáztatói felhatalmazás száma *Examiners authorisation number*	Vizsgáztató aláírása *Examiners signature*
Engedélyszám *Licence number*						

1.2.3. Léghajó pilóta szakszolgálati engedély

Magyar Köztársaság
légiközlekedési hatóság

Republic of Hungary
Civil Aviation Authority

(LOGO)

LÉGHAJÓ PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY
FLIGHT CREW LICENCE (AIRSHIP)

ICAO szabvány alapján kiadva
Issued in accordance with ICAO standards

Az oldal mérete nem kisebb egy A4-es lap nyolcadánál.

I	**Kiállító állam** *State of issue*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*	Szakszolgálati engedély száma mindig a kiadó állam ENSZ kódjával kezdődik
IV	**Engedélyes neve** *Last and first name of licence holder*	
XIV	**Születési idő és hely** *Date and place of birth*	Használandó dátum formátum: nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)
V	**Cím (utca, város, megye, irányítószám)** *Address (Street, town, area, zip code)*	Lásd: Szokásos tartózkodási hely

VI	**Állampolgárság** *Nationality*
VII	**Engedélyes sajátkezű aláírása** *Signature of holder*
VIII	**Kiállító hatóság** *Issuing Authority*
X	**Kiállító aláírása és dátum** *Signature of issuing officer and date*
XI	**Kiállító hatóság bélyegzője** *Seal or stamp of issuing Authority*

II	**Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja** *Title of Licence, date of initial issue and country code*
IX	**Érvényesség:**. A szakszolgálati engedély által biztosított előjogokat csak abban az esetben lehet gyakorolni, ha az engedélyes rendelkezik az adott szakszolgálati engedély által megkívánt érvényes orvosi minősítéssel. Ezen szakszolgálati engedély ... időpont előtt kell kicserélni *Validity: .* *The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. This licence is to be re-issued not later than ...*

A használt rövidítések a rendeletben használatos formában jelennek meg (pl. PPL(AS), CPL(AS) stb.)
Szabvány dátum formátum használandó nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

A kicserélés legkésőbb a II. adatpontban található első kiadás dátumát követő 5. évben történik meg.

XII	**Rádió-távbeszélő előjogok:**. *Radiotelephony privileges:*
XIII	**Megjegyzések:** *Remarks:*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

pl: SPL esetében a képző szervezet neve, címe stb.

Az engedélyben használt rövidítések *Abbreviations used in this licence*	

pl. CPL (Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély), stb.

.

Feltételek: *Conditions:* A léghajó pilótának mindig magánál kell tartania az érvényes szakszolgálati engedélyt és orvosi minősítést, ha a szakszolgálati engedéllyel járó jogokat gyakorolja. *A valid licence including a valid medical certificate has always to be carried by the pilot exercising the privileges of the licence.* Jelen szakszolgálati engedély mellett egy fényképes személyazonosító igazolványt is magánál kell tartania a személyazonosságának igazolása végett. *A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.*

Típus *Type*	**Megjegyzések/Korlátozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs további bejegyzés *No further entries*	**Nincs további bejegyzés** *No further entries*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Típus *Type*	**Megjegyzések/Korlá-tozások** *Remarks/Restrictions*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Oktatói *Instructor*	**Megjegyzések/Korlátozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs bejegyzés *No entries*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*

A szakszolgálati engedélybe bejegyzéseket csak a légiközlekedési hatóság tehet.

A légiközlekedési hatóság döntése szerint a nem meghosszabbított jogosításokat kitörlik a szakszolgálati engedélyből legkésőbb 5 évvel a legutolsó meghosszabbítás után

III	XIX	Jogosítás *Rating*	A vizsga dátuma *Date of test/check*	Érvényes-ségi határidő *Valid until*	Vizsgáztatói felhatalmazás száma *Examiners authorisation number*	Vizsgáztató aláírása *Examiners signature*
Engedélyszám *Licence number*						

1.2.4. Helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedély

Magyar Köztársaság
légiközlekedési hatóság

Republic of Hungary
Civil Aviation Authority

(LOGO)

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY
FLIGHT CREW LICENCE (POWERED-LIFT)

ICAO szabvány alapján kiadva
Issued in accordance with ICAO standards

Az oldal mérete nem kisebb egy A4-es lap nyolcadánál.

I	**Kiállító állam** *State of issue*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*	Szakszolgálati engedély száma mindig a kiadó állam ENSZ kódjával kezdődik
IV	**Engedélyes neve** *Last and first name of licence holder*	
XIV	**Születési idő és hely** *Date and place of birth*	Használandó dátum formátum: nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)
V	**Cím (utca, város, megye, irányítószám)** *Address (Street, town, area, zip code)*	Lásd: Szokásos tartózkodási hely

VI	**Állampolgárság** *Nationality*
VII	**Engedélyes sajátkezű aláírása** *Signature of holder*
VIII	**Kiállító hatóság** *Issuing Authority*
X	**Kiállító aláírása és dátum** *Signature of issuing officer and date*
XI	**Kiállító hatóság bélyegzője** *Seal or stamp of issuing Authority*

II	**Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja** *Title of Licence, date of initial issue and country code*
IX	**Érvényesség:**. A szakszolgálati engedély által biztosított előjogokat csak abban az esetben lehet gyakorolni, ha az engedélyes rendelkezik az adott szakszolgálati engedély által megkívánt érvényes orvosi minősítéssel. Ezen szakszolgálati engedély ... időpont előtt kell kicserélni *Validity: .* *The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. This licence is to be re-issued not later than ...*

A használt rövidítések a rendeletben használatos formában jelennek meg (pl. PPL(PL), ATPL(PL) stb.)
Szabvány dátum formátum használandó nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

A kicserélés legkésőbb a II. adatpontban található első kiadás dátumát követő 5. évben történik meg.

XII	**Rádió-távbeszélő előjogok:**. *Radiotelephony privileges:*
XIII	**Megjegyzések:** *Remarks:*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

pl: SPL esetében a képző szervezet neve, címe stb.

Az engedélyben használt rövidítések *Abbreviations used in this licence*	

pl. ATPL (Légitársasági pilóta szakszolgálati engedély, CPL (Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, IR (műszerjogosítás), TRE (Típusjogosítás vizsgáztató), stb

.

Feltételek: *Conditions:* A helyből felszálló repülőgép pilótának mindig magánál kell tartania az érvényes szakszolgálati engedélyt és orvosi minősítést, ha a szakszolgálati engedéllyel járó jogokat gyakorolja. *A valid licence including a valid medical certificate has always to be carried by the pilot exercising the privileges of the licence.* Jelen szakszolgálati engedély mellett egy fényképes személyazonosító igazolványt is magánál kell tartania a személyazonosságának igazolása végett. *A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.*

Típus/Műszer *Type/IR*	**Megjegyzések/Korlátozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs további bejegyzés *No further entries*	**Nincs további bejegyzés** *No further entries*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Típus/Műszer *Type/IR*	**Megjegyzések/Korlá-tozások** *Remarks/Restrictions*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Oktatói *Instructor*	**Megjegyzések/Korlátozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs bejegyzés *No entries*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*

A szakszolgálati engedélybe bejegyzéseket csak a légiközlekedési hatóság tehet.

A légiközlekedési hatóság döntése szerint a nem meghosszabbított jogosításokat kitörlik a szakszolgálati engedélyből legkésőbb 5 évvel a legutolsó meghosszabbítás után

III	XII	Jogosítás *Rating*	A vizsga dátuma *Date of test/check*	Érvényesség i határidő *Valid until*	Vizsgáztatói felhatalmazás száma *Examiners authorisation number*	Vizsgáztató aláírása *Examiners signature*
Engedélyszám *Licence number*						

1.2.5. Vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedély

Magyar Köztársaság
légiközlekedési hatóság

Republic of Hungary
Civil Aviation Authority

(LOGO)

VITORLÁZÓ-REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY
GLIDER PILOT LICENCE

ICAO szabvány alapján kiadva
Issued in accordance with ICAO standards

Az oldal mérete nem kisebb egy A4-es lap nyolcadánál.

I	**Kiállító állam** *State of issue*
III	**Engedélyszám** *Licence number*
IV	**Engedélyes neve** *Last and first name of licence holder*
XIV	**Születési idő és hely** *Date and place of birth*
V	**Cím (utca, város, megye, irányítószám)** *Address (Street, town, area, zip code)*

Szakszolgálati engedély száma mindig a kiadó állam ENSZ kódjával kezdődik

Használandó dátum formátum: nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

Lásd: Szokásos tartózkodási hely

VI	**Állampolgárság** *Nationality*
VII	**Engedélyes sajátkezű aláírása** *Signature of holder*
VIII	**Kiállító hatóság** *Issuing Authority*
X	**Kiállító aláírása és dátum** *Signature of issuing officer and date*
XI	**Kiállító hatóság bélyegzője** *Seal or stamp of issuing Authority*

II	**Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja** *Title of Licence, date of initial issue and country code*
IX	**Érvényesség:**. A szakszolgálati engedély által biztosított előjogokat csak abban az esetben lehet gyakorolni, ha az engedélyes rendelkezik az adott szakszolgálati engedély által megkívánt érvényes orvosi minősítéssel. Ezen szakszolgálati engedély ... időpont előtt kell kicserélni *Validity: .* *The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. This licence is to be re-issued not later than ...*

A használt rövidítések a rendeletben használatos formában jelennek meg (pl. GPL stb.)
Szabvány dátum formátum használandó nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

A kicserélés legkésőbb a II. adatpontban található első kiadás dátumát követő 5. évben történik meg.

XII	**Rádió-távbeszélő előjogok:**. *Radiotelephony privileges:*
XIII	**Megjegyzések:** *Remarks:*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

pl: SPL esetében a képző szervezet neve, címe stb.

Az engedélyben használt rövidítések *Abbreviations used in this licence*	

pl. GPL, FI (Repülés oktató), stb

Feltételek: *Conditions:* A vitrolázó-repülőgép pilótának mindig magánál kell tartania az érvényes szakszolgálati engedélyt és orvosi minősítést, ha a szakszolgálati engedéllyel járó jogokat gyakorolja. *A valid licence including a valid medical certificate has always to be carried by the pilot exercising the privileges of the licence.* Jelen szakszolgálati engedély mellett egy fényképes személyazonosító igazolványt is magánál kell tartania a személyazonosságának igazolása végett. *A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Oktatói *Instructor*	**Megjegyzések/Korlátozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs bejegyzés *No entries*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*

A szakszolgálati engedélybe bejegyzéseket csak a légiközlekedési hatóság tehet.

A légiközlekedési hatóság döntése szerint a nem meghosszabbított jogosításokat kitörlik a szakszolgálati engedélyből legkésőbb 5 évvel a legutolsó meghosszabbítás után

III	XII	**Jogosítás** *Rating*	**A vizsga dátuma** *Date of test/check*	**Érvényessági határidő** *Valid until*	**Vizsgáztatói felhatalmazás száma** *Examiners authorisation number*	**Vizsgáztató aláírása** *Examiners signature*
Engedélyszám *Licence number*						

1.2.6. Ballon pilóta szakszolgálati engedély

Magyar Köztársaság
légiközlekedési hatóság

Republic of Hungary
Civil Aviation Authority

(LOGO)

BALLON PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY
FREE BALLOON PILOT LICENCE

ICAO szabvány alapján kiadva
Issued in accordance with ICAO standards

Az oldal mérete nem kisebb egy A4-es lap nyolcadánál.

I	**Kiállító állam** *State of issue*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*	Szakszolgálati engedély száma mindig a kiadó állam ENSZ kódjával kezdődik
IV	**Engedélyes neve** *Last and first name of licence holder*	
XIV	**Születési idő és hely** *Date and place of birth*	Használandó dátum formátum: nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)
V	**Cím (utca, város, megye, irányítószám)** *Address (Street, town, area, zip code)*	Lásd: Szokásos tartózkodási hely

VI	**Állampolgárság** *Nationality*
VII	**Engedélyes sajátkezű aláírása** *Signature of holder*
VIII	**Kiállító hatóság** *Issuing Authority*
X	**Kiállító aláírása és dátum** *Signature of issuing officer and date*
XI	**Kiállító hatóság bélyegzője** *Seal or stamp of issuing Authority*

II	**Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja** *Title of Licence, date of initial issue and country code*
IX	**Érvényesség:**. A szakszolgálati engedély által biztosított előjogokat csak abban az esetben lehet gyakorolni, ha az engedélyes rendelkezik az adott szakszolgálati engedély által megkívánt érvényes orvosi minősítéssel. Ezen szakszolgálati engedély ... időpont előtt kell kicserélni *Validity:* . *The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. This licence is to be re-issued not later than ...*

A használt rövidítések a rendeletben használatos formában jelennek meg (pl. BPL stb.)
Szabvány dátum formátum használandó nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

A kicserélés legkésőbb a II. adatpontban található első kiadás dátumát követő 5. évben történik meg.

XII	**Rádió-távbeszélő előjogok:**. *Radiotelephony privileges:*
XIII	**Megjegyzések:** *Remarks:*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

pl: SPL esetében a képző szervezet neve, címe stb.

Az engedélyben használt rövidítések *Abbreviations used in this licence*	

pl. BPL, FI (Repülés oktató), stb.

.

Feltételek: *Conditions:* A ballon pilótának mindig magánál kell tartania az érvényes szakszolgálati engedélyt és orvosi minősítést, ha a szakszolgálati engedéllyel járó jogokat gyakorolja. *A valid licence including a valid medical certificate has always to be carried by the pilot exercising the privileges of the licence.* Jelen szakszolgálati engedély mellett egy fényképes személyazonosító igazolványt is magánál kell tartania a személyazonosságának igazolása végett. *A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Oktatói *Instructor*	**Megjegyzések/Korlá-tozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs bejegyzés *No entries*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*

A szakszolgálati engedélybe bejegyzéseket csak a légiközlekedési hatóság tehet.

A légiközlekedési hatóság döntése szerint a nem meghosszabbított jogosításokat kitörlik a szakszolgálati engedélyből legkésőbb 5 évvel a legutolsó meghosszabbítás után

III	XII	Jogosítás *Rating*	A vizsga dátuma *Date of test/check*	Érvényes-ségi határidő *Valid until*	Vizsgáztatói felhatalmazás száma *Examiners authorisation number*	Vizsgáztató aláírása *Examiners signature*
Engedélyszám *Licence number*						

1.2.7. Ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély

Magyar Köztársaság
légiközlekedési hatóság

Republic of Hungary
Civil Aviation Authority

(LOGO)

ULTRALIGHT REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY
ULTRALIGHT PILOT LICENCE

ICAO szabvány alapján kiadva
Issued in accordance with ICAO standards

Az oldal mérete nem kisebb egy A4-es lap nyolcadánál.

I	**Kiállító állam** *State of issue*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*	Szakszolgálati engedély száma mindig a kiadó állam ENSZ kódjával kezdődik
IV	**Engedélyes neve** *Last and first name of licence holder*	
XIV	**Születési idő és hely** *Date and place of birth*	Használandó dátum formátum: nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)
V	**Cím (utca, város, megye, irányítószám)** *Address (Street, town, area, zip code)*	Lásd: Szokásos tartózkodási hely

VI	**Állampolgárság** *Nationality*
VII	**Engedélyes sajátkezű aláírása** *Signature of holder*
VIII	**Kiállító hatóság** *Issuing Authority*
X	**Kiállító aláírása és dátum** *Signature of issuing officer and date*
XI	**Kiállító hatóság bélyegzője** *Seal or stamp of issuing Authority*

II	**Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja** *Title of Licence, date of initial issue and country code*
IX	**Érvényesség:**. A szakszolgálati engedély által biztosított előjogokat csak abban az esetben lehet gyakorolni, ha az engedélyes rendelkezik az adott szakszolgálati engedély által megkívánt érvényes orvosi minősítéssel. Ezen szakszolgálati engedély ... időpont előtt kell kicserélni *Validity:* . *The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. This licence is to be re-issued not later than ...*

A használt rövidítések a rendeletben használatos formában jelennek meg (pl. ULPL stb.)
Szabvány dátum formátum használandó nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

A kicserélés legkésőbb a II. adatpontban található első kiadás dátumát követő 5. évben történik meg.

XII	**Rádió-távbeszélő előjogok:**. *Radiotelephony privileges:*
XIII	**Megjegyzések:** *Remarks:*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

pl: SPL esetében a képző szervezet neve, címe stb.

Az engedélyben használt rövidítések *Abbreviations used in this licence*	

pl. ULPL, FI (Repülés oktató), stb.

Feltételek: *Conditions:* Az ultralight repülőgép pilótának mindig magánál kell tartania az érvényes szakszolgálati engedélyt és orvosi minősítést, ha a szakszolgálati engedéllyel járó jogokat gyakorolja. *A valid licence including a valid medical certificate has always to be carried by the pilot exercising the privileges of the licence.* Jelen szakszolgálati engedély mellett egy fényképes személyazonosító igazolványt is magánál kell tartania a személyazonosságának igazolása végett. *A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Oktatói *Instructor*	**Megjegyzések/Korlá-tozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs bejegyzés *No entries*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*

A szakszolgálati engedélybe bejegyzéseket csak a légiközlekedési hatóság tehet.

A légiközlekedési hatóság döntése szerint a nem meghosszabbított jogosításokat kitörlik a szakszolgálati engedélyből legkésőbb 5 évvel a legutolsó meghosszabbítás után

III	XII	Jogosítás *Rating*	A vizsga dátuma *Date of test/check*	Érvényes-ségi határidő *Valid until*	Vizsgáztatói felhatalmazás száma *Examiners authorisation number*	Vizsgáztató aláírása *Examiners signature*
Engedélyszám *Licence number*						

1.2.8. Autogiro pilóta szakszolgálati engedély

Magyar Köztársaság
légiközlekedési hatóság

Republic of Hungary
Civil Aviation Authority

(LOGO)

AUTOGIRO PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY
AUTOGIRO PILOT LICENCE

ICAO szabvány alapján kiadva
Issued in accordance with ICAO standards

Az oldal mérete nem kisebb egy A4-es lap nyolcadánál.

I	**Kiállító állam** *State of issue*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*	Szakszolgálati engedély száma mindig a kiadó állam ENSZ kódjával kezdődik
IV	**Engedélyes neve** *Last and first name of licence holder*	
XIV	**Születési idő és hely** *Date and place of birth*	Használandó dátum formátum: nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)
V	**Cím (utca, város, megye, irányítószám)** *Address (Street, town, area, zip code)*	Lásd: Szokásos tartózkodási hely

VI	**Állampolgárság** *Nationality*
VII	**Engedélyes sajátkezű aláírása** *Signature of holder*
VIII	**Kiállító hatóság** *Issuing Authority*
X	**Kiállító aláírása és dátum** *Signature of issuing officer and date*
XI	**Kiállító hatóság bélyegzője** *Seal or stamp of issuing Authority*

II	**Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja** *Title of Licence, date of initial issue and country code*
IX	**Érvényesség:**. A szakszolgálati engedély által biztosított előjogokat csak abban az esetben lehet gyakorolni, ha az engedélyes rendelkezik az adott szakszolgálati engedély által megkívánt érvényes orvosi minősítéssel. Ezen szakszolgálati engedély ... időpont előtt kell kicserélni *Validity:* . *The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. This licence is to be re-issued not later than ...*

A használt rövidítések a rendeletben használatos formában jelennek meg (pl. AGPL stb.)
Szabvány dátum formátum használandó nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

A kicserélés legkésőbb a II. adatpontban található első kiadás dátumát követő 5. évben történik meg.

XII	**Rádió-távbeszélő előjogok:**. *Radiotelephony privileges:*
XIII	**Megjegyzések:** *Remarks:*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

pl: SPL esetében a képző szervezet neve, címe stb.

Az engedélyben használt rövidítések *Abbreviations used in this licence*	

pl. AGPL, FI (Repülés oktató), stb.

Feltételek: *Conditions:* Az autogiro pilótának mindig magánál kell tartania az érvényes szakszolgálati engedélyt és orvosi minősítést, ha a szakszolgálati engedéllyel járó jogokat gyakorolja. *A valid licence including a valid medical certificate has always to be carried by the pilot exercising the privileges of the licence.* Jelen szakszolgálati engedély mellett egy fényképes személyazonosító igazolványt is magánál kell tartania a személyazonosságának igazolása végett. *A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.*

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Oktatói *Instructor*	**Megjegyzések/Korlá-tozások** *Remarks/Restrictions*
Nincs bejegyzés *No entries*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*

A szakszolgálati engedélybe bejegyzéseket csak a légiközlekedési hatóság tehet.

A légiközlekedési hatóság döntése szerint a nem meghosszabbított jogosításokat kitörlik a szakszolgálati engedélyből legkésőbb 5 évvel a legutolsó meghosszabbítás után

III	XII	Jogosítás *Rating*	A vizsga dátuma *Date of test/check*	Érvényes-ségi határidő *Valid until*	Vizsgáztatói felhatalmazás száma *Examiners authorisation number*	Vizsgáztató aláírása *Examiners signature*
Engedélyszám *Licence number*						

1.2.9. Hajózó mérnök/Hajózó navigátor szakszolgálati engedély

Magyar Köztársaság
légiközlekedési hatóság

Republic of Hungary
Civil Aviation Authority

(LOGO)

JOINT AVIATION AUTHORITIES

HAJÓZÓ MÉRNÖK/HAJÓZÓ NAVIGÁTOR SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY
FLIGHT ENGINEER/NAVIGATOR LICENCE

ICAO szabvány alapján kiadva
Issued in accordance with ICAO standards

Az oldal mérete nem kisebb egy A4-es lap nyolcadánál.

I	**Kiállító állam** *State of issue*	
III	**Engedélyszám** *Licence number*	Szakszolgálati engedély száma mindig a kiadó állam ENSZ kódjával kezdődik
IV	**Engedélyes neve** *Last and first name of licence holder*	
XIV	**Születési idő és hely** *Date and place of birth*	Használandó dátum formátum: nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)
V	**Cím (utca, város, megye, irányítószám)** *Address (Street, town, area, zip code)*	Lásd: Szokásos tartózkodási hely

VI	**Állampolgárság** *Nationality*
VII	**Engedélyes sajátkezű aláírása** *Signature of holder*
VIII	**Kiállító hatóság** *Issuing Authority*
X	**Kiállító aláírása és dátum** *Signature of issuing officer and date*
XI	**Kiállító hatóság bélyegzője** *Seal or stamp of issuing Authority*

II	**Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja** *Title of Licence, date of initial issue and country code*
IX	**Érvényesség:**. A szakszolgálati engedély által biztosított előjogokat csak abban az esetben lehet gyakorolni, ha az engedélyes rendelkezik az adott szakszolgálati engedély által megkívánt érvényes orvosi minősítéssel. Ezen szakszolgálati engedély ... időpont előtt kell kicserélni *Validity:* . *The privileges of the licence shall be exercised only if the holder has a valid medical certificate for the required privilege. This licence is to be re-issued not later than ...*

A használt rövidítések a rendeletben használatos formában jelennek meg (pl. F/E, F/N stb.)
Szabvány dátum formátum használandó nap/hónap/teljes évszám (pl. 21/01/1995)

A kicserélés legkésőbb a II. adatpontban található első kiadás dátumát követő 5. évben történik meg.

XII	**Rádió-távbeszélő előjogok:**. *Radiotelephony privileges:*
XIII	**Megjegyzések:** *Remarks:*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

pl: SPL esetében a képző szervezet neve, címe stb.

Az engedélyben használt rövidítések *Abbreviations used in this licence*	

.

Feltételek:
Conditions:

A hajózó mérnöknek/navigátornak mindig magánál kell tartania az érvényes szakszolgálati engedélyt és orvosi minősítést, ha a szakszolgálati engedéllyel járó jogokat gyakorolja.
A valid licence including a valid medical certificate has always to be carried by the F/E/N exercising the privileges of the licence.
Jelen szakszolgálati engedély mellett egy fényképes személyazonosító igazolványt is magánál kell tartania a személyazonosságának igazolása végett.
A document containing a photo shall be carried for purposes of identification of the holder of the licence.

XII	**Jogosítások** *Ratings*
Típus *Type*	**Megjegyzések/Korlá-tozások** *Remarks/Restrictions*
III	**Engedélyszám** *Licence number*

A szakszolgálati engedélybe bejegyzéseket csak a légiközlekedési hatóság tehet.

A légiközlekedési hatóság döntése szerint a nem meghosszabbított jogosításokat kitörlik a szakszolgálati engedélyből legkésőbb 5 évvel a legutolsó meghosszabbítás után

III	XII	Jogosítás *Rating*	A vizsga dátuma *Date of test/check*	Érvényes-ségi határidő *Valid until*	Vizsgáztatói felhatalmazás száma *Examiners authorisation number*	Vizsgáztató aláírása *Examiners signature*
Engedélyszám *Licence number*						

2. Hajózó-személyzeti tag repülési naplójának tartalmi és formai követelményei:
2.1. Repülőgép pilóták, Helikopter pilóták, Léghajó pilóták, Helyből felszálló repülőgép pilóták, Ultralight repülőgép pilóták, Autogiro pilóták, Hajózó mérnök, Hajózó navigátor repülési naplója
2.1.1. Tartalmi követelmények:

a) Az összes, repülési személyzeti tagként végzett repüléssel kapcsolatos részletet a tartalmi követelményeknek megfelelő, repülési napló formátumú könyvben kell, vagy a repülőgép üzembentartásáról szóló EK rendelet hatálya alá tartozó üzemben tartó esetében számítógépes formában is lehet rögzíteni. Az utóbbi esetben az üzembentartónak nyilván kell tartania a pilóta által végrehajtott összes repülést, beleértve a különbözeti és hozzászoktató képzéseket, és az adatoknak az érintett légijármű személyzeti tag kérésére hozzáférhetőnek kell lennie.

b) A nyilvántartásnak a következő információkat kell tartalmaznia:

1. Személyes adatok:
Tulajdonos neve és címe
2. Minden repülésre:

(i) A parancsnok neve
(ii) A repülés időpontja (nap, hónap, év)
(iii) Indulás és érkezés helye illetve ideje (időpontok (UTC) blokkidő formájában)
(iv) Típus (repülőgép gyártó, modell és változat) illetve a repülőgép lajstromjele
(v) SE (egymotoros), ME (többmotoros)
(vi) A repülés teljes ideje
(vii) Összesített repülési idő

3. Minden egyes FNPT (repülési és navigációs eljárás-gyakorló berendezés), illetve szimulátor (FFS) feladatra nézve

(i) A képzési eszköz típusa és minősítési száma
(ii) A földi repülésgyakorló berendezésen végzett képzés
(iii) Dátum (nap, hónap, év)
(iv) A feladat teljes időtartama
(v) Összesített idő

4. Pilóta feladatköre:

(i) Parancsnok (beleértve az egyedül repülési időt, gyakorló parancsnok-pilóta időt, felügyelt parancsnok időt, műszeres repülési időt is)
(ii) Másodpilóta
(iii) Kétkormányos
(iv) Oktató / vizsgáztató
(v) Speciális funkciók jelölésére megjegyzési oszlopot kell biztosítani, ahol például a SPIC, PICUS, műszer idő stb., adatokat lehet rögzíteni

*Műszer idő alatt csak azt az időszakot vezetheti be a pilóta, amelyben kizárólag a műszerekre hagyatkozva repüli a légijárművet, valódi illetve szimulált műszer-repülési körülmények között

5. Üzemeltetési körülmények:

(i) éjszakai
(ii) műszeres (IFR)

c) A repülési idő bejegyzése:

1. parancsnokpilóta repülési idő

(i) A szakszolgálati engedély engedélyese parancsnoki időként jegyezheti be azt a teljes időt, mely alatt parancsnoki feladatkört látott el.
(ii) Az oktató igazolásával a kérelmező, illetve szakszolgálati engedély engedélyese parancsnoki időként jegyezheti be az összes egyedül repülési időt, illetve a gyakorló parancsnok-pilótaként repült időt.
(iii) Oktatói jogosítás engedélyese parancsnoki repülési időként jegyezheti be azt az időt, mely alatt valamely repülőgépen oktatói munkát végez.
(iv) Vizsgáztatói jogosítás engedélyese parancsnoki repülési időként jegyezheti be azt az időt, mely alatt a pilótaülésben vizsgáztatói feladatokat lát el a repülőgépen.
(v) A parancsnoki felügyelet alatt parancsnoki feladatkört betöltő másodpilóta olyan repülőgépen, amelyen a gép típusigazolása értelmében illetve a vonatkozó jogszabályok előírásai szerint egynél több pilótára van szükség, parancsnoki időként jegyezheti be ezt a repülési időt (lásd (c(5), feltéve, ha ezt a parancsnok is ellenjegyezi).
(vi) Amennyiben egy szakszolgálati engedély engedélyes egyetlen nap alatt több repülést hajt végre és minden esetben ugyanarra az indulási helyre érkezik vissza, valamint a repülések között eltelt idő a 30 percet nem haladja meg, a repülés-sorozatot egyetlen bejegyzésben kell rögzíteni.

2. Másodpilóta repülési idő

A pilótaülést másodpilótai beosztásban elfoglaló szakszolgálati engedély engedélyes másodpilóta repülési időként jegyezheti be a teljes repülési időt, ha a repülőgépen az alkalmassági bizonyítványa alapján vagy a végrehajtott repülés szabályaiból következően több mint egy pilótára van szükség.

3. Gyakorló másodpilóta repült ideje

Utazó szinten gyakorló másodpilóta a teljes olyan repült idejét másodpilótai repülési időként jegyezheti be, amely alatt a pilótaülésben foglalt helyet.

4. Képzési idő

A szakszolgálati engedélyt, illetve jogosítást kérelmező által repülési képzésben, műszeres repülési képzésben, műszeres földi képzésben eltöltött teljes idő akkor jegyezhető be, ha azt, az a megfelelően feljogosított illetve felhatalmazott oktató, aki a képzést tartotta, igazolja.

5. Parancsnoki szerepkört felügyelet alatt ellátó pilóta (PICUS)
A másodpilóta parancsnoki időként jegyezheti be a felügyelt parancsnokként végrehajtott repülési időt, ha a felügyelet módja elfogadható a légiközlekedési hatóság számára, és minden parancsnoki feladatot úgy látott el, hogy nem volt szükség a felügyelő parancsnok beavatkozására.

d) A repülési idő nyilvántartás bemutatása

1. A szakszolgálati engedély engedélyese vagy növendék pilóta indokolatlan késedelem nélkül köteles a repülési idő nyilvántartását a légiközlekedési hatóság felhatalmazott képviselőjének kérésére, ellenőrzés céljából bemutatni.
2. A növendék pilóta köteles repülési naplóját minden egyedüli útvonal repülése alkalmával magánál tartani, az oktatói felhatalmazások igazolására.

2.1.2. Formai követelmények:

REPÜLÉSI NAPLÓ

PILOT LOGBOOK

A TULAJDONOS NEVE:
HOLDER'S NAME:

_____

_____

A TULAJDONOS SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYÉNEK SZÁMA:
HOLDER'S LICENCE NUMBER:

_____

_____

A TULAJDONOS LAKCÍME / *HOLDER'S ADDRESS*:

	lakcímváltozás bejegyzése *space for address change*
lakcímváltozás bejegyzése *space for address change*	lakcímváltozás bejegyzése *space for address change*
lakcímváltozás bejegyzése *space for address change*	lakcímváltozás bejegyzése *space for address change*

1	2		3		4		5				6		7	8	
DÁTUM (nn/hh/éé) *DATE (dd/mm/yy)*	INDULÁS *DEPARTURE*		ÉRKEZÉS *ARRIVAL*		LÉGIJÁRMŰ **AIRCRAFT**		EGY-PILÓTÁS IDŐ *SINGLE PILOT TIME*		TÖBB-PILÓTÁS IDŐ *MULTI PILOT TIME*		TELJES REPÜLT IDŐ *TOTAL TIME OF FLIGHT*		A PARANCSNOK-PILÓTA NEVE *NAME PIC*	LESZÁLLÁSOK *LANDDINGS*	
	HELY *PLACE*	IDŐ-PONT *TIME*	HELY *PLACE*	IDŐ-PONT *TIME*	GYÁRTMÁNY, TÍPUS, VÁLTOZAT *MAKE, MODEL, VARIANT*	LAJSTROMJEL *REGISTRATION*	SE	ME						*NAP-PAL* *DAY*	*ÉJJEL* *NIGHT*
							EZEN A LAPON ÖSSZESEN *TOTAL THIS PAGE*								
							AZ ELŐZŐ LAPOKON ÖSSZESEN *TOTAÉ FROM PREVIOUS PAGES*								
							A TELJES REPÜLÉSI IDŐ *TOTAL TIME*								

9				10								11				12
ADOTT ÜZEMELTETÉSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT ELTÖLTÖTT IDŐ *OPERATIONAL CONDITION TIME*				ADOTT PILÓTA SZEREPKÖRBEN ELTÖLTÖTT IDŐ *PILOT FUNCTOI TIME*								FÖLDI REPÜLÉSGYAKORLÁS *SYNTHETIC TRAINING DEVICE SESSION*				MEGJEGYZÉSEK ÉS IGAZOLÓ ALÁÍRÁSOK *REMARKS AND ENDORSEMENTS*
ÉJSZAKA *NIGHT*		IFR *IFR*		PARANCS NOK-PILÓTA *PILOT-IN-COMMAND*		MÁSOD-PILÓTA *CO-PILOT*		KÉTKOR-MÁNYOS *DUAL*		OKTATÓ *INSTRUCTOR*		*DÁTUM (nn/hh/éé)* *DATE (mm/dd/yy)*	*TÍPUS* *TYPE*	*GYAKOR-LÁS TELJES IDEJE* *TOTAL TIME OF SESSION*		
EZEN A LAPON ÖSSZESEN *TOTAL THIS PAGE*																**Ezennel igazolom, hogy a naplóban található bejegyzések a valóságnak megfelelnek.** *I certify that the entries in this log are true.* **A PILÓTA ALÁÍRÁSA** PILOT'S SIGNITURE
AZ ELŐZŐ LAPOKON ÖSSZESEN *TOTAL FROM PREVIOUS PAGES*																
ÖSSZES REPÜLT IDŐ *TOTAL TIME*																

KITÖLTÉSI ÚTMUTATÓ

1. A szakszolgálati engedély engedélyesnek minden repülés részleteit úgy kell nyilvántartania, ahogy az a szakszolgálati engedély és jogosítás kiadásáért felelős légiközlekedési hatóság számára elfogadható. A napló lehetővé teszi a szakszolgálati engedély engedélyesnek a repülési tapasztalat és gyakorlat megfelelő nyilvántartását. Azoknak a pilótáknak, akik rendszeresen repülnek repülőgéppel, helikopterrel, vagy más légijármű kategóriákkal, javasolható, hogy tartsanak fenn külön repülési naplót minden légijármű kategóriára.

2. A repülési naplót bármely végrehajtott repülés után, azonnal ki kell tölteni. A naplóba mindent tintával kell bejegyezni.

3. Minden olyan repülést be kell jegyezni - külön sorba írva -, amelyek során a szakszolgálati engedély engedélyese repülőszemélyzeti tag. Egy bejegyzésként lehet nyilvántartani, ha egy légijármű ugyanarra az indulási repülőtérre visszatérve több repülést hajt végre ugyanazon a napon, és az egymást követő repülések között nem telik el több mint 30 perc.

4. A repülési idő attól kezdve számítandó, hogy a légijármű saját hajtóműve segítségével először megmozdul felszállás céljából, és addig az időpontig tart, amikor a légijármű leszállás után teljesen megáll.

5. Ha a légijárművön a repülő személyzet tagjaként két vagy több pilóta utazik, akkor a polgári légijárművek üzemben tartásáról szóló jogszabálynak megfelelően az egyiküket a repülés megkezdése előtt az üzemben tartónak ki kell jelölnie a légijármű „parancsnokának”, aki a repülés végrehajtását átadhatja egy másik, megfelelően képzett pilótának. Minden „parancsnokként” végzett repülést a „parancsnokpilóta” címszó alatt kell bejegyezni a repülési naplóba. Ha egy pilóta „ellenőrzött parancsnokpilótaként” vagy „növendék parancsnokpilótaként” repül, akkor a repülési időket „parancsnokpilótaként” számolhatja el, de ezeket a bejegyzéseket a parancsnoknak vagy a repülőoktatónak a napló Megjegyzések oszlopában az aláírásával hitelesítenie kell.

6. **Megjegyzések a repülési idő nyilvántartásával kapcsolatban:**
- 1. oszlop: azt a dátumot kell beírni (nn/hh/éé), amikor a repülés megkezdődik.
- 2./3. oszlop: az indulás és az érkezés helyét vagy teljes hosszában kiírva vagy a nemzetközileg elfogadott 3 vagy 4 betűs rövidítésével kell feltüntetni. Minden időpontot UTC-ben kell megadni.
- 5. oszlop: Jelezze, hogy egy vagy többpilótás üzemeltetés történt, és hogy az egypilótás üzem egy (SE) vagy többmotoros (ME) volt-e.

1	2		3		4		5				6		7	8	
DÁTUM (nn/hh/éé) *DATE (dd/mm/yy)*	INDULÁS *DEPARTURE*		ÉRKEZÉS *ARRIVAL*		LÉGIJÁRMŰ **AIRCRAFT**		EGY-PILÓTÁS IDŐ *SINGLE PILOT TIME*		TÖBB-PILÓTÁS IDŐ *MULTI-PILOT TIME*		TELJES REPÜLT IDŐ *TOTAL TIME OF FLIGHT*		A PARANCSNOK-PILÓTA NEVE *NAME PIC*	LESZÁLLÁSOK *LANDDINGS*	
	HELY *PLACE*	IDŐ-PONT *TIME*	HELY *PLACE*	IDŐ-PONT *TIME*	GYÁRTMÁNY, TÍPUS, VÁLTOZAT *MAKE, MODEL, VARIANT*	LAJSTROMJEL *REGISTRATION*	SE	ME						*NAP-PAL* *DAY*	*ÉJJEL* *NIGHT*
14/11/98	LFAC	1025	EGBJ	1240	PA34-250	G-SENE		✓			2	15	SELF	1	
15/11/98	EGBJ	1810	EGBJ	1930	C152	G-NONE	✓				1	20	SELF		2
22/11/98	LGW	1645	LAX	0225	B747-400	G-ABCD			9	40	9	40			1

Megjegyzések (folytatás)

- 6. oszlop: a teljes repült időt meg lehet adni órában és percben, vagy tizedes jegyekkel.
- 7. oszlop: a parancsnokpilóta neve, vagy a „SELF” megjegyzés
- 8.oszlop: a repülést végző pilótaként (PF) nappal és/vagy éjjel teljesített leszállások száma.
- 9.oszlop: az éjszakai vagy IFR körülmények között teljesített repült idő.
- 10.oszlop: Adott pilóta szerepkörben eltöltött idő
  - a parancsnokpilótaként (PIC), a növendék parancsnokpilótaként (SPIC) és az ellenőrzött parancsnokpilótaként (PICUS) eltöltött repült időt parancsnokpilóta repült időként adja meg.
  - SPIC-ként vagy PICUS-ként elkönyvelt időt a légijármű parancsnokának/a repülés oktatónak aláírásával ellen kell jegyeznie a Megjegyzéseknél (12. oszlop).
  - Az oktatói időt is megfelelően nyilván kell tartani, és parancsnokpilótaként eltöltött időként kell bejegyezni.

- 11. oszlop: repülési szimulátor, vagy FNPT:
  - Repülési szimulátor esetén adja meg a légijármű típusát és az eszköz minősítési számát. Más repülés gyakorló berendezés esetén adja meg, hogy vagy FNPT I vagy FNPT II, amelyikről adott esetben szó van.

A gyakorlás teljes ideje magában foglalja az eszközben végrehajtott összes feladatot, beleértve a repülés előtti és utáni ellenőrzéseket.
A feladat típusát a Megjegyzéseknél (12. oszlop) kell megadni, pl. üzemben tartói jártassági ellenőrzés, meghosszabbítás.

- 12. oszlop: A tulajdonos a Megjegyzések oszlopot felhasználhatja a repülés részleteinek nyilvántartására. Az alábbiakat kötelező bejegyezni:
  - szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz szükséges képzés részeként végrehajtott műszerrepülési idő
  - az összes jártassági ellenőrzés és készség ellenőrzés részletei
  - a parancsnokpilóta aláírása, ha a pilóta SPIC-ként vagy PICUS-ként számol el repült időt
  - az oktató aláírása, ha a repülés egymotoros dugattyús vagy motoros vitorlázó-repülőgép jogosítás meghosszabbítás része

7. Ha minden oldalt kitöltöttek, akkor az összegzett repülési időket be kell jegyezni a megfelelő oszlopokba, és a pilótának az aláírásával igazolnia kell őket a Megjegyzések oszlopban.

9				10								11				12
ADOTT ÜZEMELTETÉSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT ELTÖLTÖTT IDŐ *OPERATIONAL CONDITION TIME*				ADOTT PILÓTA SZEREPKÖRBEN ELTÖLTÖTT IDŐ *PILOT FUNCTOI TIME*								FÖLDI REPÜLÉSGYAKORLÁS *SYNTHETIC TRAINING DEVICE SESSION*				MEGJEGYZÉSEK ÉS IGAZOLÓ ALÁÍRÁSOK *REMARKS AND ENDORSEMENTS*
ÉJSZAKA *NIGHT*		IFR *IFR*		PARANCS-NOK-PILÓTA *PILOT-IN-COMMAND*		MÁSOD-PILÓTA *CO-PILOT*		KÉTKOR-MÁNYOS *DUAL*		OKTATÓ *INSTRUCTOR*		*DÁTUM (nn/hh/éé)* *DATE (mm/dd/yy)*	*TÍPUS* *TYPE*	*A GYAKORLÁS TELJES IDEJE* *TOTAL TIME OF SESSION*		
		2	15	2	10											
1	20			1	20					1	20					Éjszakai jogosítás képzés (A L pilóta)
												20/11/98	B747-400(Q 1234)	4	10	Meghosszabbítás - Készség ellenőrzés
8	10	9	40	9	40											Parancsnokpilóta (US) C Speakin

2.2. Vitorlázó-repülőgép pilóta repülési naplója
2.2.1. Tartalmi követelmények:

A nyilvántartásnak a következő információkat kell tartalmaznia:

1. Személyi adatok:
   a) Tulajdonos neve és címe, fényképe
   b) Születési hely
   c) Születési idő
   d) Anyja neve
   e) Lakóhely
   f) Tartózkodási hely

3. Típusvizsgák
   a) Típus
   b) Eredmény
   c) Dátum
   d) Vizsgáztató aláírása

4. Milyen vitorlázó-repülőgéppel repül, mióta
   a) Típus
   b) Fesztáv
   c) Dátum
   d) Igazolás

5. Elméleti vizsgák
6. Gyakorlati vizsgák
7. Összesített kimutatás a repülésekről
   a) Év
   b) Repült idő
   c) Felszállások száma
   d) Teljesítmény repülések száma
   e) Igazolás

8. Minden repülésre:
   a) Dátum
   b) A repülőgép típusa, lajstromjele
   c) Felszállások száma
   d) A repülés alatt elért magasság, távolság, repült idő
   e) A repülés célja
   f) A felszállás és leszállás helye, útvonala
   g) Oktató, növendék, utas neve

2.2.2. Formai követelmények:

REPÜLÉSI NAPLÓ
Vitorlázó-repülőgép pilóták részére

_____
A napló tulajdonosának a neve

Fénykép

_____
Aláírás

SZEMÉLYI ADATOK

Születési hely _____

Születési év, hó, nap _____

Anyja neve _____

Lakóhely _____

_____

_____

Tartózkodási hely _____

_____

_____

_____

_____

Típusvizsgák

Az alábbi repülőgépek műszaki és légiüzemeltetési utasításából vizsgáztató előtt vizsgát tett. A típussal a gyakorlati repülést megkezdheti.

Típus	Eredmény	Év		Vizsgáztató
		Hó	Nap	

Milyen repülőgéppel repül, mióta

Típus	Fesztávm	Év		Igazoló aláírása
		Hó	Nap	

Elméleti vizsgák

Gyakorlati vizsgák

Összesített kimutatás a repülésekről

Év	Repült idő	Felszállások száma	
		Cs	V

Összesített kimutatás a repülésekről

Teljesítmény repülések száma				Igazoló aláírása
Idő	Magasság	Táv	Km	

20…		A repülőgép		Felsz. száma		A repülés alatt elért			
Hó	Nap	típusa	lajstromjele	CS	V	Mag	Táv	Óra	Perc
Áthozat									
Összesen									

A fenti adatokat igazolom:

A repülés célja	A felszállás és leszállás helye	Oktató, növendék vagy utas neve

Dátum:

P.H. Igazoló aláírása

2.3. Ballon pilóták repülési naplója
2.3.1. Tartalmi követelmények:

A nyilvántartásnak a következő információkat kell tartalmaznia:

1. Személyi adatok:
    a) Tulajdonos neve és címe, fényképe
    b) Születési hely
    c) Születési idő
    d) Anyja neve
    e) Lakóhely
    f) Tartózkodási hely

2. Elméleti vizsgák
3. Gyakorlati vizsgák
4. Összesített kimutatás a repülésekről
    a) Év
    b) Repült idő
    c) Felszállások száma
    d) Igazolás

5. Minden repülésre:
    a) Dátum
    b) A ballon típusa, lajstromjele
    c) Felszállások száma
    d) A repülés célja
    e) A felszállás és leszállás helye, útvonala
    f) Oktató, növendék, utas neve

2.3.2. Formai követelmények:

REPÜLÉSI NAPLÓ
Ballon pilóták részére

_____
A napló tulajdonosának a neve

Fénykép

_____
Aláírás

SZEMÉLYI ADATOK

Születési hely _____

Születési év, hó, nap _____

Anyja neve _____

Lakóhely _____

_____

_____

Tartózkodási hely _____

_____

_____

_____

_____

Elméleti vizsgák

Gyakorlati vizsgák

Összesített kimutatás a repülésekről

Év	Repült idő	Felszállások száma

Igazoló aláírása:

20…		A ballon		Felsz. száma	
Hó	Nap	típusa	lajstromjele		
Áthozat					
Összesen					

A fenti adatokat igazolom:

A repülés célja	A felszállás és leszállás helye	Oktató, növendék vagy utas neve

Dátum:

P.H. Igazoló aláírása

2. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Szakszolgálati engedély, jogosítás és felhatalmazás iránti kérelmek és a kérelemhez benyújtandó iratok

1. Repülőgép pilóta szakszolgálati engedély, jogosítás és felhatalmazás kérelem és a kérelemhez benyújtandó iratok

1.1. Repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**Kérelem** Application
Milyen szakszolgálati engedélyt kér? What kind of license apply for?	
Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 3. mellékletében meghatározott képzést sikeresen elvégezte. This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the appendix 3 to ……./2009. (…) KHEM regulations. **P.H.** Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása Signature of training organisation's Head of Training	

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

Nyilatkozom, hogy a ……/2009. (…) KHEM rendelet 3. mellékletében meghatározott követelményeknek eleget tettem és a megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that I completed all the requirements according to the appendix 3 to …./2009. (…) KHEM regulations and the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- Minden olyan irat fénymásolata, ami a ……/2009. (…) KHEM rendelet 3. mellékletében meghatározott követelmények teljesítését igazolja
- Copy all of the certifications that all the requirements according to the appendix 3 to …./2009. (…) KHEM regulations are met.

1.2. Repülőgép pilóta jogosítás és felhatalmazás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Repülőgép pilóta jogosítás és felhatalmazás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**Kérelem** Application
Milyen jogosítást, felhatalmazást kér? What kind of rating, authorization apply for?	
Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 3. mellékletében meghatározott képzést sikeresen elvégezte. This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the appendix 3 to ……./2009. (…) KHEM regulations. **P.H.** Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása Signature of training organisation's Head of Training	

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

Nyilatkozom, hogy a ……/2009. (…) KHEM rendelet 3. mellékletében meghatározott követelményeknek eleget tettem és a megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that I completed all the requirements according to the appendix 3 to …./2009. (…) KHEM regulations and the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- Minden olyan irat fénymásolata, ami a ……/2009. (…) KHEM rendelet 3. mellékletében meghatározott követelmények teljesítését igazolja
- Copy all of the certifications that all the requirements according to the appendix 3 to …./2009. (…) KHEM regulations are met.

2. Helikopter pilóta szakszolgálati engedély, jogosítás és felhatalmazás kérelem és a kérelemhez benyújtandó iratok

2.1. Növendék helikopter pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Növendék helikopter pilóta szakszolgálati engedély kérelem (SPL(H))

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SPL(H) KÉRELEM** Application for SPL(H)

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 4. mellékletének 1.2.3 pontjában meghatározott képzést sikeresen elvégezte.

This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the 1.2.3 of appendix 4 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása

Signature of training organisation's Head of Training

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate

2.2. Helikopter magánpilóta, kereskedelmi pilóta és légitársasági pilóta szakszolgálati engedély elméleti ismereti vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helikopter magánpilóta, kereskedelmi pilóta és légitársasági pilóta szakszolgálati engedély elméleti ismereti vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**PPL(H) ELMÉLETI ISMERETI VIZSGA KÉRELEM** Application for PPL(H) theoretical knowledge examination
SPL(H) szakszolgálati engedély száma SPL(H) license number	

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 4. mellékletének 2.1.2.4.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.

This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 2.1.2.4.1 of appendix 4 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

3.	**CPL(H) ELMÉLETI ISMERETI VIZSGA KÉRELEM** Application for CPL(H) theoretical knowledge examination		
PPL(H) szakszolgálati engedély száma PPL(H) license number			
Típusjogosítás Type rating		**Érvényességi ideje** Validity of type rating	

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 4. mellékletének 2.2.2.4.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 2.2.2.4.1 of appendix 4 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**ATPL(H) ELMÉLETI ISMERETI VIZSGA KÉRELEM** Application for ATPL(H) theoretical knowledge examination		
CPL(H) szakszolgálati engedély száma CPL(H) license number			
Műszerjogosítás (IR(H)) érvényességi ideje Validity of IR(H) rating			
Típusjogosítás Type rating		**Érvényességi ideje** Validity of type rating	

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 4. mellékletének 2.3.2.4.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 2.3.2.4.1 of appendix 4 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate

2.3. Helikopter magánpilóta, kereskedelmi pilóta és légitársasági pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helikopter magánpilóta, kereskedelmi pilóta és légitársasági pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**HELIKOPTER PILÓTA ENGEDÉLY** Helicopter Pilot License
Milyen helikopter pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Helicopter pilot license, rating(s) **SPL(H)** ☐ **PPL(H)** ☐ **CPL(H)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application

Milyen helikopter pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsgát kér?
What kind of helicopter license's skill test apply for?

PPL(H) ☐ **CPL(H)** ☐ **ATPL(H)** ☐

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 4. mellékletének 2.1.2.4.2./2.2.2.4.2./2.3.2.4.2. pontjában meghatározott repülési képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the flight training course in accordance with the 2.1.2.4.2/2.2.2.4.2/2.3.2.4.2 of appendix 4 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT HELIKOPTEREN** Flight experience on helicopter	
A Repülési idő helikopter pilótaként Flight time as helicopter pilot	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	Kétkormányos képzési idő Dual instruction time	
B Útvonal repülési idő Cross-country time	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő útvonalon Total cross-country time	
	A 185 km (100NM) útvonalrepülés dátuma Date of the 185 kms (100NM) cross-country flight	
C Többpilótás helikopteren repült idő Flight time on multi-pilot helicopter	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
D Műszeres idő Instrument time	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	FNPT-n, FFS-en repült idő Flight time on FNPT, FFS	
	Műszeres képzési idő Received instrument instruction time	
E Éjszaka repült idő Flight time by night	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
F MCC képzés MCC training	**Igen** ☐ **Nem** ☐ Yes NO	**Dátum** Date

5.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience	
Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik? Other flight crew license **PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(PLA) ☐, CPL(PLA) ☐, ATPL(PLA) ☐, GPL ☐**		
A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i): The flight crew license(s)'s number(s):		
A Repülési idő repülőgép pilótaként Flight time as aeroplane pilot	**PIC idő** PIC time	
B Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift pilot	**PIC idő** PIC time	
C Repülési idő vitorlázó-repülőgép pilótaként Flight time as glider pilot	**PIC idő** PIC time	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant
A megadott adatok a valóságnak megfelelnek. I declare that the above datas are correct. Dátum:_____ Aláírás:_____ Date Signature	

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate - Az elméleti vizsgát igazoló jegyzőkönyv fénymásolata - Copy of theoretical knowledge examination report form - Típusjogosítás elméleti ismereti vizsga kérelem (ha alkalmazandó) - Application for type rating theoretical knowledge examination (if applicable) - Típusjogosítás jártassági vizsga kérelem (ha alkalmazandó) - Application for type rating skill test (if applicable) - Típusjogosítás meghosszabbítás kérelem (ha alkalmazandó) - Application for type rating revalidation (if applicable) - Bizonyítvány az MCC képzésről (…./2009…(..). KHEM rendelet 4. melléklet 3. függelék) (ha alkalmazandó) - Certificate of MCC training (if applicable) - A repülési napló fénymásolata - Copy of Pilot Logbook	

2.4. Helikopter típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(H), repülés-oktatói jogosítás (FI(H)), mentő jogosítás,tűzoltó jogosítás, mezőgazdasági jogosítás, teheremelő jogosítás, vontató jogosítás, elméleti ismereti vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helikopter típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(H), repülés-oktatói jogosítás (FI(H)), mentő jogosítás, tűzoltó jogosítás, mezőgazdasági jogosítás, teheremelő jogosítás, vontató jogosítás elméleti ismereti vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**HELIKOPTER PILÓTA ENGEDÉLY** Helicopter Pilot License

Milyen helikopter pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik?
Helicopter pilot license, rating(s)

PPL(H) ☐ **CPL(H)** ☐ **ATPL(H)** ☐ **Száma:**_____
Number:

A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application

Milyen helikopter pilóta jogosítás elméleti ismereti vizsgát kér?
What kind of helicopter pilot rating's theoretical knowledge examination apply for?

Típusjogosítás ☐, type rating
műszerjogosítás (IR(H) ☐, instrument rating
repülés-oktatói jogosítás (FI(H)) ☐, Flight instructor rating

mentő jogosítás ☐, ambulance pilot rating
tűzoltó jogosítás ☐, fire fighting rating
mezőgazdasági jogosítás ☐, agricultural pilot

teheremelő jogosítás ☐, load-lifting
vontató jogosítás ☐ towing rating

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 4. mellékletének 3.1.3.1.1./3.2.2.2.1./3.3.2.4.1./3.4.2.3.1./3.5.2.3.1./3.6.2.3.1./3.7.2.3.1./3.8.2.3.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 3.1.3.1.1./3.2.2.2.1./3.3.2.4.1./3.4.2.3.1./3.5.2.3.1./3.6.2.3.1./3.7.2.3.1./3.8.2.3.1. of appendix 4 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

5.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate

2.5. Helikopter típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(H), repülés-oktatói jogosítás (FI(H)), mentő jogosítás, tűzoltó jogosítás, mezőgazdasági jogosítás, teheremelő jogosítás, vontató jogosítás, NVFR jogosítás jártassági vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helikopter típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(H), repülés-oktatói jogosítás (FI(H)), mentő jogosítás, tűzoltó jogosítás, mezőgazdasági jogosítás, teheremelő jogosítás, vontató jogosítás, NVFR jogosítás jártassági vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**HELIKOPTER PILÓTA ENGEDÉLY** Helicopter Pilot License
Milyen helikopter pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Helicopter pilot license, rating(s) **PPL(H)** ☐ **CPL(H)** ☐ **ATPL(H)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application

Milyen helikopter pilóta jogosítás jártassági vizsgát kér?
What kind of helicopter pilot rating's skill test apply for?

Típusjogosítás ☐, type rating
műszerjogosítás (IR(H) ☐, instrument rating
repülés-oktatói jogosítás (FI(H)) ☐, Flight instructor rating

mentő jogosítás ☐, ambulance pilot rating
tűzoltó jogosítás ☐, fire fighting rating
mezőgazdasági jogosítás ☐, agricultural pilot

teheremelő jogosítás ☐, load-lifting
vontató jogosítás ☐, towing rating
NVFR jogosítás ☐ NVFR rating

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 4. mellékletének 3.1.3.1.2./3.2.2.2.2./3.3.2.4.2./3.4.2.3.2./3.5.2.3.2./3.6.2.3.2./3.7.2.3.2./3.8.2.3.2./2.1.1.2. (1)/2.2.1.2.1. pontjában meghatározott repülési képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the flight training course in accordance with the 3.1.3.1.2./3.2.2.2.2./3.3.2.4.2./3.4.2.3.2./3.5.2.3.2./3.6.2.3.2./3.7.2.3.2./3.8.2.3.2./2.1.1.2. (1)/2.2.1.2.1. of appendix 4 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT HELIKOPTEREN** Flight experience on helicopter

A Repülési idő helikopter pilótaként Flight time as helicopter pilot	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	Kétkormányos képzési idő Dual instruction time	
B Útvonal repülési idő Cross-country time	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő útvonalon Total cross-country time	
	Képzési idő útvonalon Cross-country flight training time	
C Többpilótás helikopteren repült idő Flight time on multi-pilot helicopter	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
D Műszeres idő Instrument time	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	FNPT-n, FFS-en repült idő Flight time on FNPT, FFS	
	Műszeres képzési idő Received instrument instruction time	

E Éjszaka repült idő Flight time by night	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
F Felszállások száma Number of take-offs		

5.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience

Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik?
Other flight crew license

PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(PLA) ☐, CPL(PLA) ☐, ATPL(PLA) ☐

A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i):
The flight crew license(s)'s number(s):

Milyen légijármű pilóta jogosítással rendelkezik?
Flight crew license rating(s)

IR(A) ☐, IR(PLA) ☐, FI(A) ☐, FI(PLA) ☐, **mezőgazdasági(A) ☐,** agricultural(A) **vontató(A) ☐** towing(A)

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook

2.6. Helikopter típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(H), repülés-oktatói jogosítás (FI(H)), mentő jogosítás, tűzoltó jogosítás, mezőgazdasági jogosítás, teheremelő jogosítás, vontató jogosítás meghosszabbítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helikopter típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(H), repülés-oktatói jogosítás (FI(H)), mentő jogosítás, tűzoltó jogosítás, mezőgazdasági jogosítás, teheremelő jogosítás, vontató jogosítás meghosszabbítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**KÉRELEM** Application

Milyen helikopter pilóta jogosítás meghosszabbítását kéri?
What kind of helicopter pilot rating's revalidation apply for?

Típusjogosítás ☐, type rating
műszerjogosítás (IR(H) ☐, instrument rating
repülés-oktatói jogosítás (FI(H)) ☐, Flight instructor rating

mentő jogosítás ☐, ambulance pilot rating
tűzoltó jogosítás ☐, fire fighting rating
mezőgazdasági jogosítás ☐, agricultural pilot

teheremelő jogosítás ☐, load-lifting
vontató jogosítás ☐**,** towing rating

3.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNYEK** Flight requirements	
A Típusjogosítás Type rating	**Fel és leszállások száma az adott típussal a megelőző 12 hónapban** Number of T/O and LND ont he type in previous 12 months	
B Műszerjogosítás (IR(H)	**IFR szerint repült idő a megelőző 12 hónapban** IFR Flight time in previous 12 months	
C Repülés-oktatói jogosítás (FI(H))	**Repülés oktatási idő a megelőző 36 hónapban 12 hónaponként** Flight instructor time in previous 36 months 12 monthly	/ /
D Mentő jogosítás Ambulance rating	**Mentő felszállások száma a megelőző 2 évben félévenként** Ambulance T/O number in previous 2 years half yearly	/ / /
E Tűzoltó jogosítás Fire fighting rating	**Tűzoltó felszállások száma a megelőző 2 évben félévenként** Fire fighting T/O number in previous 2 years half yearly	/ / /
F Mezőgazdasági jogosítás Agricultural rating	**Mezőgazdasági felszállások száma a megelőző 2 évben évenként** Agricultural T/O number in previous 2 years half yearly	/
G Teheremelő jogosítás Load-lifting rating	**Teheremelői felszállások száma a megelőző 2 évben félévenként** Load-lifting T/O number in previous 2 years half yearly	/ / /
H Vontató jogosítás Towing rating	**Vontatások száma a megelőző 2 évben évenként** Towing T/O number in previous 2 years yearly	/

4.	**A REPÜLÉS OKTATÓ NYILATKOZATA (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight instructor's declaration (if applicable)

Igazolom, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 4. mellékletének 3.1.4.2. (2)/3.2.3.2.(2)/3.3.3.2.(2)/3.4.3.2.(2)/3.5.3.2.(2)/3.6.3.2.(2)/3.7.3.2.(2)/3.8.3.2.(2) pontjában meghatározott gyakorlatba hozó repülést végrehajtotta.

I hereby certify that the applicant completed the additional practice flight according to the 3.1.4.2. (2)/3.2.3.2.(2)/3.3.3.2.(2)/3.4.3.2.(2)/3.5.3.2.(2)/3.6.3.2.(2)/3.7.3.2.(2)/3.8.3.2.(2) of appendix 4 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

A repülés oktató aláírása
Signature of FI(H)

5.	**A KÉSZSÉG ELLENŐRZŐ REPÜLÉS ADATAI (HA ALKALMAZANDÓ)** Proficiency check's datas (if applicable)		
A repülés dátuma Date of flight			
A vizsgáztató aláírása Examiner's signature		**A vizsgáztatói felhatalmazás száma** Examiner authorization's number	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant
A megadott adatok a valóságnak megfelelnek. I declare that the above datas are correct. Dátum:_____ Aláírás:_____ Date Signature	

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- A repülési napló fénymásolata - Copy of Pilot Logbook	

2.7. Helikopter repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helikopter repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**HELIKOPTER PILÓTA ENGEDÉLY** Helicopter Pilot License
Milyen helikopter pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Helicopter pilot license, rating(s) **PPL(H)** ☐ **CPL(H)** ☐ **ATPL(H)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Flight experience	
Repülési idő helikopter pilótaként Flight time as helicopter pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Repülés oktatási idő Flight instruction time	

4.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNY ÚJRAENGEDÉLYEZÉSHEZ (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight requirements for re-authorization (if applicable)
Jártassági vizsgák/készség ellenőrzések száma a megelőző 3 évben évente Skill test/proficiency check number in the previous 3 years yearly	/ /

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant
A megadott adatok a valóságnak megfelelnek. I declare that the above datas are correct. Dátum:_____ Aláírás:_____ Date Signature	

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- A repülési napló fénymásolata - Copy of pilot logbook - A légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti tanfolyam sikeres elvégzését igazoló jegyzőkönyv fénymásolata - Copy of the certificate of the completion of the theoretical knowledge course conducted by the NTA DAT	

3. Ballon pilóta szakszolgálati engedély, jogosítás és felhatalmazás kérelem és a kérelemhez benyújtandó iratok

3.1. Növendék ballon pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Növendék ballon pilóta szakszolgálati engedély kérelem (SBPL)

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SBPL KÉRELEM** Application for SBPL

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 5. mellékletének 1.2.3 pontjában meghatározott képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the 1.2.3 of appendix 5 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate	

3.2. Ballon pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Ballon pilóta szakszolgálati engedély kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SZAKSZOLGÁLATI KÖVETELMÉNYEK** License requirements
SBPL szakszolgálati engedély száma SBPL number	

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- BR jogosítás kérelem
- Application for BR

3.3. Ballon jogosítás (BR), repülés-oktatói jogosítás (FI(B)), NVFR jogosítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Ballon jogosítás (BR), repülés-oktatói jogosítás (FI(B)), NVFR jogosítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**BALLON PILÓTA ENGEDÉLY** Balloon Pilot License
Milyen ballon pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Balloon pilot license, rating(s) **BPL** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application
Milyen ballon pilóta jogosítást kér? What kind of balloon rating apply for? **Ballon jogosítás (BR)** ☐, **repülés-oktatói jogosítás (FI(B))** ☐, **NVFR jogosítás** ☐	

4.	**A KÉPZÉSI SZERVEZET NYILATKOZATA** Declaration of training organisation

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 5. mellékletének 2.2.1.1./2.3.2.4. pontjában meghatározott képzési követelményeket sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the training requirements in accordance with the 2.2.1.1./2.3.2.4 of appendix 5 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

5.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT (ÉRTELEMSZERŰEN)** Flight experience	
A Repülési idő ballon pilótaként Flight time as balloon pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
B Indítások és emelkedések száma Starts and lifts number	**Összesen** Total	
	Egyedül Solo	
C Éjszaka repült idő Flight time by night	**Teljes repülési idő éjszaka** Total flight time by night	
	Egyedül repült idő éjszaka Solo flight time by night	
	Indítások és emelkedések száma éjszaka Number of starts and lifts by night	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook

3.4. Ballon jogosítás (BR), repülés-oktatói jogosítás meghosszabbítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Ballon jogosítás (BR), repülés-oktatói jogosítás (FI(B)) meghosszabbítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**KÉRELEM** Application
Milyen ballon pilóta jogosítás meghosszabbítását kéri? What kind of balloon rating revalidation apply for? **Ballon jogosítás (BR) ☐, repülés-oktatói jogosítás (FI(B)) ☐,**	

3.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNYEK** Flight requirements	
A Ballon jogosítás (BR)	**Indítások és emelkedések száma a megelőző 2 évben 12 hónaponként** Starts and lifts number in previous 2 years 12 monthly	/
	Repülési idő a megelőző 2 évben 12 hónaponként Flight time in previous 2 years 12 monthly	/
B Repülés-oktatói jogosítás (FI(B))	**Repülés oktatási idő a megelőző 36 hónapban 12 hónaponként** Flight instructor time in previous 36 months 12 monthly	/ /

4.	**A REPÜLÉS OKTATÓ NYILATKOZATA (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight instructor's declaration (if applicable)

Igazolom, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 5. mellékletének 2.2.2.2.(2)/2.3.3.2.(2) pontjában meghatározott gyakorlatba hozó repülést végrehajtotta.
I hereby certify that the applicant completed the additional practice flight according to the 2.2.2.2.(2)/2.3.3.2.(2) of appendix 5 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

_____
A repülés oktató aláírása
Signature of FI(B)

5.	**A KÉSZSÉG ELLENŐRZŐ REPÜLÉS ADATAI (HA ALKALMAZANDÓ)** Proficiency check's datas (if applicable)		
A repülés dátuma Date of flight			
A vizsgáztató aláírása Examiner's signature		**A vizsgáztatói felhatalmazás száma** Examiner authorization's number	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook
- A készség-ellenőrző repülés jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of the proficiency check report form

3.5. Ballon repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Ballon repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**BALLON PILÓTA ENGEDÉLY** Balloon Pilot License
Milyen ballon pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Balloon pilot license, rating(s) **BPL** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Flight experience	
Repülési idő ballon pilótaként Flight time as balloon pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Repülés oktatási idő Flight instruction time	

4.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNY ÚJRAENGEDÉLYEZÉSHEZ (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight requirements for re-authorization (if applicable)
Jártassági vizsgák/készség ellenőrzések száma a megelőző 3 évben évente Skill test/proficiency check number in the previous 3 years yearly	/ /

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant
A megadott adatok a valóságnak megfelelnek. I declare that the above datas are correct. Dátum:_____ Aláírás:_____ Date Signature	

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- A repülési napló fénymásolata - Copy of pilot logbook - A légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti tanfolyam sikeres elvégzését igazoló jegyzőkönyv fénymásolata - Copy of the certificate of the completion of the theoretical knowledge course conducted by the NTA DAT	

4. Léghajó pilóta szakszolgálati engedély, jogosítás és felhatalmazás kérelem és a kérelemhez benyújtandó iratok

4.1. Növendék léghajó pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Növendék léghajó pilóta szakszolgálati engedély kérelem (SPL(AS))

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SPL(AS) KÉRELEM** Application for SPL(AS)

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 6. mellékletének 1.2.3 pontjában meghatározott képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the 1.2.3 of appendix 6 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate	

4.2. Léghajó magánpilóta és kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély elméleti ismereti vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Léghajó magánpilóta és kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély elméleti ismereti vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**PPL(AS) ELMÉLETI ISMERETI VIZSGA KÉRELEM** Application for PPL(AS) theoretical knowledge examination
SPL(AS) szakszolgálati engedély száma SPL(AS) license number	

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 6. mellékletének 2.1.2.4.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.

This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 2.1.2.4.1 of appendix 6 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása

Signature of training organisation's Head of Training

3.	**CPL(AS) ELMÉLETI ISMERETI VIZSGA KÉRELEM** Application for CPL(AS) theoretical knowledge examination		
PPL(AS) szakszolgálati engedély száma PPL(AS) license number			
Típusjogosítás Type rating		**Érvényességi ideje** Validity of type rating	

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 6. mellékletének 2.2.2.4.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 2.2.2.4.1 of appendix 6 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

5.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate

4.3. Léghajó magánpilóta és kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Léghajó magánpilóta és kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**LÉGHAJÓ PILÓTA ENGEDÉLY** Airship Pilot License
Milyen léghajó pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Airship pilot license, rating(s) **SPL(AS)** ☐ **PPL(AS)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application

Milyen léghajó pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsgát kér?
What kind of airship license's skill test apply for?

PPL(AS) ☐ **CPL(AS)** ☐

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 6. mellékletének 2.1.2.4.2./2.2.2.4.2. pontjában meghatározott repülési képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the flight training course in accordance with the 2.1.2.4.2/2.2.2.4.2 of appendix 6 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT LÉGHAJÓN** Flight experience on airship	
A Repülési idő léghajó pilótaként Flight time as airship pilot	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	Kétkormányos képzési idő Dual instruction time	
B Útvonal repülési idő Cross-country time	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő útvonalon Total cross-country time	
	A 45 km (25NM) útvonalrepülés dátuma Date of the 45 kms (25NM) cross-country flight	
C Többpilótás léghajón repült idő Flight time on multi-pilot airship	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
D Műszeres idő Instrument time	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	Műszeres képzési idő Received instrument instruction time	
E Éjszaka repült idő Flight time by night	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
F MCC képzés MCC training	**Igen** ☐ **Nem** ☐ Yes NO	**Dátum** Date
G Felszállások és leszállások száma Number of T/O and LDG		

5.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience

Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik?
Other flight crew license

PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(PLA) ☐, CPL(PLA) ☐, ATPL(PLA) ☐, PPL(H) ☐, CPL(H) ☐, ATPL(H) ☐

A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i):
The flight crew license(s)'s number(s):

A Repülési idő repülőgép pilótaként Flight time as aeroplane pilot	**PIC idő** PIC time	
B Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift pilot	**PIC idő** PIC time	
C Repülési idő helikopter pilótaként Flight time as helicopter pilot	**PIC idő** PIC time	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- Az elméleti vizsgát igazoló jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of theoretical knowledge examination report form
- Típusjogosítás elméleti ismereti vizsga kérelem (ha alkalmazandó)
- Application for type rating theoretical knowledge examination (if applicable)
- Típusjogosítás jártassági vizsga kérelem (ha alkalmazandó)
- Application for type rating skill test (if applicable)
- Típusjogosítás meghosszabbítás kérelem (ha alkalmazandó)
- Application for type rating revalidation (if applicable)
- Bizonyítvány az MCC képzésről (…./2009…(..). KHEM rendelet 6. melléklet 3. függelék) (ha alkalmazandó)
- Certificate of MCC training (if applicable)
- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook

4.4. Léghajó típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(AS), repülés-oktatói jogosítás (FI(AS)) elméleti ismereti vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Léghajó típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(AS), repülés-oktatói jogosítás (FI(AS)) elméleti ismereti vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**LÉGHAJÓ PILÓTA ENGEDÉLY** Airship Pilot License
Milyen léghajó pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Airship pilot license, rating(s) **PPL(AS)** ☐ **CPL(AS)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application

Milyen léghajó pilóta jogosítás elméleti ismereti vizsgát kér?
What kind of airship pilot rating's theoretical knowledge examination apply for?

Típusjogosítás ☐, **műszerjogosítás (IR(AS)** ☐, **repülés-oktatói jogosítás (FI(AS))** ☐,
type rating instrument rating Flight instructor rating

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 6. mellékletének 3.1.3.1.1./3.2.2.2.1./3.3.2.4.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 3.1.3.1.1./3.2.2.2.1./3.3.2.4.1. of appendix 6 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

5.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate

4.5. Léghajó típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(AS), repülés-oktatói jogosítás (FI(AS)) és NVFR jogosítás jártassági vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Léghajó típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(AS), repülés-oktatói jogosítás (FI(AS)), NVFR jogosítás jártassági vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**LÉGHAJÓ PILÓTA ENGEDÉLY** Airship Pilot License
Milyen léghajó pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Airship pilot license, rating(s) **PPL(AS)** ☐ **CPL(AS)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application

Milyen léghajó pilóta jogosítás jártassági vizsgát kér?
What kind of airship pilot rating's skill test apply for?

Típusjogosítás ☐, **műszerjogosítás (IR(AS)** ☐, **repülés-oktatói jogosítás (FI(AS))** ☐,
type rating instrument rating Flight instructor rating

NVFR jogosítás ☐
NVFR rating

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 6. mellékletének 3.1.3.1.2./3.2.2.2.2./3.3.2.4.2. pontjában meghatározott repülési képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the flight training course in accordance with the 3.1.3.1.2./3.2.2.2.2./3.3.2.4.2. of appendix 6 to ……./2009. (...) KHEM regulations.

P.H.

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT LÉGHAJÓN** Flight experience on airship	
A Repülési idő léghajó pilótaként Flight time as airship pilot	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	Kétkormányos képzési idő Dual instruction time	
B Útvonal repülési idő Cross-country time	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő útvonalon Total cross-country time	
	Képzési idő útvonalon Cross-country flight training time	
	A 45 km (25 NM) útvonalrepülés dátuma Date of the 45 km(25 NM) long cross-country flight	
C Többpilótás léghajón repült idő Flight time on multi-pilot airship	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
D Műszeres idő Instrument time	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	FNPT-n, FFS-en repült idő Flight time on FNPT, FFS	
	Műszeres képzési idő Received instrument instruction time	

E Éjszaka repült idő Flight time by night	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
F Felszállások száma Number of take-offs		

5.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience

Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik?
Other flight crew license

PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(PLA) ☐, CPL(PLA) ☐, ATPL(PLA) ☐, PPL(H) ☐, CPL(H) ☐, ATPL(H) ☐

A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i):
The flight crew license(s)'s number(s):

Milyen légijármű pilóta jogosítással rendelkezik?
Flight crew license rating(s)

IR(A) ☐, IR(PLA) ☐, IR(H) ☐, FI(A) ☐, FI(PLA) ☐, FI(H) ☐

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- Az elméleti vizsgát igazoló jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of theoretical knowledge examination report form
- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook

4.6. Léghajó típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(AS), repülés-oktatói jogosítás (FI(AS)) meghosszabbítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Léghajó típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(AS), repülés-oktatói jogosítás (FI(AS)) meghosszabbítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**KÉRELEM** Application

Milyen léghajó pilóta jogosítás meghosszabbítását kéri?
What kind of airship pilot rating's revalidation apply for?

Típusjogosítás ☐, type rating
műszerjogosítás (IR(AS) ☐, instrument rating
repülés-oktatói jogosítás (FI(AS)) ☐, Flight instructor rating

3.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNYEK** Flight requirements	
A Típusjogosítás Type rating	**Fel és leszállások száma az adott típussal a megelőző 12 hónapban** Number of T/O and LND on the type in the previous 12 months	
B Műszerjogosítás (IR(AS) Instrument rating	**IFR szerint repült idő a megelőző 12 hónapban** IFR flight time in the previous 12 months	
C Repülés-oktatói jogosítás (FI(AS)) Flight Instructor rating	**Repülés oktatási idő a megelőző 36 hónapban 12 hónaponként** Flight time as instructor in the previous 36 months 12 monthly	/ /

4.	**A REPÜLÉS OKTATÓ NYILATKOZATA (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight instructor's declaration (if applicable)

Igazolom, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 6. mellékletének 3.1.4.2. (2)/3.2.3.2.(2)/3.3.3.2.(2) pontjában meghatározott gyakorlatba hozó repülést végrehajtotta.
I hereby certify that the applicant completed the additional practice flight according to the 3.1.4.2. (2)/3.2.3.2.(2)/3.3.3.2.(2) of appendix 6 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

_____
A repülés oktató aláírása
Signature of FI(AS)

5.	**A KÉSZSÉG ELLENŐRZŐ REPÜLÉS ADATAI (HA ALKALMAZANDÓ)** Proficiency check's datas (if applicable)		
A repülés dátuma Date of flight			
A vizsgáztató aláírása Examiner's signature		**A vizsgáztatói felhatalmazás száma** Examiner authorization's number	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook

4.7. Léghajó repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Léghajó repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**LÉGHAJÓ PILÓTA ENGEDÉLY** Airship Pilot License
Milyen léghajó pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Airship pilot license, rating(s) **PPL(AS)** ☐ **CPL(AS)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Flight experience	
Repülési idő léghajó pilótaként Flight time as airship pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Repülés oktatási idő Flight instruction time	

4.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNY ÚJRAENGEDÉLYEZÉSHEZ (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight requirements for re-authorization (if applicable)
Jártassági vizsgák/készség ellenőrzések száma a megelőző 3 évben évente Skill test/proficiency check number in the previous 3 years yearly	/ /

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant
A megadott adatok a valóságnak megfelelnek. I declare that the above datas are correct. Dátum:_____ Aláírás:_____ Date Signature	

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- A repülési napló fénymásolata - Copy of pilot logbook - A légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti tanfolyam sikeres elvégzését igazoló jegyzőkönyv fénymásolata - Copy of the certificate of the completion of the theoretical knowledge course conducted by the NTA DAT	

5. Vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedély, jogosítás és felhatalmazás kérelem és a kérelemhez benyújtandó iratok

5.1. Növendék vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Növendék vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem (SGPL)

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SGPL KÉRELEM** Application for SGPL

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 7. mellékletének 1.2.3 pontjában meghatározott képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the 1.2.3 of appendix 7 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate	

5.2. Vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SZAKSZOLGÁLATI KÖVETELMÉNYEK** License requirements
SGPL szakszolgálati engedély száma SGPL number	

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- GR jogosítás kérelem
- Application for GR

5.3. Vitorlázó jogosítás (GR), repülés-oktatói jogosítás (FI(G)) kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Vitorlázó jogosítás (GR), repülés-oktatói jogosítás (FI(G)) kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**VITORLÁZÓ-REPÜLŐGÉP PILÓTA ENGEDÉLY** Glider Pilot License
Milyen vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Glider pilot license, rating(s) **GPL** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application
Milyen vitorlázó-repülőgép pilóta jogosítást kér? What kind of glider rating apply for? **Vitorlázó jogosítás (GR)** ☐, **repülés-oktatói jogosítás (FI(G))** ☐	

4.	**A KÉPZÉSI SZERVEZET NYILATKOZATA** Declaration of training organisation

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 7. mellékletének 2.2.1.1./2.3.2.5. pontjában meghatározott képzési követelményeket sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the training requirements in accordance with the 2.2.1.1./2.3.2.5. of appendix 7 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

5.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT (ÉRTELEMSZERŰEN)** Flight experience	
A Repülési idő vitorlázó-repülőgép pilótaként Flight time as glider pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Egyedül repült idő Solo flight time	
B Felszállások száma Number of T/O	**Összesen** Total	
	Egyedül Solo	
	A 2 egyedüli 180 perces repülés dátuma Date of 2 solo 180 minutes flight	/

6.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** **OTHER FLIGHT EXPERIENCE**

Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik?
Other flight crew license

PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(PLA) ☐, CPL(PLA) ☐, ATPL(PLA) ☐, PPL(H) ☐, CPL(H) ☐, ATPL(H) ☐

A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i):
The flight crew license(s)'s number(s):

A Repülési idő repülőgép pilótaként Flight time as aeroplane pilot	**PIC idő** PIC time	
B Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift aeroplane	**PIC idő** PIC time	
C Repülési idő helikopter pilótaként Flight time as helicopter pilot	**PIC idő** PIC time	

7.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

8.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate - A repülési napló fénymásolata - Copy of Pilot Logbook	

5.4. Vitorlázó jogosítás (GR), repülés-oktatói jogosítás (FI(G)) meghosszabbítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Vitorlázó jogosítás (GR), repülés-oktatói jogosítás (FI(G)) meghosszabbítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**KÉRELEM** Application
Milyen vitorlázó-repülőgép pilóta jogosítás meghosszabbítását kéri? What kind of glider pilot rating revalidation apply for? **Vitorlázó jogosítás (GR) ☐, repülés-oktatói jogosítás (FI(G)) ☐,**	

3.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNYEK** Flight requirements	
A Vitorlázó-repülőgép jogosítás (GR)	**Felszállások száma a megelőző 2 évben 12 hónaponként** Number of T/O in the previous 2 years 12 monthly	**/ (cs)** **/ (v)**
	Repülési idő a megelőző 2 évben 12 hónaponként Flight time in the previous 2 years 12 monthly	**/**
B Repülés-oktatói jogosítás (FI(G))	**Repülés oktatási idő a megelőző 2 évben** Instruction time in the previous 2 years	**/**
	Repülési idő a megelőző 2 évben 12 hónaponként Flight time in the previous 2 years 12 monthly	
	Felszállások száma a megelőző 2 évben Number of T/O in the previous 2 years	

4.	**A KÉSZSÉG ELLENŐRZŐ REPÜLÉS ADATAI (HA ALKALMAZANDÓ)** Proficiency check's datas (if applicable)		
A repülés dátuma Date of flight			
A vizsgáztató aláírása Examiner's signature		**A vizsgáztatói felhatalmazás száma** Examiner authorization's number	

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant
A megadott adatok a valóságnak megfelelnek. I declare that the above datas are correct. Dátum:_____ Aláírás:_____ Date Signature	

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- A repülési napló fénymásolata - Copy of Pilot Logbook - A készség-ellenőrző repülés jegyzőkönyv fénymásolata - Copy of the proficiency check report form	

5.5. Vitorlázó-repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Vitorlázó-repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**VITORLÁZÓ-REPÜLŐGÉP PILÓTA ENGEDÉLY** Glider Pilot License
Milyen vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Glider pilot license, rating(s) **GPL** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Flight experience	
Repülési idő vitorlázó-repülőgép pilótaként Flight time as glider pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Repülés oktatási idő Flight instruction time	

4.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNY ÚJRAENGEDÉLYEZÉSHEZ (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight requirements for re-authorization (if applicable)
Jártassági vizsgák/készség ellenőrzések száma a megelőző 3 évben évente Skill test/proficiency check number in the previous 3 years yearly	/ /

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- A repülési napló fénymásolata
- Copy of pilot logbook
- A légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti tanfolyam sikeres elvégzését igazoló jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of the certificate of the completion of the theoretical knowledge course conducted by the NTA DAT

6. Helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedély, jogosítás és felhatalmazás kérelem és a kérelemhez benyújtandó iratok

6.1. Növendék helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Növendék helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem (SPL(PLA))

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SPL(PLA) KÉRELEM** Application for SPL(PLA)

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 8. mellékletének 1.2.3 pontjában meghatározott képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the 1.2.3 of appendix 8 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate	

6.2. Helyből felszálló repülőgép magánpilóta, kereskedelmi pilóta és légitársasági pilóta szakszolgálati engedély elméleti ismereti vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helyből felszálló repülőgép magánpilóta, kereskedelmi pilóta és légitársasági pilóta szakszolgálati engedély elméleti ismereti vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**PPL(PLA) ELMÉLETI ISMERETI VIZSGA KÉRELEM** Application for PPL(PLA) theoretical knowledge examination
SPL(PLA) szakszolgálati engedély száma SPL(PLA) license number	

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 8. mellékletének 2.1.2.4.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.

This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 2.1.2.4.1 of appendix 8 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása

Signature of training organisation's Head of Training

3.	**CPL(PLA) ELMÉLETI ISMERETI VIZSGA KÉRELEM** Application for CPL(PLA) theoretical knowledge examination		
PPL(PLA) szakszolgálati engedély száma PPL(PLA) license number			
Típusjogosítás Type rating		**Érvényességi ideje** Validity of type rating	

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 8. mellékletének 2.2.2.4.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 2.2.2.4.1 of appendix 8 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**ATPL(PLA) ELMÉLETI ISMERETI VIZSGA KÉRELEM** Application for ATPL(PLA) theoretical knowledge examination		
CPL(PLA) szakszolgálati engedély száma CPL(PLA) license number			
Műszerjogosítás (IR(PLA)) érvényességi ideje Validity of IR(PLA) rating			
Típusjogosítás Type rating		**Érvényességi ideje** Validity of type rating	

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 8. mellékletének 2.3.2.4.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 2.3.2.4.1 of appendix 8 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate

6.3. Helyből felszálló repülőgép magánpilóta, kereskedelmi pilóta és légitársasági pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helyből felszálló repülőgép magánpilóta, kereskedelmi pilóta és légitársasági pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP PILÓTA ENGEDÉLY** Powered-lift Pilot License
Milyen helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Powered-lift pilot license, rating(s) **SPL(PLA)** ☐ **PPL(PLA)** ☐ **CPL(PLA)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application

Milyen helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsgát kér?
What kind of powered-lift license's skill test apply for?

PPL(PLA) ☐ **CPL(PLA)** ☐ **ATPL(PLA)** ☐

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 8. mellékletének 2.1.2.4.2./2.2.2.4.2./2.3.2.4.2. pontjában meghatározott repülési képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the flight training course in accordance with the 2.1.2.4.2/2.2.2.4.2/2.3.2.4.2 of appendix 8 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉPEN** Flight experience on powered lift	
A Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift pilot	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	Kétkormányos képzési idő Dual instruction time	
B Útvonal repülési idő Cross-country time	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő útvonalon Total cross-country time	
	A 270 km (150NM) útvonalrepülés dátuma Date of the 270 kms (150NM) cross-country flight	
	A 540 km (300NM) útvonalrepülés dátuma Date of the 540 kms (300NM) cross-country flight	
C Többpilótás helyből felszálló repülőgépen repült idő Flight time on multi-pilot powered-lift	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
D Műszeres idő Instrument time	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	FNPT-n, FFS-en repült idő Flight time on FNPT, FFS	
	Műszeres képzési idő Received instrument instruction time	

E Éjszaka repült idő Flight time by night	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
F MCC képzés MCC training	**Igen** ☐ **Nem** ☐ Yes NO	**Dátum** Date

5.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience

Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik?
Other flight crew license

PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(H) ☐, CPL(H) ☐, ATPL(H) ☐, GPL ☐

A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i):
The flight crew license(s)'s number(s):

A Repülési idő repülőgép pilótaként Flight time as aeroplane pilot	**PIC idő** PIC time	
B Repülési idő helikopter pilótaként Flight time as helicopter pilot	**PIC idő** PIC time	
C Repülési idő vitorlázó-repülőgép pilótaként Flight time as glider pilot	**PIC idő** PIC time	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- Az elméleti vizsgát igazoló jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of theoretical knowledge examination report form
- Típusjogosítás elméleti ismereti vizsga kérelem (ha alkalmazandó)
- Application for type rating theoretical knowledge examination (if applicable)
- Típusjogosítás jártassági vizsga kérelem (ha alkalmazandó)
- Application for type rating skill test (if applicable)
- Típusjogosítás meghosszabbítás kérelem (ha alkalmazandó)
- Application for type rating revalidation (if applicable)
- Bizonyítvány az MCC képzésről (…./2009…(..). KHEM rendelet 8. melléklet 3. függelék) (ha alkalmazandó)
- Certificate of MCC training (if applicable)
- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook

6.4. Helyből felszálló repülőgép típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(PLA), repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA)) elméleti ismereti vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helyből felszálló repülőgép típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(PLA), repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA)) elméleti ismereti vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP PILÓTA ENGEDÉLY** Powered-lift Pilot License
Milyen helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Powered-lift pilot license, rating(s) **PPL(PLA)** ☐ **CPL(PLA)** ☐ **ATPL(PLA)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application

Milyen helyből felszálló repülőgép pilóta jogosítás elméleti ismereti vizsgát kér?
What kind of powered-lift pilot rating's theoretical knowledge examination apply for?

Típusjogosítás ☐, **műszerjogosítás (IR(PLA) ☐, repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA)) ☐,**
type rating instrument rating Flight instructor rating

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 8. mellékletének 3.1.3.1.1./3.2.2.2.1./3.3.2.4.1. pontjában meghatározott elméleti képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 3.1.3.1.1./3.2.2.2.1./3.3.2.4.1.. of appendix 8 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

5.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate

6.5. Helyből felszálló repülőgép típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(PLA), repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA)), NVFR jogosítás jártassági vizsga kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helyből felszálló repülőgép típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(PLA), repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA)), NVFR jogosítás jártassági vizsga kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP PILÓTA ENGEDÉLY** Powered-lift Pilot License
Milyen helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Powered-lift pilot license, rating(s) **PPL(PLA)** ☐ **CPL(PLA)** ☐ **ATPL(PLA)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application

Milyen helyből felszálló repülőgép pilóta jogosítás jártassági vizsgát kér?
What kind of powered-lift pilot rating's skill test apply for?

Típusjogosítás ☐, **műszerjogosítás (IR(PLA)** ☐, **repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA))** ☐,
type rating instrument rating Flight instructor rating

NVFR jogosítás ☐
NVFR rating

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 8. mellékletének 3.1.3.1.2./3.2.2.2.2./3.3.2.4.2./2.1.1.2. (1)/2.2.1.2.(1) pontjában meghatározott repülési képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the theoretical knowledge course in accordance with the 3.1.3.1.2./3.2.2.2.2./3.3.2.4.2./2.1.1.2. (1)/2.2.1.2.(1). of appendix 8 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉPEN** Flight experience on powered lift

A Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift pilot	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	Kétkormányos képzési idő Dual instruction time	
B Útvonal repülési idő Cross-country time	**PIC idő** PIC time	
	SPIC idő SPIC time	
	Teljes repülési idő útvonalon Total cross-country time	
	Képzési idő útvonalon Flight instruction received in cross-country flight	
	A 270 km (150NM) útvonalrepülés dátuma Date of the 270 kms (150NM) cross-country flight	
C Többpilótás helyből felszálló repülőgépen repült idő Flight time on multi-pilot powered-lift	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	Képzési idő útvonalon Flight instruction received in cross-country flight	
D Műszeres idő Instrument time	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
	FNPT-n, FFS-en repült idő Flight time on FNPT, FFS	
	Műszeres képzési idő Received instrument instruction time	

E Éjszaka repült idő Flight time by night	**PIC idő** PIC time	
	F/O idő F/O time	
	Teljes repülési idő Total flight time	
F Felszállások száma Number of T/O		

5.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience

Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik?
Other flight crew license

PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(H) ☐, CPL(H) ☐, ATPL(H) ☐

A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i):
The flight crew license(s)'s number(s):

Milyen légijármű pilóta jogosítással rendelkezik?
Flight crew license rating(s)

IR(A) ☐, IR(H) ☐, FI(A) ☐, FI(H) ☐,

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- Az elméleti vizsgát igazoló jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of theoretical knowledge examination report form
- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook

6.6. Helyből felszálló repülőgép típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(PLA), repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA)) meghosszabbítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helyből felszálló repülőgép típusjogosítás, műszerjogosítás (IR(PLA), repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA)) meghosszabbítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**KÉRELEM** Application
Milyen helyből felszálló repülőgép pilóta jogosítás meghosszabbítását kéri? What kind of powered-lift pilot rating's revalidation apply for? **Típusjogosítás** ☐, type rating **műszerjogosítás (IR(PLA)** ☐, instrument rating **repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA))** ☐, Flight instructor rating	

3.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNYEK** Flight requirements	
A Típusjogosítás Type rating	**Fel és leszállások száma az adott típussal a megelőző 12 hónapban** Number of T/O and LND ont he type in previous 12 months	
B Műszerjogosítás (IR(PLA)	**IFR szerint repült idő a megelőző 12 hónapban** IFR Flight time in previous 12 months	
C Repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA))	**Repülés oktatási idő a megelőző 36 hónapban 12 hónaponként** Flight instructor time in previous 36 months 12 monthly	/ /

4.	**A REPÜLÉS OKTATÓ NYILATKOZATA (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight instructor's declaration (if applicable)

Igazolom, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 8. mellékletének 3.1.4.2. (2)/3.2.3.2.(2)/3.3.3.2.(2) pontjában meghatározott gyakorlatba hozó repülést végrehajtotta.
I hereby certify that the applicant completed the additional practice flight according to the 3.1.4.2. (2)/3.2.3.2.(2)/3.3.3.2.(2) of appendix 8 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

_____
A repülés oktató aláírása
Signature of FI(PLA)

5.	**A KÉSZSÉG ELLENŐRZŐ REPÜLÉS ADATAI (HA ALKALMAZANDÓ)** Proficiency check's datas (if applicable)		
A repülés dátuma Date of flight			
A vizsgáztató aláírása Examiner's signature		**A vizsgáztatói felhatalmazás száma** Examiner authorization's number	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK**

- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook
- A készség ellenőrző repülés jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of Proficiency check report form

6.7. Helyből felszálló repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Helyből felszálló repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP PILÓTA ENGEDÉLY** Powered-lift Pilot License
Milyen helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Powered-lift pilot license, rating(s) **PPL(PLA)** ☐ **CPL(PLA)** ☐ **ATPL(PLA)** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Flight experience	
Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Repülés oktatási idő Flight instruction time	

4.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNY ÚJRAENGEDÉLYEZÉSHEZ (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight requirements for re-authorization (if applicable)
Jártassági vizsgák/készség ellenőrzések száma a megelőző 3 évben évente Skill test/proficiency check number in the previous 3 years yearly	/ /

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant
A megadott adatok a valóságnak megfelelnek. I declare that the above datas are correct. Dátum:_____ Aláírás:_____ Date Signature	

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- A repülési napló fénymásolata - Copy of pilot logbook - A légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti tanfolyam sikeres elvégzését igazoló jegyzőkönyv fénymásolata - Copy of the certificate of the completion of the theoretical knowledge course conducted by the NTA DAT	

7. Ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély, jogosítás és felhatalmazás kérelem és a kérelemhez benyújtandó iratok

7.1. Növendék ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Növendék ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem (SULPL)

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SULPL KÉRELEM** Application for SULPL

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 9. mellékletének 1.2.3 pontjában meghatározott képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the 1.2.3 of appendix 9 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate	

7.2. Ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SZAKSZOLGÁLATI KÖVETELMÉNYEK** License requirements
SULPL szakszolgálati engedély száma SULPL number	

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- ULR jogosítás kérelem
- Application for ULR

7.3. Ultralight repülőgép jogosítás (ULR), repülés-oktatói jogosítás (FI(UL)), vontató jogosítás, NVFR jogosítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Ultralight repülőgép jogosítás (ULR), repülés-oktatói jogosítás (FI(UL)), vontató jogosítás, NVFR jogosítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**ULTRALIGHT REPÜLŐGÉP PILÓTA ENGEDÉLY** Ultralight Pilot License
Milyen ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Ultralight pilot license, rating(s) **ULPL** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application

Milyen ultralight repülőgép pilóta jogosítást kér?
What kind of ultralight rating apply for?

Ultralight repülőgép jogosítás (ULR) ☐, repülés-oktatói jogosítás (FI(UL)) ☐,

vontató jogosítás ☐, NVFR jogosítás ☐,

4.	**A KÉPZÉSI SZERVEZET NYILATKOZATA** Declaration of training organisation

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 9. mellékletének 2.2.1.1./2.3.2.4./2.1.1.4. pontjában meghatározott képzési követelményeket sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the training requirements in accordance with the 2.2.1.1./2.3.2.4./2.1.1.4. of appendix 9 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

5.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT (ÉRTELEMSZERŰEN)** Flight experience

A Repülési idő ultralight repülőgép pilótaként Flight time as UL pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Egyedül repült idő Solo flight time	
B Felszállások száma Number of T/O	**Összesen** Total	
	Egyedül Solo	
C Éjszaka repült idő Flight time by night	**Teljes repülési idő éjszaka** Total flight time by night	
	Egyedül repült idő éjszaka Solo flight time by night	
	Felszállások száma éjszaka Number of T/O by night	
D Útvonal repülés Cross-country flight	**Útvonal repülési idő** Cross-country time	
	A 150 km útvonalrepülés dátuma Date of 150 km cross-country flight	

6.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience		
Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik? Other flight crew license **PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(PLA) ☐, CPL(PLA) ☐, ATPL(PLA) ☐, GPL ☐**			
A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i): Flight crew license(s)' number(s):			
A Repülési idő repülőgép pilótaként Flight time as aeroplane pilot		**PIC idő** PIC time	
B Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift aeroplane		**PIC idő** PIC time	
C Repülési idő vitorlázó-repülőgép pilótaként Flight time as glider pilot		**PIC idő** PIC time	

7.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant
A megadott adatok a valóságnak megfelelnek. I declare that the above datas are correct. Dátum:_____ Aláírás:_____ Date Signature	

8.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate - A repülési napló fénymásolata - Copy of Pilot Logbook	

7.4. Ultralight repülőgép jogosítás (ULR), repülés-oktatói jogosítás (FI(UL)), vontató jogosítás meghosszabbítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Ultralight repülőgép jogosítás (ULR), repülés-oktatói jogosítás (FI(UL)), vontató jogosítás, meghosszabbítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**KÉRELEM** Application
Milyen ultralight repülőgép pilóta jogosítás meghosszabbítását kéri? What kind of UL pilot rating revalidation apply for? **Ultralight repülőgép jogosítás (ULR) ☐, repülés-oktatói jogosítás (FI(UL)) ☐,** **vontató jogosítás ☐,** towing rating	

3.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNYEK** Flight requirements	
A Ultralight repülőgép jogosítás (ULR)	**Önálló útvonalrepülések száma a megelőző 2 évben 12 hónaponként** Solo cross-country flight in the previous 2 years 12 monthly	/
	Repülési idő a megelőző 2 évben 12 hónaponként Flight time in previous 2 years 12 monthly	/
B Repülés-oktatói jogosítás (FI(UL))	**Repülés oktatási idő a megelőző 36 hónapban 12 hónaponként** Instructor time in previous 36 month 12 monthly	/ /
C Vontató jogosítás Towing rating	**A vontatások száma a megelőző 2 évben 12 hónaponként** Number of towing in previous 2 years 12 monthly	/

4.	**A REPÜLÉS OKTATÓ NYILATKOZATA (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight instructor's declaration (if applicable)

Igazolom, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 9. mellékletének 2.2.2.2.(2)/2.3.3.2.(2)/2.4.3.2.(2) pontjában meghatározott gyakorlatba hozó repülést végrehajtotta.
I hereby certify that the applicant completed the additional practice flight according to the 2.2.2.2.(2)/2.3.3.2.(2)/2.4.3.2.(2) of appendix 9 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

_____
A repülés oktató aláírása
Signature of FI(UL)

5.	**A KÉSZSÉG ELLENŐRZŐ REPÜLÉS ADATAI (HA ALKALMAZANDÓ)** Proficiency check's datas (if applicable)		
A repülés dátuma Date of flight			
A vizsgáztató aláírása Examiner's signature		**A vizsgáztatói felhatalmazás száma** Examiner authorization's number	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook
- A készség-ellenőrző repülés jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of the proficiency check report form

7.5. Ultralight repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Ultralight repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**ULTRALIGHT REPÜLŐGÉP PILÓTA ENGEDÉLY** UL Pilot License
Milyen ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? UL pilot license, rating(s) **ULPL** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Flight experience	
Repülési idő ultralight repülőgép pilótaként Flight time as UL pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Repülés oktatási idő Flight instruction time	

4.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNY ÚJRAENGEDÉLYEZÉSHEZ (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight requirements for re-authorization (if applicable)
Jártassági vizsgák/készség ellenőrzések száma a megelőző 3 évben évente Skill test/proficiency check number in the previous 3 years yearly	/ /

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- A repülési napló fénymásolata
- Copy of pilot logbook
- A légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti tanfolyam sikeres elvégzését igazoló jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of the certificate of the completion of the theoretical knowledge course conducted by the NTA DAT

8. Autogiro pilóta szakszolgálati engedély, jogosítás és felhatalmazás kérelem és a kérelemhez benyújtandó iratok

8.1. Növendék autogiro pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Növendék autogiro pilóta szakszolgálati engedély kérelem (SAGPL)

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SAGPL KÉRELEM** Application for SAGPL

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 10. mellékletének 1.2.3 pontjában meghatározott képzést sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the 1.2.3 of appendix 10 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate	

8.2. Autogiro pilóta szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Autogiro pilóta szakszolgálati engedély kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**SZAKSZOLGÁLATI KÖVETELMÉNYEK** License requirements
SAGPL szakszolgálati engedély száma SAGPL number	

3.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

4.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- AGR jogosítás kérelem
- Application for AGR

8.3. Autogiro jogosítás (AGR), repülés-oktatói jogosítás (FI(AG)) kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Autogiro jogosítás (AGR), repülés-oktatói jogosítás (FI(AG)) kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**AUTOGIRO PILÓTA ENGEDÉLY** Autogiro pilot license
Milyen autogiro pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Autogiro pilot license, rating(s) **AGPL** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**KÉRELEM** Application
Milyen autogiro pilóta jogosítást kér? What kind of autogiro pilot rating apply for? **Autogiro jogosítás (AGR)** ☐**, repülés-oktatói jogosítás (FI(AG))** ☐	

4.	**A KÉPZÉSI SZERVEZET NYILATKOZATA** Declaration of training organisation

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 10. mellékletének 2.2.1.1./2.3.2.4. pontjában meghatározott képzési követelményeket sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the training requirements in accordance with the 2.2.1.1./2.3.2.4. of appendix 10 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

5.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT (ÉRTELEMSZERŰEN)** Flight experience	
A Repülési idő autogiro pilótaként Flight time as autogiro pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Egyedül repült idő Solo flight time	
B Felszállások száma Number of T/O	**Összesen** Total	
	Egyedül Solo	
C Útvonal repülés Cross-country flight	**Útvonal repülési idő** Cross-country time	

6.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience

Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik?
Other flight crew license

PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(PLA) ☐, CPL(PLA) ☐, ATPL(PLA) ☐, PPL(H) ☐, CPL(H) ☐, ATPL(H) ☐, GPL ☐, ULPL ☐,

A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i):
Flight crew license(s)' number(s)

A Repülési idő repülőgép pilótaként Flight time as aeroplane pilot	
B Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift aeroplane pilot	
C Repülési idő helikopter pilótaként Flight time as helicopter pilot	
D Repülési idő vitorlázó-repülőgép pilótaként Flight time as glider pilot	
E Repülési idő ultralight repülőgép pilótaként Flight time as UL pilot	

7.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

8.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook

8.4. Autogiro jogosítás (AGR), repülés-oktatói jogosítás (FI(AG)) meghosszabbítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Autogiro jogosítás (AGR), repülés-oktatói jogosítás (FI(AG)) meghosszabbítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**KÉRELEM** Application
Milyen autogiro pilóta jogosítás meghosszabbítását kéri? What kind of autogiro rating revalidation apply for? **Autogiro jogosítás (AGR) ☐, repülés-oktatói jogosítás (FI(AG)) ☐**	

3.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNYEK** Flight requirements	
A Autogiro jogosítás (AGR)	**Önálló útvonalrepülések száma a megelőző 2 évben 12 hónaponként** Solo cross-country flight in previous 2 years 12 monthly	/
	Repülési idő a megelőző 2 évben 12 hónaponként Flight time in previous 2 years 12 monthly	/
B Repülés-oktatói jogosítás (FI(AG))	**Repülés oktatási idő a megelőző 36 hónapban 12 hónaponként** Instructor time in previous 36 months 12 monthly	/ /

4.	**A REPÜLÉS OKTATÓ NYILATKOZATA (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight instructor's declaration (if applicable)

Igazolom, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 10. mellékletének 2.2.2.2.(2)/2.3.3.2.(2) pontjában meghatározott gyakorlatba hozó repülést végrehajtotta.
I hereby certify that the applicant completed the additional practice flight according to the 2.2.2.2.(2)/2.3.3.2.(2) of appendix 10 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

_____
A repülés oktató aláírása
Signature of FI(AG)

5.	**A KÉSZSÉG ELLENŐRZŐ REPÜLÉS ADATAI (HA ALKALMAZANDÓ)** Proficiency check's datas (if applicable)		
A repülés dátuma Date of flight			
A vizsgáztató aláírása Examiner's signature		**A vizsgáztatói felhatalmazás száma** Examiner authorization's number	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook
- A készség-ellenőrző repülés jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of the proficiency check report form

8.5. Autogiro repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Autogiro repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelem és újraengedélyezési kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**AUTOGIRO PILÓTA ENGEDÉLY** Autogiro Pilot License
Milyen autogiro pilóta szakszolgálati engedéllyel, jogosítással rendelkezik? Autogiro pilot license, rating(s) **AGPL** ☐ **Száma:**_____ Number:	
A jogosítás neve Rating(s)	**A jogosítás érvényességi ideje** Validity of rating(s)

3.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Flight experience	
Repülési idő autogiro pilótaként Flight time as autogiro pilot	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Repülés oktatási idő Flight instruction time	

4.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNY ÚJRAENGEDÉLYEZÉSHEZ (HA ALKALMAZANDÓ)** Flight requirements for re-authorization (if applicable)
Jártassági vizsgák/készség ellenőrzések száma a megelőző 3 évben évente Skill test/proficiency check number in the previous 3 years yearly	/ /

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments

- A repülési napló fénymásolata
- Copy of pilot logbook
- A légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti tanfolyam sikeres elvégzését igazoló jegyzőkönyv fénymásolata
- Copy of the certificate of the completion of the theoretical knowledge course conducted by the NTA DAT

9. Hajózó mérnök/Hajózó navigátor szakszolgálati engedély kérelem és a kérelemhez benyújtandó iratok

9.1. Hajózó mérnök/Hajózó navigátor szakszolgálati engedély kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Hajózó mérnök/hajózó navigátor szakszolgálati engedély kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**F/E, F/N ENGEDÉLY KÉRELEM** F/E, F/N application

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 12./13. mellékletének 1.2.3. pontjában meghatározott képzést sikeresen elvégezte.

This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the 1.2.3 of the appendix 12./13 to ……/2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

3.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT (ÉRTELEMSZERŰEN)** Flight experience	
A Repülési idő Flight time	**Teljes repülési idő** Total flight time	
	Éjszaka repült idő Flight time by night	

4.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience
Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik? Other flight crew license **PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(PLA) ☐, CPL(PLA) ☐, ATPL(PLA) ☐**	
A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i): The flight crew license(s)'s number(s):	
A Repülési idő repülőgép pilótaként Flight time as aeroplane pilot	
B Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift aeroplane pilot	
C Repülési idő repülési szimulátorban Flight time in FFS	
D Az adott típusú repülőgépen pilótaként repült idő Flight time as a pilot on the aeroplane type	

5.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant
A megadott adatok a valóságnak megfelelnek. I declare that the above datas are correct. Dátum:_____ Aláírás:_____ Date Signature	

6.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate - Típusjogosítás kérelem - Application for type rating - A repülési napló fénymásolata - Copy of Pilot Logbook	

8.2. Hajózó mérnök/Hajózó navigátor típusjogosítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Hajózó mérnök/Hajózó navigátor típusjogosítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**KÉRELEM** Application
Milyen típusjogosítást kér? What kind of type rating apply for?	

3.	**A KÉPZÉSI SZERVEZET NYILATKOZATA** Declaration of the Training Organisation

Igazoljuk, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 12./13. mellékletének 2.3.1. pontjában meghatározott képzési követelményeket sikeresen elvégezte.
This is to certify that the applicant has satisfactorily completed the course in accordance with the 2.3.1 of the appendix 12./13 to ……/2009. (…) KHEM regulations.

P.H.

_____
Képzési szervezet képzésvezetőjének aláírása
Signature of training organisation's Head of Training

4.	**REPÜLÉSI TAPASZTALAT (ÉRTELEMSZERŰEN)** Flight experience
A Repülési idő a típuson F/E, F/N-ként Flight time on the type as F/E, F/N	

5.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience
Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik? Other flight crew license **PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(PLA) ☐, CPL(PLA) ☐, ATPL(PLA) ☐**	
A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i): The flight crew license(s)'s number(s):	
A Repülési idő repülőgép pilótaként Flight time as aeroplane pilot	
B Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift aeroplane pilot	
C Repülési idő repülési szimulátorban Flight time in FFS	
D Az adott típusú repülőgépen pilótaként repült idő Flight time as a pilot on the aeroplane type	

6.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant
A megadott adatok a valóságnak megfelelnek. I declare that the above datas are correct. Dátum:_____ Aláírás:_____ Date Signature	

7.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK** Attachments
- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata - Copy of Highest education's certificate - A repülési napló fénymásolata - Copy of Pilot Logbook	

8.3. Hajózó mérnök/Hajózó navigátor típusjogosítás hosszabbítás kérelem

légiközlekedési hatóság

(Logo)

Hajózó mérnök/Hajózó navigátor típusjogosítás hosszabbítás kérelem

1.	**A KÉRELMEZŐ ADATAI** Applicant's datas
Név Name	
Születési dátum, hely Date and place of birth	
Anyja neve Mother's name	
Lakcím Address	
Levelezési cím Postal address **Ugyanaz, mint a lakcím** ☐ Same as above	
Anyanyelv Native Language	
Iskolai végzettség Highest education	
Telefon-/Mobil-/Faxszám Phone/Mobile phone/Fax number	
E-mail cím E-mail address	

2.	**KÉRELEM** Application
Milyen típusjogosítás meghosszabbítását kér? What kind of typerating revalidation apply for?	

3.	**REPÜLÉSI KÖVETELMÉNYEK** Flight Requirements	
A Típusjogosítás Type rating	**Felszállások száma a típuson a megelőző 12 hónapban** Number of T/O on the type in previous 12 months	
	Repülési idő a típuson a megelőző 12 hónapban Flight time on type in previous 12 months	

4.	**A LÉGIKÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG ÁLTAL FELHATALMAZOTT FELÜGYELŐ NYILATKOZATA (HA ALKALMAZANDÓ)** CAA Authorised Flight inspector's declaration (if applicable)

Igazolom, hogy a kérelmező a ……/2009. (…) KHEM rendelet 12./13. mellékletének 2.4.2. (2) pontjában meghatározott gyakorlatba hozó repülést végrehajtotta.
I hereby certify that the applicant completed the additional practice flight according to the 2.4.2. (2) of appendix 12/13 to ……./2009. (…) KHEM regulations.

_____
A repülés oktató aláírása
Signature of Flight Inspector

5.	**A KÉSZSÉG ELLENŐRZŐ REPÜLÉS ADATAI (HA ALKALMAZANDÓ)** Proficiency check's datas (if applicable)		
A repülés dátuma Date of flight			
A vizsgáztató aláírása Examiner's signature		**A vizsgáztatói felhatalmazás száma** Examiner authorization's number	

6.	**EGYÉB REPÜLÉSI TAPASZTALAT** Other flight experience

Milyen légijármű pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik?
Other flight crew license

PPL(A) ☐, CPL(A) ☐, ATPL(A) ☐, PPL(PLA) ☐, CPL(PLA) ☐, ATPL(PLA) ☐

A légijármű pilóta szakszolgálati engedély(ek) száma(i):
The flight crew license(s)'s number(s):

A Repülési idő repülőgép pilótaként Flight time as aeroplane pilot	
B Repülési idő helyből felszálló repülőgép pilótaként Flight time as powered-lift aeroplane pilot	

7.	**A KÉRELMEZŐ NYILATKOZATA** Declaration by the applicant

A megadott adatok a valóságnak megfelelnek.
I declare that the above datas are correct.

Dátum:_____ Aláírás:_____
Date Signature

8.	**BENYÚJTANDÓ IRATOK**

- Az iskolai végzettséget igazoló dokumentum fénymásolata
- Copy of Highest education's certificate
- A repülési napló fénymásolata
- Copy of Pilot Logbook
- A készség-ellenőrző repülés vizsgajegyzőkönyvének fénymásolata
- Copy of proficiency check report form

3. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelmények

B FEJEZET - NÖVENDÉK PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (Repülőgép) - (SPL(A))

1.085 Követelmények

a) Az SPL(A) kérelmezőnek sikeresen el kell végeznie a 1. függelék 2. pontjában meghatározott elméleti képzést.
b) A növendék pilóta csak egy repülés oktató felhatalmazásával repülhet egyedül.
c) Nemzetközi repülésben résztvevő repülőgépben a növendék pilóta nem repülhet egyedül, csak akkor, ha a Magyar Köztársaság és az érintett állam között erre vonatkozó megállapodást kötött.

Megjegyzés: A SPL(A) kérelem mintáját a 2. melléklet tartalmazza.

1.090 Minimális életkor

A növendék pilótának be kell töltenie a 16 éves kort az első egyedül repülés előtt.

1.091 Iskolai végzettség

A SPL(A) kérelmezőnek legalább alapfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

C FEJEZET - MAGÁNPILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (Repülőgép)- PPL(A)

1.100 Minimális életkor

A PPL(A) kérelmezőnek be kell töltenie a 17 éves kort.

1.101 Iskolai végzettség

A PPL(A) kérelmezőnek legalább alapfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

1.110 Előjogok és feltételek

a) *Előjogok.* A PPL(A) engedélyes előjoga parancsnoki vagy másodpilótai feladatkört betölteni bármely légijárművön, amely nem végez gazdasági célú légiközlekedési és légijárművel végzett egyéb gazdasági tevékenységet.

b) *Feltételek:*

1. A PPL(A) kérelmezőnek teljesítenie kell e fejezet követelményeit – a (2) pontban meghatározott követelmények kivételével – és legalább a gyakorlati vizsgakor használt repülőgépre vonatkozó osztály/típusjogosítás követelményeit.
2. Ha a szakszolgálati engedély előjogait éjszaka kívánja gyakorolni, az engedélyes köteles e fejezet 1.125(c) pontjának megfelelni.
3. A PPL(A) kérelmezőnek rendelkeznie kell SPL(A) szakszolgálati engedéllyel.

Megjegyzés: A PPL(A) kérelem mintáját a 2. melléklet tartalmazza.

1.120 Tapasztalat és jóváírás
(Lásd 1. függelék)

A PPL(A) kérelmező rendelkezzen legalább 45 óra repülőgépen repült gyakorlati idővel; amelyből 5 óra bármelyik földi repülés-gyakorló berendezésen töltött idő lehet az 1. függelékben foglaltaknak megfelelően. Helikopter, helyből felszálló repülőgép, ultralight repülőgép, vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedély, vagy azzal megegyező előjogokat biztosító engedély engedélyesének a fent említett légijárművek valamelyikén parancsnokként teljesített teljes repült idejének 10 százaléka, legfeljebb 10 óra beszámítható a PPL(A) megszerzéséhez.

Megjegyzés: Az 1. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.125 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.125 Képzési tanfolyamok
(Lásd 1. 34. függelék és 15. melléklet 1. 2. függelék)

a) *Általános.* A PPL(A) kérelmezőnek egy FTO-ban vagy bármely más, a 15. melléklet 1. 2. függelék követelményei szerint elfogadott Alapképzési Szervezetben (RF), el kell végeznie az e fejezetben előírt képzést az 1. függelékben meghatározottak szerint.

b) *Repülés-oktatás.* A PPL(A) kérelmezőnek olyan repülőgépen szerzett gyakorlatot kell igazolni, amely légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezik. A gyakorlati időből legalább 25 óra kétkormányos képzés és legalább 10 óra felügyelt egyedül repülés. Az egyedül repülésen belül legalább 5 óra útvonal-repülés teljesítendő, amelyből legalább egy 270 km (150 NM) hosszú és az indulási reptértől eltérő két repülőtéren való teljes megállásos leszállást foglal magában. Az 1.120 pontban engedélyezett gyakorlati idő beszámítás alkalmazása során a kétkormányos gyakorlati idő 20 óránál kevesebbre nem csökkenthető.

c) Éjszakai minősítés. Ha az engedélyes előjogait éjszaka kívánja gyakorolni, legalább 5 óra további éjszakai repült időt kell teljesítenie, amely tartalmaz 3 órányi kétkormányos képzést, amelyből legalább 1 óra útvonal-repülés, továbbá 5 egyedüli fel- és leszállást, teljes megállással. A légiközlekedési hatóság által meghatározott jártassági vizsga után az éjszakai minősítést be kell jegyezni a szakszolgálati engedélybe NVFR jogosításként.

Megjegyzés: Az 1. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.125 ponttal, a 15. melléklet 1. függeléke az Appendix 2 to JAR-FCL 1.125 ponttal, a 15. melléklet 2. függeléke az Appendix 3 to JAR-FCL 1.125 ponttal, a 34. függelék az AMC FCL 1.125 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.130 Elméleti ismeretek
(Lásd 2. függelék)

A PPL(A) kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítania kell a PPL(A) engedélyesi előjogoknak megfelelő elméleti felkészültségi szintjét. Az elméleti vizsgák követelményei és eljárásai e melléklet 2. függelékében találhatók.

Megjegyzés: A 2. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.135 Jártasság
(Lásd 1.125(a) pont, 2. 3. függelék)

A PPL(A) kérelmezőnek bizonyítania kell a 2. függelékben meghatározott vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására való alkalmasságát repülőgép parancsnok szerepkörben, a PPL(A) engedélyes számára érvényes előjogoknak megfelelő szinten. A jártassági vizsgát a gyakorlati repülés befejezését követő 6 hónapon belül kell letenni (Lásd még 1.125(a) pont).

Megjegyzés: A 2. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.130 & 1.135 ponttal, a 3. függelék az Appendix 2 to JAR-FCL 1.135 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1. függelék

PPL(A) megszerző tanfolyam - Összefoglalás

(Lásd 1.125 pont, 34. függelék)

1. A PPL(A) megszerző tanfolyam (a továbbiakban: PPL(A) tanfolyam) célja a növendék pilótát biztonságos és hatékony repülésre oktatni látás melletti repülési szabályok (VFR) szerint.

2. ELMÉLETI KÉPZÉS

2.1. A PPL(A) tanfolyam elméleti tematikájának a következőket kell tartalmaznia:

Légijog-*Air Law*, Légijárműveket érintő általános ismeretek-*Aircraft General Knowledge*, Repülési jellemzők és Repüléstervezés-*Flight Performance and Planning*, Emberi teljesítőképesség és Korlátai-*Human Performance and Limitations*, Meteorológia-*Meteorology*, Navigáció-*Navigation*, Üzemeltetési eljárások-*Operational Procedures*, Repüléselmélet-*Principles of Flight* és Rádiótávbeszélő kezelői ismeretek-*Communication*.

2.2. Az elméleti képzés anyagainak összeállítása során e melléklet 34. függelékében meghatározottakat kell alkalmazni.

3. REPÜLÉS OKTATÁS

3.1. A PPL(A) tanfolyam repülésoktatási tematikájának a következőket kell tartalmaznia:

a) repülés előtti előkészítés, benne a tömeg és súlypont meghatározás, repülőgép ellenőrzés és kiszolgálás

b) repülőtéri és forgalmi műveletek, összeütközést elkerülő eljárások és biztonsági eljárások;

c) a repülőgép irányítása külső, vizuális viszonyítás alapján;

d) kritikusan alacsony sebességgel való repülés, kezdeti és teljes átesés felismerése és az abból való kivétel technikája;

e) kritikus repülési sebességgel való repülés, zuhanó spirál felismerése és abból való kivétel technikája;

f) normál és oldalszélben végrehajtott felszállások és leszállások;

g) maximális teljesítményű felszállások (rövid pálya és akadályok), rövid pályára történő leszállások;

h) csak műszer szerinti repülés, 180 fokos vízszintes forduló elvégzésével. (Ez a gyakorlat végrehajtható repülés oktatóval (FI(A)), vagy szimulátor oktatóval (STI(A)).)

i) útvonalrepülés látás melletti tájékozódás alapján, helyszámító eljárással és rádiónavigációs berendezések segítségével;

j) vészhelyzeti eljárások, repülőgép rendszerek szimulált meghibásodásával együtt; és

k) repülés ellenőrzött repülőtérre, ellenőrzött repülőtérről és ellenőrzött repülőtéren keresztül, ATC engedélyek, eljárások végrehajtása, rádió kommunikációs eljárások és szakkifejezések alkalmazása.

3.2. A repülés oktatás anyagainak összeállítása során e melléklet 34. függelékében meghatározottakat kell alkalmazni.

4. BITD HASZNÁLATA

4.1. A gyakorlati repülés során a BITD az alábbi feladatokra használható:

a) repülés csak műszerek segítségével

b) tájékozódás rádiónavigációs berendezések segítségével (lásd 1. függelék 3. pont)

c) alapvető műszerrepülés e melléklet 34. függelék 18C és 19-es feladata szerint

4.2. A BITD a következő feltételek teljesülése esetén alkalmazható:

a) BITD alkalmazása kiegészül légijárművön végrehajtott gyakorlással is

b) BITD-vel végrehajtott repülés adatainak rögzítetteknek és hozzáférhetőnek kell lenniük

c) a gyakorlatokat repülés (FI(A)), vagy földi gyakorló-berendezésen kiképző-oktatónak (STI(A)) kell vezetnie

5. KÉPZÉSI REPÜLŐGÉPEK

5.1. A képzést végző szervezetnek, rendelkeznie kell a tanfolyam céljainak megfelelő, a képzésre felszerelt és karbantartott repülőgépflottával.

5.2. Az egymotoros dugattyús osztályjogosítás (SEP) megszerzését a JAA tagállam által kibocsátott vagy elfogadott légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező repülőgépen végzett képzés, a motoros vitorlázó-repülőgép osztályjogosítás (TMG) megszerzését motoros vitorlázó-repülőgépen végzett képzés teszi lehetővé.

5.3. Minden repülőgépnek duplikált elsődleges kormányszervekkel kell rendelkeznie, amelyet az oktató és a növendék egyidejűleg használhat. Átadható kormányszerv nem elfogadott.

5.4. A tanfolyamok függvényében a flotta tartalmazzon olyan repülőgépe(ke)t, amely(ek) alkalmas(ak) az átesések és dugóhúzók elkerülésének bemutatására, valamint olyan repülőgépe(ke)t amellye(kkel)l műszeres meteorológiai körülmények szimulálása lehetséges.

A képzésben csak a Képzési Kézikönyvben meghatározott és a légiközlekedési hatóság által, a képzés céljaira jóváhagyott repülőgépeket lehet használni.

6. REPÜLŐTEREK/LESZÁLLÓHELYEK

6.1. A bázis repülőtérnek, illetve bármilyen alternatív bázis repülőtérnek, ahol képzés folyik, a következő létesítményekkel, kell rendelkeznie:

a) legalább egy futópályával vagy felszállási területtel, amely a képzési repülőgépek számára a normál fel- és leszállás lehetőségét biztosítja a maximálisan engedélyezett fel- vagy leszállási tömeggel (az alábbi 4 feltétel közül, azon feltétellel, amelyik a meghatározó):

1. (négy csomónál nem erősebb) gyenge szélben azon a hőmérsékleten, amely megegyezik az év legmelegebb hónapjának legmagasabb átlaghőmérsékletével;
2. úgy, hogy a felszállás vonalában minden akadályt legalább 50 lábbal magasabban repül át a repülő;
3. úgy, hogy a hajtómű üzemeltetését, a futómű és a fékszárny működtetését (ha alkalmazható) a gyártó által ajánlottan hajtják végre; vagy
4. úgy, hogy az elemelkedés után különleges pilótai képességek és módszerek nélkül is végre lehet hajtani a lágy átmenetet a legjobb emelkedési sebességhez tartozó sebesség elérésére.

b) szélzsákkal, amely a földön minden pályavégről jól látható;

c) megfelelő pályafényekkel, ha éjszakai képzést is végrehajtanak a repülőtéren; és

d) megfelelő légiforgalmi szolgálati egységgel kivéve ott, ahol a képzési követelmények biztonságosan teljesíthetők másfajta légi/földi kommunikációval.

6.2. A képzési tanfolyamok szervezése során e melléklet 34. függelékében meghatározottakat kell alkalmazni.

2. függelék

PPL(A) elméleti ismeretek vizsgája és jártassági vizsga

(Lásd 1.130 és 1.135 pont, 1. 35. függelék)

ELMÉLETI ISMERETEK VIZSGÁJA

1. Az elméleti ismeretek vizsgájának helyszínét a kérelmező kérésének lehetőség szerinti figyelembe vételével a légiközlekedési hatóság jelöli ki. A vizsgakérdéseket írásos formában, vagy számítógépes teszt formájában, az alábbiakban megjelölt 9 témakörben állítja össze a légiközlekedési hatóság. A légiközlekedési hatóság egyetértésével a vizsga részenként, több napon is letehető. Egyetlen kérdéssor több témakört is lefedhet. A dolgozatnak összesen legalább 120 kérdésből kell állnia. Az egyes témakörökre szánt vizsgaidők nem haladhatják meg az alábbiakat:

Tantárgy	Idő
Légijog, ATC eljárások	0h45
Légijárműveket érintő általános ismeretek	0h30
Repülési jellemzők és repüléstervezés	1h00
Emberi teljesítőképesség és korlátai	0h30
Meteorológia	0h30
Navigáció	1h00
Üzemeltetési eljárások	0h30
Repüléselmélet	0h45
R/T kezelés	0h30
Teljes idő	6h00

A légiközlekedési hatóság rendelkezésétől függően, a gyakorlati R/T kezelői vizsgáztatás végezhető külön helyszínen is.

2. A kérdések többségének felelet-választásos tesztnek kell lennie.

3. A vizsgák a légiközlekedési hatóság által meghatározott nyelv(ek)en folynak. A légiközlekedési hatóságnak értesítenie kell a kérelmezőket, hogy a vizsgákat milyen nyelv(ek)en teszik le.

4. A tárgy vizsgája sikeresnek számít, amennyiben kérelmező az elérhető pontszám 75 százalékát teljesítette. Pontot csak a helyes válasz ér.

5. Az e mellékletben szereplő további rendelkezéseknek megfelelően, a kérelmező akkor végzi sikerrel a PPL(A) elméleti vizsgát, ha 18 hónapon belül minden vizsgatárgyból sikerrel levizsgázott. A 18 hónap az első vizsgapróbálkozás hónapjának végétől számít. Az elméleti vizsga elvégzése a sikeres vizsga dátumától számított 24 hónapig teszi lehetővé magánpilóta szakszolgálati engedély megszerzését.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

6. A PPL(A) jártassági vizsgát kérelmezőnek ugyanolyan osztályú/típusú repülőgépen kell oktatásban részesülnie, mint amilyennel a jártassági vizsgán repül. A kérelmező választhat, hogy a jártassági vizsgán egymotoros repülőgépen, vagy – amennyiben rendelkezik e melléklet 1.255 pontja, vagy az 1.260 pontja által megkövetelt 70 óra parancsnokként repült idővel – többmotoros repülőgépen repül. A jártassági vizsgán használt repülőgépnek meg kell felelnie a képzési repülőgépekkel szemben támasztott követelményeknek (Lásd 1. Függelék).

7. A kérelmezőnek a jártassági vizsgára való jelentkezésekor be kell mutatnia a légiközlekedési hatóság számára a földi, repülési és földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzés adatait, az oktatók által összeállított részletes és rendszeres előrehaladási beszámolókat (a felmérőkkel, az időszakos minősítő repülések és földi vizsgák dokumentációjával együtt), továbbá a kérelmező növendék szakszolgálati engedélyét és repülési naplóját.

8. A kérelmező köteles a jártassági vizsga 1-5 részét teljesíteni, ezen felül a 6. részt is teljesítenie kell abban az esetben, ha többmotoros repülőgéppel vizsgázik. Ha egy rész bármely eleme sikertelen, az adott rész egésze sikertelennek számít. Egynél több sikertelen rész esetén a jelentkezőnek meg kell ismételnie a teljes vizsgát. Egyetlen sikertelen rész esetén a kérelmezőnek csak ebből az egy részből kell ismételten vizsgáznia. Az ismételt vizsga bármely részének sikertelensége esetén - beleértve azokat a részeket is, amiket a kérelmező az előző vizsgán már egyszer sikerrel teljesített, de a megismételt vizsgán nem-, a teljes vizsgát újból meg kell ismételnie. A megkezdett jártassági vizsgát 6 hónapon belül teljesíteni kell.

9. Sikertelen jártassági vizsgát követően a vizsgáztató további képzést írhat elő. Két sikertelen vizsga után a légiközlekedési hatóság további képzést ír elő. A megkísérelhető jártassági vizsgák száma korlátlan.

VIZSGA LEVEZETÉSE

10. A légiközlekedési hatóság a vizsga biztonságos levezetése érdekében felkészíti a vizsgáztatót (FE).

11. Ha a kérelmező a vizsgáztató által nem megfelelőnek ítélt okokból szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor a teljes jártassági vizsgát kell megismételnie. Ha a kérelmező a vizsgáztató által megfelelőnek ítélt okokból szakítja meg a jártassági vizsgát, akkor a későbbi repülés során csak a nem teljesített részekből kell vizsgáznia.

12. 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 képességei teljes vizsga megismétlését indokolják.

13. A kérelmezőnek olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye a parancsnoki feladatok ellátását, mintha más személyzeti tag nem tartózkodna a fedélzeten. Repülés közben a fedélzeten tartózkodó repülés-vizsgáztató (FE) minősül a repülőgép parancsnokának.

14. A navigációs vizsgán repülendő útvonalat a vizsgáztató választja meg. Az útvonal véget érhet az indulási, vagy egy indulási repülőtértől eltérő repülőtéren. A kérelmező felel a repülés tervezésért és gondoskodik arról, hogy a repülés végrehajtásához szükséges felszerelés és dokumentáció a fedélzeten legyen. A vizsga navigációs részének ideje – e melléklet 3. függelékének megfelelően – legalább 60 perc, amely a kérelmező és a vizsgáztató megegyezése szerint külön vizsgapontként is repülhető.

15. A kérelmező jelenti a vizsgáztatónak az elvégzett ellenőrzéseket és feladatokat, beleértve a rádiónavigációs berendezések azonosítását. Az ellenőrzéseket a vizsgán használt repülőgépen engedélyezett ellenőrzési lista szerint kell elvégezni. A vizsgarepülés előtti előkészület alkalmával a kérelmező köteles a teljesítmény-beállításokat, illetve a sebességeket meghatározni. A felszállási, utazó és leszállási teljesítmény adatokat a kérelmezőnek a használt repülőgép üzemeltetési kézikönyvének vagy repülési kézikönyvének megfelelően kell kiszámítania.

16. A vizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, kivéve, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve a légiközlekedés indokolatlan akadályozásának megelőzése érdekében szükséges.

REPÜLÉSI VIZSGA TÜRÉSHATÁRA

17. A kérelmezőnek bizonyítania kell képességeit:
a) a repülőgép üzemeltetésében a korlátozások figyelembevételével;
b) minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtásában;
c) a jó ítélőképesség és a légijármű-vezetői tevékenység gyakorlásában;
d) a légiforgalmi ismeretek alkalmazásában; és
e) hogy a repülőgépet minden körülmények között oly módon irányítja, hogy az eljárások és manőverek sikeres végrehajtásához ne férjen kétség.

18. A vizsgázónak a következő általános tűréshatáron belül kell a vizsgát végrehajtania:

a) Magasságtartás:

normál repülés:	± 150 láb
szimulált motorhibával:	± 200 láb

b) Géptengely-irányszög (heading)/Rádiós segédeszközök segítségével végzett iránytartás:

normál repülés:	± 10°
szimulált motorhibával:	± 15°

c) Sebességtartás:

felszállás és megközelítés:	+15/-5 csomó
minden egyéb repülésmód:	± 15 csomó

Turbulens időjárási feltételek esetén, valamint a vizsgán használt repülőgép üzemeltetési tulajdonságai és teljesítménye függvényében a fenti értékektől a vizsgáztató eltérést engedélyezhet.

A JÁRTASSÁGI VIZSGA TARTALMA

19. Az egymotoros és többmotoros repülőgépre vonatkozó PPL(A) megszerzésére irányuló jártassági vizsgának e melléklet 3. függelékében meghatározott feladatokat és részeket kell tartalmaznia. A gyakorlati vizsgára való jelentkezés űrlapját és a vizsgajegyzőkönyvet e melléklet 35. függeléke tartalmazza.

3. függelék

Jártassági vizsga tartalma a PPL(A) kiadásához

(Lásd 1.135 pont, 35. függelék)

1. RÉSZ **REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS**	
Ellenőrző lista használata, légijármű-vezetői tevékenység (légijármű irányítása külső, vizuális referencia alapján, jégtelenítési eljárások, stb.) alkalmazása minden részben.	
a	Repülés előtti dokumentáció és időjárási adatok összeállítása
b	Tömeg-, súlypont- és teljesítmény-számítások
c	Légijármű ellenőrzése és kiszolgálása
d	Motor indítása és indítás utáni eljárások
e	Gurulás és repülőtéri eljárások, felszállás előtti eljárások
f	Felszállás és a felszállás utáni ellenőrzések
g	Repülőtéri indulási eljárások
h	ATC összeköttetés – utasítások betartása, rádiózás
2. RÉSZ **ÁLTALÁNOS REPÜLÉSI TEVÉKENYSÉG**	
a	ATC összeköttetés - utasítások betartása, rádiózás
b	Egyenes vonalú, vízszintes repülés, sebességmódosításokkal
c	Emelkedés: i. Legjobb emelkedési sebességgel (RoC) ii. Emelkedő fordulókkal iii. Befejezése, visszatérés vízszintes repülésre
d	Közepes (30°-os) bedöntésű fordulók
e	Túldöntött (45°-os bedöntésű) fordulók (zuhanó spirál felismerését és az abból való kivételt is beleértve)
f	Repülés kritikusan kis sebességgel, fékszárnnyal és fékszárny nélkül
g	Átesések: i. Tiszta átesés és teljesítménnyel való kivétel ii. Közelítés az áteséshez, 20°-os bedöntésű süllyedő fordulóban, megközelítési konfigurációban iii. Átesés megközelítése leszállási konfigurációban
h	Süllyedés: i. Teljesítménnyel és teljesítmény nélkül ii. Süllyedő fordulókkal (túldöntött sikló fordulók) iii. Befejezése, visszatérés vízszintes repülésre

3. RÉSZ **ÚTVONAL ELJÁRÁSOK**	
a	Repülési terv kitöltése, helyszámító eljárás és térképolvasás
b	Magasság, irány és sebesség tartás,
c	Tájékozódás, a tervezett érkezési idő (ETA) kiszámítása és újraellenőrzése, fedélzeti napló vezetése
d	Útvonal változtatás kitérő repülőtér felé (tervezés és végrehajtás)
e	Rádiónavigációs eszközök használata
f	Alapvető műszerrepülési ellenőrzés (180°-os forduló szimulált IMC-ben)
g	Repülés végrehajtása (ellenőrzések, tüzelőanyag rendszerek és porlasztó jegesedés, stb.) ATC összeköttetés – utasítások betartása, rádiózás
4. RÉSZ **MEGKÖZELÍTÉSI ÉS LESZÁLLÁSI ELJÁRÁSOK**	
a	Repülőtéri érkezési eljárások
b	* Precíziós leszállás (rövidpályás leszállás), oldalszeles leszállás, ha a megfelelő feltételek adottak
c	* Fékszárny nélküli leszállás
d	* Pálya megközelítése levett teljesítménnyel (csak egymotoros repülőgéppel)
e	Földetéréses átstartolás
f	Átstartolás alacsony magasságról
g	ATC kapcsolattartás– utasítások betartása, rádiózás
h	Repülés utáni teendők
5. RÉSZ **RENDELLENES ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK**	
Ez a rész az 1-4 részekkel kombinálható	
a	Felszállás utáni szimulált motorhiba (CSAK EGYMOTOROS repülőgéppel)
b	* Szimulált kényszerleszállás (CSAK EGYMOTOROS repülőgéppel)
c	Szimulált sürgősségi (vészhelyzetet megelőző) leszállás (CSAK EGYMOTOROS repülőgéppel)
d	Szimulált vészhelyzetek
e	Szóbeli kérdések

6. RÉSZ SZIMULÁLT ASZIMMETRIKUS REPÜLÉS ÉS AZ OSZTÁLY/TÍPUS-HOZ TARTOZÓ FELADATOK	
Ez a rész az 1-5 részekkel kombinálható	
a	Szimulált motorhiba felszállás alatt (biztonságos magasságban, ha nem földi repülés-gyakorló berendezésen hajtják végre)
b	Aszimmetrikus megközelítés és átstartolás
c	Aszimmetrikus megközelítés és teljes megállásos leszállás
d	Motor leállítás és újraindítás
e	ATC összeköttetés - utasítások betartása, rádiózás, légijármű-vezetői tevékenység
f	A vizsgáztató döntése szerint - az osztály/típus jogosítás jártassági vizsga bármely vonatkozó eleme, beleértve: i. Repülőgép rendszerek és robotpilóta kezelése ii. Túlnyomásos rendszer használata iii. Jégtelenítő és jegesedés gátló rendszer használata
g	Szóbeli kérdések

* Ezen feladatok a vizsgáztató döntése szerint kombinálhatók

D FEJEZET - KERESKEDELMI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (Repülőgép) - CPL(A)

1.140 Minimális életkor

A CPL(A) kérelmezőnek be kell töltenie a 18 éves kort.

1.141 Iskolai végzettség

A CPL(A) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

1.150 Előjogok és feltételek

a) *Előjogok*. A CPL(A) engedélyes előjoga:

1. gyakorolni a magánpilóta szakszolgálati engedéllyel járó előjogokat,

2. betölteni a parancsnokpilótai, vagy a másodpilótai beosztást bármely repülőgépen, nem gazdasági célú légiközlekedésben,

3. betölteni a parancsnokpilóta beosztást egypilótás repülőgépen gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön és külföldön,

4. másodpilóta beosztást betölteni többpilótás gazdasági célú légi közlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön, valamint külföldön nemzetközi útvonal- és repülőtér jogosításának megfelelően.

b) *Feltételek*. A CPL(A) kérelmezőnek, aki megfelel e melléklet 1.140, 1.145 és 1.155 - 1.170 alatt meghatározott feltételeknek, teljesítenie kell a CPL(A) kibocsátásának követelményeit és legalább a jártassági vizsgakor használt repülőgépre vonatkozó osztály/típus jogosítás követelményeit, valamint - ha a kérelmező az E fejezet szerinti műszerjogosítás tanfolyammal és vizsgával is rendelkezik – a műszer jogosítás követelményeit.

c) A CPL(A) kérelmezőnek rendelkeznie kell PPL(A) szakszolgálati engedéllyel.

Megjegyzés: A CPL(A) kérelem mintáját a 2. melléklet tartalmazza.

1.155 Tapasztalat és jóváírás

(Lásd 4. 5. 6. 36. 37. 38. függelék)

a) *Integrált (összevont) tanfolyamok*

1. *Tapasztalat*. A CPL(A) kérelmezőnek, aki sikeresen elvégzett és befejezett egy integrált repülési tanfolyamot, rendelkeznie kell legalább 150 óra repült idővel légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező repülőgépen.

2. *Jóváírás.* A fent említett a) 1. pontban előírt repülési időbe való beszámítás esetén e melléklet 4. függelék 4. pontját, és e melléklet 5. függelék 4. pontját, illetve e melléklet 6. függelék 4. pontját kell alkalmazni.

b) *Modulrendszerű (részekből felépített) tanfolyam*

1. *Tapasztalat.* A CPL(A) kérelmezőnek, aki nem végzett el integrált repülési tanfolyamot, rendelkeznie kell légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező repülőgépen legalább 200 óra repült idővel.

2. *Jóváírás*. A 200 repült órába beszámítható:

a) 30 óra PPL(H) helikopter parancsnokként töltött idő; vagy

b) 100 óra CPL(H) helikopter parancsnokként töltött idő; vagy

c) 30 óra motoros vitorlázó-repülőgépen vagy vitorlázó-repülőgépen parancsnokként töltött idő.

c) *Repülési idő*. A kérelmezőnek teljesitenie kell az integrált tanfolyam befejezéséig 150 óra repült időt, vagy a modulrendszerű tanfolyam befejezéséig 200 óra repült időt, amelynek legalább a következőket kell magában foglalnia:

1. 100 órát parancsnok-pilótaként, vagy – ha az integrált rendszerben történt a képzés – 70 órát parancsnok-pilótaként, e melléklet 4. 5. 6. 36. 37. 38. függelékben meghatározott feltételek szerint;

2. 20 óra (VFR) útvonalrepülésben parancsnok-pilótaként töltött repülési időt, beleértve egy legalább 540 km (300 NM) távolságú útvonalrepülést, amely tartalmaz az útvonalon két, az indulási repülőtértől különböző repülőtéren való leszállást teljes megállással;

3. 10 óra műszeres képzési időt, amelyből legfeljebb 5 óra lehet szimulált műszeres földi idő; és

4. 5 óra éjszakai repülési időt, az 1.165 (b) pontban meghatározottak szerint.

Megjegyzés: A 4. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) ponttal, az 5. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(2) ponttal, a 6. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(3) ponttal, a 36. függelék az AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(1) ponttal, a 37. függelék az AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(2) ponttal, a 38. függelék az AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(3) ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.160 Elméleti ismeretek

(Lásd 1.160 pont, 4. 5. 6 és 7. függelék)

a) *Tanfolyam.* CPL(A)-t az kérelmezhet, aki FTO jóváhagyott tanfolyamán elméleti képzést kapott. A tanfolyamot az 1.165 pont szerint kombinálni kell a repülési képzéssel.
b) *Vizsga.* A CPL(A) kérelmezőnek bizonyítani kell, hogy rendelkezik azzal a tudásszinttel, ami egy CPL(A) engedélyes előjogainak gyakorlásához szükséges, és meg kell felelnie e melléklet J fejezetében támasztott követelményeknek.
c) Az integrált képzési tanfolyamot elvégzett kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy legalább olyan tudásszinttel rendelkezik, amelyet e melléklet 4.5 és 6. függelékeiben leírt tanfolyamoknak megfelelően a tanfolyam megkíván.

Megjegyzés: A 4. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) ponttal, az 5. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(2) ponttal, a 6. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(3) ponttal, a 7. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(4) pontta összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.165 Repülési képzés

(Lásd 4. 5. 6. 7. 36. 37. 38. 39. függelék)

a) *Tanfolyam.* CPL(A)-t az kérelmezhet, aki elvégezte egy jóváhagyott repülés képző szervezet jóváhagyott integrált vagy modulrendszerű repülés képzési tanfolyamát olyan típuson, amelynek valamely JAA tagállam által kibocsátott vagy elfogadott légialkalmassági bizonyítványa van. A képzést elméleti tanfolyammal kell kombinálni. A jóváhagyott tanfolyamot a következő rendelkezéseknek megfelelően kell megszervezni:

1. ATP(A) integrált tanfolyam – e melléklet 4. függeléke és 36. függeléke;
2. CPL(A)/IR integrált tanfolyam – e melléklet 5. függeléke és 37. függeléke;
3. CPL(A) integrált tanfolyam – e melléklet 6. függeléke és 38. függeléke; és
4. CPL(A) modulrendszerű tanfolyam – e melléklet 7. függeléke és 39. függeléke.

b) *Éjszakai képzés.* A kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább 5 óra éjszakai repült idővel, amiből legalább 3 óra kétkormányos képzés, beleértve legalább 1 órányi útvonalrepülést, valamint 5 egyedüli felszállást és 5 leszállást, teljes megállással.

Megjegyzés: A 4. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) ponttal, az 5. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(2) ponttal, a 6. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(3) ponttal, a 7. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(4) ponttal, a 36. függelék az AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(1) ponttal, a 37. függelék az AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(2) ponttal, a 38. függelék az AMC FCL 1.160 & 1.165(a)(3) ponttal, a 39. függelék az AMC FCL 1.160&1.165(a)(4) ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.170 Jártasság

(Lásd 4.5.6.7.8 és 9. függelék)

A CPL(A) kérelmezőnek bizonyítania kell parancsnoki képességét a vonatkozó eljárások és manőverek végrehajtására e melléklet 8 és 9. függelékeiben meghatározottak szerint a CPL(A) engedélyest megillető előjogoknak megfelelő szinten. A kérelmezőnek e melléklet 4. 5. 6. 7. függelék követelményei szerint kell letennie a jártassági vizsgát a tanfolyamnak megfelelően.

Megjegyzés: A 4. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(1) ponttal, az 5. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(2) ponttal, a 6. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(3) ponttal, a 7. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.160 & 1.165(a)(4) ponttal, a 8. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.170 ponttal, a 9. függelék az Appendix 2 to JAR-FCL 1.170 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

4. függelék

ATP(A) integrált tanfolyam

(Lásd 1.160, 1.165 és 1.170 pont, 8. 9. 10. 12. 13. 32. 36. 40. függelék)

1. Az ATP(A) integrált tanfolyam célkitűzése megfelelő képzettségi szintű pilótát képezni, aki alkalmas arra, hogy többmotoros többpilótás repülőgépeken kereskedelmi célú légiszállítási tevékenység során másodpilóta legyen, és megszerezze a CPL(A)/IR-t.

2. Az ATP(A) integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek valamely jóváhagyott FTO HT-jének felügyelete alatt kell teljesíteni minden képzési szintet az illető szervezet által indított folyamatos, jóváhagyott tanfolyam keretén belül.

3. A tanfolyam tartama legalább 12 és legfeljebb 36 hónap. A légiközlekedési hatóság jóváhagyásával a tanfolyam 36 hónapnál hosszabb is lehet abban az esetben, ha az FTO további repülőgépes képzést vagy földi képzést tart.

4. A kérelmező a képzésre jelentkezhet előképzés nélküli beiratkozóként, vagy pedig a Chicagói Egyezmény Szerződő Államának légiközlekedési hatósága által kibocsátott PPL(A) vagy PPL(H) engedélyeseként.

4.1. Az előképzés nélküli beiratkozónak meg kell felelnie a B. fejezet növendék pilótára vonatkozó követelményeinek.

4.2. PPL(A) vagy PPL(H) képzettségű beiratkozó esetén a tanfolyam előtt légijárművön teljesített repült idő 50 százaléka, de legfeljebb 40 óra (1.165 (a)(1) pontja, és e függelék 13. pontja alapján), illetve – amennyiben éjszakai minősítéssel is rendelkezik a növendék – legfeljebb 45 óra repülési tapasztalatként beszámítható a szükséges repült időbe, amelyekből 20 óra lehet kétkormányos képzés. A beszámításról az FTO dönt, amelyet a kérelmező képzési nyilvántartásában fel kell tüntetni.

4.3. Abban az esetben, ha a növendék pilóta nem rendelkezik szakszolgálati engedéllyel, (lásd e melléklet 36. függelék 2-3 része alapján) az FTO-nak joga van, légiközlekedési hatósági jóváhagyással, legfeljebb 20 óra helikopteren, vagy TMG-n teljesítendő kétkormányos feladatokat meghatározni.

5. Az a kérelmező, aki sikertelenül vizsgázik, vagy nem fejezi be a teljes ATP(A) tanfolyamot, kérelmezheti a légiközlekedési hatóságnál alacsonyabb szintű engedélyhez tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga, továbbá – ha kérelmezhető – műszerjogosítás vizsga letételét.

6. Más FTO képzési tanfolyamára átiratkozni kívánó kérelmezőnek a másik FTO-nál a továbbiakban teljesítendő képzési időre vonatkozó légiközlekedési hatósági jóváhagyást kell kérnie.

7. Az FTO-nak meg kell győződnie arról, hogy a kérelmező a tanfolyamra való felvétele előtt a tanfolyam elméleti részének megértéséhez szükséges megfelelő matematikai, fizikai és angol nyelvi ismeretekkel rendelkezik. A nyelvtudás szükséges szintjét e melléklet 10. függelék határozza meg.

8. A tanfolyamnak magában kell foglalnia:
   a) elméleti képzést az ATPL(A) ismereti szintjéig;
   b) látva repülési és műszeres repülési képzést; valamint
   c) MCC képzést többpilótás repülőgép üzemeltetésére.

9. Az elméleti vizsga viszonylatában e függelék 12. pontjának, illetve a jártassági vizsga viszonylatában e függelék 14. pontjának megfelelő és sikeres teljesítése a CPL(A) kiadási követelményeinek megfelelő elméleti ismeretek és jártassági vizsga teljesítését jelenti, magában foglalva a vizsgá(ko)n használt repülőgép(ek) osztály- vagy típus jogosítás követelményeinek, valamint többmotoros műszerrepülés (A) követelményeinek teljesítését.

ELMÉLETI ISMERETEK

10. Az elméleti tanrendet e melléklet 32. függelékének megfelelően kell összeállítani. A jóváhagyott ATP(A) elméleti tanfolyamnak legalább 750 óra (ahol 1 óra 60 perc képzést jelent) képzésből kell állnia, amely megfelelő arányban magában foglalhat osztálytermi munkát, interaktív videó, dia/kazettás bemutatót, számítógép bázisú képzést, tanuló-médiaszobát és más médiaeszköz alkalmazását a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szerint.

A 750 óra képzést úgy kell felosztani, hogy minden tantárgy esetében teljesüljön a következő óraszám:

Tantárgy	*óraszám*
Légijog	40
Légijármű általános ismeretek	200
Repülési jellemzők és repüléstervezés	90
Emberi teljesítőképesség és korlátai	50
Meteorológia	70
Navigáció	170
Üzemeltetési eljárások	30
Repüléselmélet	70
Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek	30

11. Az MCC tanfolyamnak legalább 25 óra elméleti képzést és gyakorlatot kell tartalmaznia.

ELMÉLETI VIZSGA

12. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik az ATPL(A) engedélyest megillető előjogokhoz szükséges ismeretekkel, e melléklet J. fejezetének követelményei szerint.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

13. A repülési képzésnek, típus jogosítás képzést kivéve, legalább 195 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát is. A teljes képzésből 55 óra lehet műszeres földi idő. A képzésnek tartalmaznia kell:

a) 95 óra kétkormányos képzést, amelyből legfeljebb 55 óra lehet földi műszeres idő;

b) 100 óra parancsnoki időt, ebből 50 óra VFR repülést és 50 óra műszeres repülési időt, mint gyakorló parancsnok-pilóta (SPIC). (A gyakorló parancsnok-pilóta időt parancsnoki időként kell jóváírni kivéve, ha az oktató a repülés bármely szakaszában beleavatkozik a repülőgép vezetésébe. A repülés oktató földi eligazítása nem befolyásolja a parancsnoki idő jóváírását);

c) 50 óra útvonalrepülést parancsnokként, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 540 km (300 NM) távolságú, ezen belül legalább két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő teljes megállásos leszállást hajt végre;

d) 5 óra éjszakai repülést repülőgépen, amely 3 óra kétkormányos képzést legalább 1 óra útvonalrepüléssel, valamint 5 egyedüli felszállást és 5 egyedüli teljes megállásos leszállást tartalmaz; továbbá

e) 115 óra műszeres repülési időt, mely áll:

1. 50 óra műszerrepülési képzésből, amelyből legfeljebb 25 óra lehet földi műszer idő FNPT I-n, vagy 40 óra, amennyiben a földi műszeres képzés FNPT II-n, vagy repülési szimulátoron történik. Az FNPT II-n vagy repülési szimulátoron végrehajtandó repülésből legfeljebb 10 óra végrehajtható FNPT I-n is;

2. 50 óra gyakorló parancsnok-pilótaként (SPIC) teljesített időből; és

3. 15 óra MCC keretében teljesített időből, amelyhez repülési szimulátor vagy FNPT II is használható.

A gyakorlati képzés tematikáját e melléklet 36. függeléke tartalmazza.

JÁRTASSÁGI VIZSGÁK

14. A gyakorlati képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tenni a CPL(A) jártassági vizsgát egymotoros vagy többmotoros repülőgépen e melléklet 8. és 9. függeléke szerint és a műszer-jogosítás jártassági vizsgát többmotoros repülőgépen e melléklet 12. és 13. függeléke szerint. Ezen kívül teljesíteni kell az 1.262(c) pontban meghatározott vizsgákat is.

5. függelék

CPL(A)/IR integrált tanfolyam

(Lásd 1.160, 1.165 és 1.170 pont, 8.9.10.12.13.32.37.40 függelék)

1. A CPL(A) és IR(A) integrált tanfolyam célkitűzése megfelelő képzettségi szintű pilótát képezni, aki képes kereskedelmi célú légiszállítási tevékenység során egypilótás egymotoros, vagy többmotoros repülőgépet működtetni, illetve a CPL(A)/IR-t megszerezni.

2. A CPL(A) és IR(A) integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek valamely jóváhagyott FTO HT-jének felügyelete alatt kell teljesíteni minden képzési szintet az illető szervezet által indított folyamatos, jóváhagyott tanfolyam keretén belül.

3. A tanfolyam tartama legalább 9 és legfeljebb 30 hónap.

4. A kérelmező a képzésre jelentkezhet előképzettség nélküli beiratkozóként, vagy pedig a Chicagói Egyezmény Szerződő Államának légiközlekedési hatósága által kibocsátott PPL(A), vagy PPL(H) engedélyeseként.

4.1. Az előképzettség nélküli beiratkozónak meg kell felelnie a B. fejezet növendék pilótára vonatkozó követelményeinek.

4.2. PPL(A), vagy PPL(H) képzettségű beiratkozó esetén a tanfolyam előtt légijárművön teljesített repült idő 50 százaléka, de legfeljebb 40 óra (lásd az 1.165 (a)(2) pont, és e függelék 12. pontja), illetve – amennyiben éjszakai minősítéssel is rendelkezik a növendék – legfeljebb 45 óra repülési tapasztalatként beszámítható a szükséges repült időbe, amelyekből 20 óra lehet kétkormányos képzés. A beszámításról az FTO dönt, amelyet a kérelmező képzési nyilvántartásában fel kell tüntetni.

4.3. Abban az esetben, ha a növendék pilóta nem rendelkezik szakszolgálati engedéllyel, (lásd e melléklet 37. függelék 2-3 része) az FTO-nak joga van, légiközlekedési hatósági jóváhagyással, legfeljebb 20 óra helikopteren, vagy TMG-n teljesítendő kétkormányos feladatokat meghatározni.

5. Az a kérelmező, aki sikertelenül vizsgázik, vagy nem fejezi be a teljes CPL(A) és IR tanfolyamot, kérelmezheti a légiközlekedési hatóságnál alacsonyabb szintű engedélyhez tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga, továbbá – ha kérelmezhető – műszerjogosítás vizsga letételét.

6. Más FTO képzési tanfolyamra átiratkozni kívánó kérelmezőnek a másik FTO-nál a továbbiakban teljesítendő képzési időre vonatkozó légiközlekedési hatósági jóváhagyást kell kérnie.

7. Az FTO-nak meg kell győződnie arról, hogy a kérelmező a tanfolyamra való felvétele előtt a tanfolyam elméleti részének megértéséhez szükséges megfelelő matematikai, fizikai és angol nyelvi ismeretekkel rendelkezik. A nyelvtudás szükséges szintjét e melléklet 10. függeléke határozza meg.

8. A tanfolyamnak magában kell foglalnia:
   a) elméleti képzést a CPL(A) és IR ismereti szintjéig és
   b) látva repülési és műszeres repülési képzést.

9. Az elméleti vizsga e függelék 11. pontjának, illetve a jártassági vizsga e függelék 13. pontjának megfelelő, sikeres teljesítése a CPL(A) kiadási követelményeinek megfelelő elméleti ismeretek és jártassági vizsga teljesítését jelenti, magába foglalva a vizsgá(ko)n használt repülőgép(ek) osztály/típus jogosítás, valamint egy illetve többmotoros műszerrepülés (A) követelményeinek teljesítését.

ELMÉLETI ISMERETEK

10. Az elméleti tanrendet e melléklet 32. függelékének megfelelően kell összeállítani. A jóváhagyott CPL(A) és IR elméleti tanfolyamnak legalább 500 óra (ahol 1 óra 60 perc képzést jelent) képzésből kell állnia, amely megfelelő arányban magában foglalhat osztálytermi munkát, interaktív videó, dia/kazettás bemutatót, számítógép bázisú képzést, tanuló-médiaszobát és más médiaeszköz alkalmazását a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szerint.

Az 500 óra képzést úgy kell felosztani, hogy minden tantárgy esetében teljesüljön a következő óraszám:

Tantárgy	*óraszám*
Légijog	40
Légijármű általános ismeretek	160
Repülési teljesítmény és tervezés	60
Emberi teljesítőképesség és korlátai	15
Meteorológia	50
Navigáció	100
Üzemeltetési eljárások	10
Aerodinamika	35
Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek	30

ELMÉLETI VIZSGA

11. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(A) és IR engedélyest megillető előjogokhoz szükséges ismeretekkel, e melléklet J. fejezetének követelményei szerint.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

12. A repülési képzésnek, nem beleértve a típusjogosítás képzést, legalább 180 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát is. A teljes képzésből 40 óra lehet műszeres földi idő. A 180 óra alatt a kérelmezőnek teljesítenie kell:

a) 80 óra kétkormányos képzést, amelyből legfeljebb 40 óra lehet földi műszeres idő;

b) 100 óra parancsnoki időt, ebből 50 óra VFR repülést és 50 óra műszeres repülési időt, mint SPIC. (A gyakorló parancsnok-pilóta időt parancsnoki időként kell jóváírni kivéve, ha az oktató a repülés bármely szakaszában beleavatkozik a repülőgép vezetésébe. A repülés oktató földi eligazítása nem befolyásolja a parancsnoki idő jóváírását);

c) 50 óra útvonalrepülést parancsnokként, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 540 km (300 NM) távolságú, ezen belül legalább két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő teljes megállásos leszállást hajt végre;

d) 5 óra éjszakai repülést repülőgépen, amely 3 óra kétkormányos képzést legalább 1 óra útvonalrepüléssel, valamint 5 egyedüli felszállást és 5 egyedüli teljes megállásos leszállást tartalmaz; és

e) 100 óra műszeres repülési időt, mely áll:

1. 50 óra műszerrepülési képzésből, amelyből legfeljebb 25 óra lehet földi műszer idő FNPT I-n, vagy 40 óra műszerrepülési képzésből, amennyiben a földi műszeres képzés FNPT II-n, vagy repülési szimulátoron történik. Az FNPT II-n vagy repülési szimulátoron végrehajtandó repülésből legfeljebb 10 óra végrehajtható FNPT I-n is;

2. 50 óra gyakorló parancsnok-pilótaként (SPIC) teljesített időből.

A gyakorlati képzés tematikáját e melléklet 37. függeléke tartalmazza.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

13. A gyakorlati képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tenni a CPL(A) jártassági vizsgát egymotoros vagy többmotoros repülőgépen e melléklet 8. és 9. függeléke szerint és a műszer-jogosítás jártassági vizsgát egymotoros vagy többmotoros repülőgépen e melléklet 12. és 13. függeléke szerint.

6. függelék

CPL(A) integrált tanfolyam

(Lásd 1.160, 1.165 és 1.170 pont, 8. 9. 32. 38. 40. függelék)

1. A CPL(A) integrált tanfolyam célkitűzése megfelelő képzettségi szintű pilótát képezni, a CPL(A) megszerzéséhez és a kérelmező által elvégezni kívánt további munkarepüléshez kapcsolódó oktatáshoz, ide nem értve az oktatói és műszerjogosítást.

2. A CPL(A) integrált tanfolyamot elvégezni szándékozó kérelmezőnek, valamely jóváhagyott FTO HT-jének felügyelete alatt, minden képzési szintet teljesítenie kell az illető szervezet által indított folyamatos, jóváhagyott tanfolyam keretén belül.

3. A tanfolyam tartama legalább 9 és legfeljebb 24 hónap

4. A kérelmező a képzésre jelentkezhet előképzettség nélküli beiratkozóként, vagy pedig a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága által kibocsátott PPL(A) vagy PPL(H) engedlyeseként.

4.1. Az előképzettség nélküli beiratkozónak meg kell felelnie a B. fejezet növendék pilótára vonatkozó követelményeinek.

4.2. PPL(A) vagy PPL(H) képzettségű beiratkozó esetén a tanfolyam előtt légijárművön teljesített repült idő 50 százaléka, de legfeljebb 40 óra (lásd az 1.165 (a)(3) pont, és e függelék 12. pontja), illetve – amennyiben éjszakai minősítéssel is rendelkezik a növendék – legfeljebb 45 óra repülési tapasztalatként beszámítható a szükséges repült időbe, amelyből 20 óra lehet kétkormányos képzés. A beszámításról az FTO dönt, amelyet a kérelmező képzési nyilvántartásában fel kell tüntetni.

4.3. Abban az esetben, ha a növendék pilóta nem rendelkezik szakszolgálati engedéllyel, (lásd 38. függelék 2-3 része) az FTO-nak joga van, légiközlekedési hatósági jóváhagyással, legfeljebb 20 óra helikopteren, vagy TMG-n teljesítendő kétkormányos feladatokat meghatározni.

5. Az a kérelmező, aki sikertelenül vizsgázik, vagy nem fejezi be a teljes CPL(A) tanfolyamot, kérelmezheti a légiközlekedési hatóságnál az alacsonyabb szintű engedélyhez tartozó elméleti vizsga és jártassági vizsga letételét.

6. Más FTO képzési tanfolyamra átiratkozni kívánó kérelmezőnek a másik FTO-nál a továbbiakban teljesítendő képzési időre vonatkozó légiközlekedési hatósági jóváhagyást kell kérnie.

7. Az FTO-nak meg kell győződnie arról, hogy a kérelmező a tanfolyamra való felvétele előtt a tanfolyam elméleti részének megértéséhez szükséges megfelelő matematikai és fizikai elméleti ismeretekkel rendelkezik.

8. A tanfolyamnak magában kell foglalnia:
   a) elméleti képzést a CPL(A) ismeret szintjéig;
   b) látva repülési és műszeres repülési képzést.

9. Az elméleti vizsga e függelék 11. pontjának, illetve a jártassági vizsga e függelék 13. pontjának megfelelő, sikeres teljesítése a CPL(A) kiadási követelményeinek megfelelő elméleti ismeretek és jártassági vizsga teljesítését jelenti, magába foglalva a vizsgá(ko)n használt repülőgép(ek) osztály- vagy típus jogosítás követelményeinek teljesítését.

ELMÉLETI ISMERETEK

10. Az elméleti tanrendet e melléklet 32. függelékének megfelelően kell összeállítani. A jóváhagyott CPL(A) elméleti tanfolyamnak legalább 300 óra (ahol 1 óra 60 perc képzést jelent) (vagy 200 órát, ha a kérelmező PPL engedélyes) elméleti képzésből kell állnia, amely megfelelő arányban magában foglalhat osztálytermi munkát, interaktív videó, dia/kazettás bemutatót, számítógép bázisú képzést, tanuló-médiaszobát és más médiaeszköz alkalmazását a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szerint.

ELMÉLETI VIZSGA

11. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(A) engedélyest megillető előjogokhoz szükséges ismeretekkel, e melléklet J. fejezetének követelményei szerint.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

12. A repülési képzésnek, nem beleértve a típusjogosítás képzést, legalább 150 órát kell tartalmaznia, beleértve minden, az előrehaladást felmérő vizsgát is. A teljes képzésből 5 óra lehet műszeres földi idő. A 150 óra alatt a kérelmezőnek teljesítenie kell:

a) 80 óra kétkormányos képzést, amelyből legfeljebb 5 óra lehet földi műszeres idő;

b) 70 órát, mint parancsnokpilóta;

c) 20 óra útvonalrepülést parancsnokként, beleértve egy olyan VFR útvonalrepülést, amely legalább 540 km (300 NM) távolságú, ezen belül legalább két, a kiindulási repülőtértől különböző repülőtéren történő teljes megállásos leszállást hajt végre;

d) 5 óra éjszakai repülést repülőgépen, amely 3 óra kétkormányos képzést legalább 1 óra útvonalrepüléssel, valamint 5 egyedüli felszállást és 5 egyedüli teljes megállásos leszállást tartalmaz;

e) 10 óra műszerrepülést, amelyből legfeljebb 5 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-n, vagy FNPT II-n vagy repülési szimulátoron; és

f) 5 óra repülést legalább 4 személy szállítására alkalmas, behúzható futóművel és változtatható állásszögű légcsavarral rendelkező repülőgépen.

A gyakorlati képzés tematikáját e melléklet 38. függeléke tartalmazza.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

13. A repülőgépes képzés elvégzését követően a kérelmezőnek CPL(A) jártassági vizsgát kell tennie, egymotoros vagy többmotoros repülőgépen e melléklet 8. 9. függeléke szerint.

7. Függelék

CPL(A) modulrendszerű tanfolyam

(Lásd 1.125(c), 1.160, 1.165 & 1.170 pont, 8. 9. 32. 39. 40. függelék)

1. A CPL(A) modulrendszerű tanfolyam célkitűzése, hogy PPL(A)-val rendelkezőket a CPL(A) kiadásához szükséges tudásszintre hozza.

2. a) A CPL(A) modulrendszerű tanfolyam megkezdése előtt a kérelmezőnek rendelkeznie kell a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága által kibocsátott PPL(A)-val.

b) A képzés megkezdése előtt a kérelmezőnek teljesítenie kell a következőket:

1. rendelkezzen 150 óra repülési idővel pilótaként; és
2. feleljen meg e melléklet 1.225 és 1.240 pont követelményeinek, amennyiben többmotoros repülőgépet használnak a jártassági vizsgán.

3. A CPL(A) modulrendszerű tanfolyamra jelentkező köteles az FTO HT-jének felügyelete alatt az FTO által szervezett tanfolyam minden képzési fázisát egyetlen folyamatos tanfolyam során teljesíteni. Az elméleti képzés elvégezhető kizárólag elméleti képzést nyújtó FTO-nál, amely esetben az illető szervezet HT-jének kell felügyelnie a tanfolyam említett részét.

4. Az elméleti tanfolyamot 18 hónapon belül kell elvégezni. A gyakorlati képzésnek és jártassági vizsgának az elméleti vizsgák érvényességi idején belül kell megtörténnie e melléklet 1.495 pontja szerint.

5. Az FTO-nak meg kell győződnie arról, hogy a kérelmező a tanfolyamra való felvétele előtt a tanfolyam elméleti részének megértéséhez szükséges megfelelő matematikai és fizikai ismeretekkel rendelkezik.

6. A tanfolyamnak magában kell foglalnia:
a) elméleti képzést a CPL(A) ismereti szintjéig;
b) látva repülési és műszeres repülési képzést.

7. Az elméleti vizsga e függelék 9. pontjának, illetve a jártassági vizsga e függelék 13. pontjának megfelelő, sikeres teljesítése a CPL(A) kiadási követelményeinek megfelelő elméleti ismeretek és jártassági vizsga teljesítését jelenti, magába foglalva a vizsgán használt repülőgép osztály vagy típus jogosítás követelményeinek teljesítését is.

ELMÉLETI ISMERETEK

8. Az elméleti tanrendet e melléklet 32. függelékének megfelelően kell összeállítani. A jóváhagyott CPL(A) elméleti tanfolyamnak legalább 200 óra (ahol 1 óra 60 perc képzést jelent) elméleti képzésből kell állnia, amely megfelelő arányban magában foglalhat osztálytermi munkát, interaktív videó, dia/kazettás bemutatót, számítógép bázisú képzést, tanuló-médiaszobát és más médiaeszköz alkalmazását a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szerint.

8.1. A tanfolyam részeként távoktatást (levelező tanfolyamot) is lehet nyújtani a légiközlekedési hatóság hozzájárulása esetén.

ELMÉLETI VIZSGA

9. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik a CPL(A) engedélyest megillető előjogokhoz szükséges ismeretekkel, e melléklet J. fejezetének követelményei szerint.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

10. Műszerjogosítással nem rendelkező kérelmezőknek legalább 25 óra kétkormányos gyakorlati képzést kell kapniuk (lásd e melléklet 39. függelék, amely tartalmazzon 10 óra műszeres oktatást, amelyből legfeljebb 5 óra lehet műszeres földi idő BITD-n, FNPT I-n, FNPT II-n, vagy repülési szimulátoron (lásd e melléklet 39. függelék).

10.1. Érvényes IR(A)-val rendelkező kérelmezőnek teljes mértékben jóváírható a kétkormányos műszeres képzési idő.

10.2. Érvényes IR(H)-val rendelkező kérelmezőnek legfeljebb 5 óra kétkormányos műszeres képzési idő számítható be, és ebben az esetben legalább 5 óra kétkormányos műszeres képzésben kell részesülnie repülőgépen.

11. a) Érvényes műszerjogosítással rendelkező kérelmezőknek legalább 15 óra kétkormányos látva repülési képzést kell kapniuk.

b) Éjszakai repülési minősítéssel nem rendelkező kérelmezőknek további 5 óra éjszakai repülési képzést kell kapniuk e melléklet 1.125(c) pontjának követelményei szerint.

12. Legalább 5 óra képzést olyan repülőgépen kell végrehajtani, amely legalább négy személy szállítására alkalmas és állítható légcsavarral, valamint behúzható futóművel rendelkezik.

A repülési képzés tematikáját e melléklet 39. függeléke tartalmazzák.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

13. A repülési képzés elvégzése és a vonatkozó gyakorlati követelmények teljesítése után, a kérelmezőnek CPL(A) jártassági vizsgát kell tennie többmotoros vagy egymotoros repülőgépen, e melléklet 8. 9. függeléke szerint.

8. Függelék

Jártassági vizsga a CPL(A) kiadásához

(Lásd 1.170 pont, 9. 40. függelék)

1. A CPL(A) jártassági vizsgához a kérelmezőnek teljesíteni kell az előírt képzést, beleértve a vizsgán használatos típusú/osztályú repülőgéppel megegyező repülőgépre való képzést.

1.1. A kérelmező választhat, hogy egymotoros repülőgépen vagy, ha megfelel e melléklet 1.255 pontja, vagy az 1.260 pontja alatti (70 óra repülési idővel parancsnokként) repülőgépes tapasztalati követelménynek, többmotoros repülőgépen vizsgázik.

1.2. A jártassági vizsgán használt repülőgépnek meg kell felelnie a 14. melléklet 3. 4. függeléke szerint meghatározott képzési repülőgépekre vonatkozó követelményeknek, valamint legalább négy személy szállítására alkalmasnak kell lennie és változtatható állásszögű légcsavarral, illetve behúzható futóművel kell rendelkeznie.

2. Amennyiben a kérelmező teljesíti az e mellékletben rögzített feltételeket és ez a képzési nyilvántartásban is rögzítésre kerül, vizsgára bocsátható.

3. A kérelmezőnek le kell vizsgáznia a vizsga 1-5 részeiből, és amennyiben többmotoros repülőgépen vizsgázik a 6. részből is. Ha egy tétel az adott részből nem sikerül, a teljes rész sikertelen. Egy résznél több sikertelen részvizsga esetén a kérelmező a teljes anyagból köteles újra vizsgázni. Csak egy részt elvétő kérelmező az adott részből vizsgázik újra. Az újravizsgázás bármely részének sikertelensége esetén, beleértve azokat a részeket is, amiket előzőleg sikeresen teljesített a kérelmező, a teljes vizsgát köteles megismételni. A gyakorlati vizsga minden részét 6 hónapon belül kell teljesíteni.

4. Bármely sikertelen vizsgát követően további képzés írható elő. Ha a vizsgák minden részének teljesítése két próbálkozás után sem sikerül, a Légiközlekedési hatóság által meghatározott további képzés szükséges. A vizsgapróbálkozások száma nincs korlátozva.

VIZSGA LEVEZETÉSE

5. A légiközlekedési hatóság a vizsga biztonságos levezetése érdekében felkészíti a vizsgáztatót.

6. Ha kérelmező a vizsgáztató által nem megfelelőnek ítélt okokból megszakítja a gyakorlati vizsgát, akkor a teljes gyakorlati vizsgát meg kell ismételnie. Ha a kérelmező a vizsgáztató által elfogadhatónak ítélt okokból szakítja meg a gyakorlati vizsgát, akkor a további repülés során csak a nem teljesített részekből kell vizsgázni.

7. 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 képességei a teljes vizsga megismétlését indokolják.

8. A kérelmezőnek olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye a parancsnoki feladatok ellátását, mintha más személyzeti tag nem tartózkodna a fedélzeten. Repülés közben a fedélzeten tartózkodó repülés-vizsgáztató (FE) minősül a repülőgép parancsnokának.

9. A repülendő útvonalat a vizsgáztató választja meg. A célrepülőtérnek irányító szolgálattal kell rendelkeznie. Az útvonal végpontja lehet az indulási, vagy egy másik repülőtér is. A kérelmező felel a repülés tervezésért és gondoskodik arról, hogy a repülés végrehajtásához szükséges felszerelés és dokumentáció a fedélzeten legyen. A vizsga teljes ideje legalább 90 perc.

10. A kérelmező jelenti a vizsgáztatónak az elvégzett ellenőrzéseket és feladatokat, beleértve a rádiónavigációs berendezések azonosítását. Az ellenőrzéseket a vizsgán használt repülőgépen engedélyezett ellenőrzési lista szerint kell elvégezni. A vizsgarepülés előtti előkészület alkalmával a kérelmező köteles a teljesítmény-beállításokat, illetve a sebességeket meghatározni. A felszállási, megközelítési és leszállási teljesítmény adatokat a kérelmezőnek a használt repülőgép üzemeltetési kézikönyvének vagy repülési kézikönyvének megfelelően kell kiszámítania.

11. A vizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, kivéve, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve a légiközlekedés indokolatlan akadályozásának megelőzése érdekében szükséges.

REPÜLÉSI VIZSGA TŰRÉSHATÁRA

12. A kérelmezőnek bizonyítania kell képességeit:
a) hogy képes a repülőgépet a korlátozások figyelembevételével üzemeltetni;
b) hogy minden manővert zökkenőmentesen és pontosan hajt végre;
c) hogy jó ítélőképességgel és légijármű-vezetői tevékenységgel rendelkezik;
d) a légiforgalmi ismeretek alkalmazásában; és
e) hogy a repülőgépet minden körülmények között oly módon irányítja, hogy az eljárások és manőverek sikeres végrehajtásához ne férjen kétség.

13. A vizsgázónak a következő általános tűréshatáron belül kell a vizsgát végrehajtania.

a) Magasságtartás:

normál repülés	± 100 láb
szimulált motorhibával	± 150 láb

b) útvonaltartás rádió-navigációs eszközök használatával	± 5°

c) Iránytartás:

normál repülés	± 10°
szimulált motorhibával	± 15°

d) Sebességtartás:

felszállás és megközelítés	± 5 csomó
minden egyéb repülési mód	± 10 csomó

Turbulens időjárási feltételek esetén, valamint a vizsgán használt repülőgép üzemeltetési tulajdonságai és teljesítménye függvényében a fenti értékekből a vizsgáztató engedményt tesz.

A VIZSGA TARTALMA

14. A vizsgának e melléklet 9. függelékében meghatározott részekből kell állnia. A jártassági vizsga formáját és a jelentkezési lap tartalmát e melléklet 40. függeléke tartalmazza. A 2. rész c és e(iv) pont, és az 5 – 6. rész teljes egészében végrehajtható FNPT II-n vagy repülési szimulátoron.

9. függelék

CPL(A) kiadásához szükséges jártassági vizsga tartalma

(Lásd 1.170 pont, 40. függelék)

1. RÉSZ **REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS**	
Ellenőrzési lista használata, légijármű-vezetői tevékenység (repülőgép vezetése külső, vizuális ellenőrzőpontokkal, jégtelenítési, jegesedést gátló eljárások, stb.) alkalmazása minden részben.	
a	Repülés előtti dokumentáció és időjárás adatok összeállítása
b	Repülés előtti 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 körültekintés)
g	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
2. RÉSZ **ÁLTALÁNOS REPÜLÉSI TEVÉKENYSÉG**	
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	Repülés kizárólag műszerek alapján, beleértve: i. Vízszintes repülés, utazó konfiguráció, irány-, magasság és sebesség tartás ii. Emelkedő és süllyedő fordulók 10°-30° bedöntéssel iii. Szokatlan helyzet megszüntetése iv. Részlegesen letakart műszerfal
f	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások

3. RÉSZ **ÚTVONAL ELJÁRÁSOK**	
a	Repülőgép vezetése külső vizuális referencia alapján, beleértve az utazó konfiguráció hatótávolság/üzemanyag fogyasztás számításokat
b	Tájékozódás, térképolvasás
c	Magasság, sebesség, iránytartás ellenőrzése, külső figyelés
d	Magasságmérő beállítása. ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
e	Repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag felhasználás, útvonaltól való eltérés észlelése és útvonal helyesbítés
f	Meteorológiai feltételek megfigyelése, trendek megállapítása, kitérés tervezése
g	Útvonal tartása, helyzet meghatározás (NDB vagy VOR), berendezések azonosítása (műszerrepülés). kitérő repülőtérre való repülés tervének kidolgozása (vizuális repülés)
4. RÉSZ **MEGKÖZELÍTÉSI ÉS LESZÁLLÁSI ELJÁRÁSOK**	
a	Repülőtéri érkezési eljárások, magasságmérő beállítás, ellenőrzések, külső figyelés
b	ATC összeköttetés: utasítások betartása, R/T eljárások
c	Átstartolás alacsony magasságból
d	Normál leszállás, oldalszeles leszállás (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 kombinálható.	
a	Felszállás utáni szimulált motorhiba (biztonságos magasságon), teendők tűz esetén
b	Berendezések meghibásodása 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 AZ OSZTÁLY/TÍPUS-HOZ TARTOZÓ FELADATOK	
Ez a rész az 1-5 részekkel kombinálható.	
a	Szimulált motorhiba felszállás közben (biztonságos magasságban, vagy repülési szimulátorban végrehajtva)
b	Aszimmetrikus megközelítés és átstartolás
c	Aszimmetrikus megközelítés és teljes megállásos leszállás
d	Motor leállítás és újraindítás
e	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások, légijármű-vezetői tevékenység
f	A repülés vizsgáztató döntése alapján bármely további az osztály/típus jogosítás jártassági vizsga vonatkozó részek, ha lehetséges a következőkkel együtt: i. Repülőgép rendszerek, beleértve a robotpilóta kezelését ii. kabin túlnyomásos rendszer üzemelése iii. Jégtelenítő rendszer és jegesedés megelőzési rendszer használata
g	Szóbeli kérdések

E FEJEZET – MŰSZERJOGOSÍTÁS (Repülőgép)- IR(A)

1.175 Feltételek, amelyek az IR(A)-t megkövetelik

Pilóta szakszolgálati engedély (A) engedélyes nem láthat el semmilyen pilóta beosztást olyan repülőgépen, amely műszeres repülési szabályok szerint üzemel (IFR), és nem rendelkezik a légijármű kategóriájának megfelelő, e melléklet szerint kibocsátott IR(A)-val, kivéve, ha jártassági vizsgán vagy kétkormányos képzésben vesz részt;

1.180 Előjogok és feltételek

a) *Előjogok*

1. Jogosítás korlátozások esetében, amikor másodpilótának is részt kell vennie a jártassági vizsgán (több pilótás korlátozás esetén), e melléklet 12. és 13. függelékének értelmében, és a repülőgépek üzemben tartásáról szóló EK rendeletben meghatározott feltételek esetén, a többmotoros IR(A) engedélyes előjoga IFR körülmények között többmotoros és egymotoros repülőgépek vezetése 60 m (200 láb) minimális elhatározási magassággal. Ennél alacsonyabb elhatározási magasságot a légiközlekedési hatóság a repülőgépek üzemben tartásáról szóló EK rendelet, és e melléklet 45. függelékének 6. része szerint és e melléklet 15. függelék 6. része szerint további képzés és vizsgáztatás után engedélyezhet.

2. E melléklet 12. 13. függeléke által megállapított jártassági vizsga feltételeinek függvényében, és a repülőgépek üzemben tartásáról szóló EK rendeletben meghatározott feltételek mellett, az egymotoros IR(A) engedélyes előjoga egymotoros repülőgépek vezetése IFR körülmények között 60 m (200 láb) minimális elhatározási magassággal.

b) *Feltételek*

A kérelmezőnek, aki megfelel e melléklet 1.185 - 1.210 pontok alatt meghatározott feltételeknek, teljesítenie kell az IR(A) kibocsátásához szükséges követelményeket.

Megjegyzés: A műszerjogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

1.185 Érvényesség, meghosszabbítás és megújítás

a) Az IR(A) egy évig érvényes a kiadástól vagy megújítástól számítva, illetve amennyiben a lejárt IR(A)-t e melléklet 1.246(a) pontjának megfelelelően hosszabbították meg, annak lejárati idejéig.

b) Ha az IR(A) kizárólag többpilótás tevékenységekre vonatkozik, a meghosszabbítás vagy megújítás többpilótás tevékenység végrehajtásával történik.

c) Amennyiben az elmúlt 7 év alatt az IR(A)-t nem hosszabbították, illetve nem újították meg, a engedélyes köteles az IR(A) elméleti és jártassági vizsgát újból letenni e melléklet 12. függelékének megfelelően.

1.190 Tapasztalat

Az IR(A) kérelmezőnek rendelkeznie kell PPL(A)-val és éjszakai minősítéssel; vagy CPL(A) minősítéssel és legalább 50 óra útvonal repülési idővel parancsnokként repülőgépen vagy helikopteren, melyből legalább 10 órát repülőgépen kell végrehajtani.

1.195 Elméleti ismeretek

a) *Tanfolyam.* Az IR(A) kérelmezőnek a megfelelő elméleti ismereteket kell szereznie valamely FTO által szervezett elméleti és gyakorlati tanfolyam keretében. Amennyiben lehetséges, az elméleti tanfolyamot gyakorlati repülési képzéssel kell összekötni.

b) *Vizsga.* A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik az IR(A) engedélyest megillető előjogokhoz szükséges ismeretekkel, és meg kell felelnie e melléklet J fejezetében foglalt követelményeknek.

1.200 Angol nyelv használata

(Lásd 10. függelék)

a) Az IR(A)-t vagy annak meghosszabbítását illetve megújítását kérelmezőnek e melléklet 10. függelékében meghatározott szintű angol nyelvtudással kell rendelkeznie.

b) A 10. függelék szerint kiadott IR(A) engedélyesének rendelkezni kell PPL(A)-val, CPL(A)-val vagy ATPL(A)-val, amely ki van terjesztve angol fónia vizsgával.

Megjegyzés: A 10. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.200 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.205 Repülési képzés

(Lásd 11. függelék)

a) A repülési képzés megkezdését megelőzően az IR(A) kérelmezőnek részt kell vennie egy integrált repülési tanfolyamon, mely az IR(A) képzést is magában foglalja (lásd 1.165 pont), vagy jóváhagyott moduláris repülési képzés tanfolyamon e melléklet 11. függelékének előírásai szerint.

b) Ha a kérelmezőnek IR(H) jogosítása van, e melléklet 11. függeléke által megkövetelt gyakorlati képzés 10 óra repült időre csökkenthető, egymotoros vagy többmotoros repülőgépen, a kérelemnek megfelelően.

Megjegyzés: A 11. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.205 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.210 Jártasság

(Lásd 12. 13. függelék)

a) *Általános.* Az IR(A) kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes e melléklet 12. 13. függeléke által előírt eljárásokat és manővereket IR(A) engedélyestől elvárható szinten végrehajtani.

b) *Többmotoros repülőgépek esetén.* Többmotoros repülőgép műszer jogosítás megszerzéséhez a vizsgát többmotoros repülőgépen kell végrehajtani.

Az a kérelmező, aki meg kívánja szerezni jártassági vizsgán használt repülőgépre szóló típus- illetve osztályjogosítást, köteles e melléklet 1.262 pontjában foglalt követelményeknek is megfelelni.

c) *Egymotoros repülőgépek esetén.* Egymotoros repülőgép műszer jogosítás megszerzéséhez a vizsgát egymotoros repülőgépen kell végrehajtani. Az egyvonalban lévő többmotoros (húzó-toló) repülőgép az IR megszerzése szempontjából egymotoros repülőgépnek számít.

Megjegyzés: A 12. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.210 ponttal, a 13. függelék az Appendix 2 to JAR-FCL 1.210 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

10. Függelék

IR(A) – Az angol nyelv használata

(Lásd 1.200 pont, 14. melléklet 1. 2. függeléke)

AZ ANGOL NYELV HASZNÁLATA

1. Az IR(A) kérelmező (vagy IR(A) engedélyese) a következő területeken legyen képes az angol nyelvet használni:

a) repülésben:

a repülés minden fázisára vonatkozó rádiófóniában, beleértve vészhelyzeteket is.

Ha a kérelmező sikeres jártassági vagy készség ellenőrzést tett IR-hez vagy ATPL-hez, amely során kétoldalú rádiófóniázás zajlott angolul, akkor az e pontban foglaltakat a kérelmező teljesítette.

b) földön:

minden, a repülés teljesítéséhez szükséges kommunikáció esetén, mint pl:

1. legyen képes olvasni és érteni az angol nyelven írt üzemeltetési kézikönyveket, pl.: üzemeltetési kézikönyvet, repülőgép légiüzemeltetési kézikönyvét, stb.
2. repülés előtti tervezést, meteorológiai információk gyűjteményét, NOTAM-okat, ATC repülési tervet, stb;
3. tudja használni az összes angol nyelven írott repülési útvonal-, indulási- és megközelítési térképeket és hozzájuk tartozó anyagokat.

Ha a kérelmező elvégzett egy angol nyelven tartott IR vagy ATPL tanfolyamot, vagy ha angol nyelven tette le az IR vagy ATPL elméleti vizsgát, akkor az e pontban foglaltakat a kérelmező teljesítette.

c) kommunikáció:

a repülés minden szakaszában legyen képes a hajózó személyzet más tagjaival angol nyelven kommunikálni, beleértve a repülés előkészítését is.

E pont teljesítésének minősül, ha a jelentkező, illetve az IR(A) engedélyese, angolul tartott MCC tanfolyamot végzett el, és bizonyítványával igazolja, hogy a tanfolyamot e melléklet 1.250(a)(3) pontjával összhangban teljesítette, vagy ha sikeres többpilótás jártassági vagy készség ellenőrző vizsgát tett e melléklet 14. függelékének megfelelően, amelynek során a kétoldalú rádióforgalmazás és a kapcsolattartás a személyzet tagjai között angol nyelven történik.

2. Az 1. pontban meghatározott követelmények teljesíthetőek a légiközlekedési hatóság által vagy annak nevében tartott speciális vizsga letételével is, amennyiben a kérelmező elvégzett egy olyan tanfolyamot, amely lehetővé teszi számára a fenti 1 (a), (b) és (c) pontokban megadott valamennyi követelmény teljesítését.

3. Aki a rendeletben meghatározott nyelvi kiterjesztéssel rendelkezik az e pontban foglaltakat a kérelmező teljesítette.

11. függelék
IR(A) - Modulrendszerű repülési tanfolyam
(Lásd 1.205 pont, 32. függelék)

1. Az IR(A) modulrendszerű tanfolyam célkitűzése megfelelő képzettségű pilótákat képezni, hogy képesek legyenek repülőgépet működtetni IFR-ben és IMC-ben az ICAO PANS-OPS 8168 dokumentum követelményeinek megfelelően.

2. A modulrendszerű IR(A) tanfolyamra jelentkező rendelkezzen a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága által kibocsátott PPL(A) vagy CPL(A)-val, beleértve az éjszakai repülési jogosítást.

2.1. A képzési szervezetnek biztosítani kell azon többmotoros IR(A) tanfolyamra jelentkezők számára akik nem rendelkeznek többmotoros osztály- vagy típus jogosítással, hogy részt vegyenek e melléklet 1.261(b)(2) pontjában meghatározott többmotoros képzésen, mielőtt megkezdik az IR(A) tanfolyam gyakorlati részét.

3. Az IR(A) modulrendszerű tanfolyamra jelentkezőnek, valamely jóváhagyott FTO HT-jének felügyelete alatt minden képzési szintet teljesítenie kell, az illető szervezet által indított, folyamatos, jóváhagyott tanfolyam keretén belül. Az elméleti tanfolyam elvégezhető az adott szervezet HT-jének felügyelete alatt olyan FTO-nál is, mely csak elméleti képzésre szakosodott.

4. Az elméleti tanfolyamot 18 hónap alatt kell befejezni. A gyakorlati képzést és a jártassági vizsgát az elméleti vizsgák érvényességi idején belül kell elvégezni e melléklet 1.495 pontja szerint.

5. A tanfolyamnak tartalmaznia kell:
a) elméleti képzést műszerjogosítás ismereti szintig;
b) műszeres repülési képzést.

6. Az IR(A) kiadásának feltétele a szükséges elméleti vizsga e függelék 8. pontja szerinti, valamint a jártassági vizsga e függelék 14. pontja szerinti sikeres teljesítése.

ELMÉLETI ISMERETEK
7. Az IR(A) elméleti ismeretek tanrendje e melléklet 32. függelékében található. A jóváhagyott modulrendszerű IR(A) tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 200 óra (1 óra=60 perc oktatást jelent) oktatást, amely megfelelő arányban magában foglalhat osztálytermi munkát, interaktív videó, dia/kazettás bemutatót, médiaszobás, számítógépes alapú képzést, illetve más médiaeszköz alkalmazását a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szerint.

7.1. A tanfolyam részeként jóváhagyott távoktatási képzés a légiközlekedési hatóság döntésétől függően szervezhető.

ELMÉLETI VIZSGA
8. A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik az IR(A) engedélyest megillető előjogokhoz szükséges ismeretekkel, e melléklet J. fejezetének követelményei szerint.

REPÜLÉSI KÉPZÉS
9. Az egymotoros IR(A) tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 50 óra műszeres képzési időt, amelyből legfeljebb 20 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-en, illetve legfeljebb 35 óra repülési szimulátorban vagy FNPT II-n. A légiközlekedési hatóság döntése alapján az FNPT II vagy repülési szimulátoron végrehajtandó műszeres földi időből legfeljebb 10 óra végrehajtható FNPT I-en.

10. A többmotoros IR(A) tanfolyamnak tartalmaznia kell legalább 55 óra műszeres képzési időt, amelyből legfeljebb 25 óra lehet műszeres földi idő FNPT I-en, illetve legfeljebb 40 óra repülési szimulátoron vagy FNPT II-n. A légiközlekedési hatóság döntése alapján az FNPT II vagy repülési szimulátoron végrehajtandó műszeres földi időből legfeljebb 10 óra végrehajtható FNPT I-en. A fennmaradó műszeres repülési oktatásnak tartalmaznia kell legalább 15 óra repülést többmotoros repülőgépen.

11. Az egymotoros IR(A) engedélyesnek, aki többmotoros típus vagy osztály-jogosítással is rendelkezik, és először kérelmezi a többmotoros IR(A)-t, sikeresen el kell végeznie egy jóváhagyott FTO/TRTO tanfolyamát, amely tartalmaz legalább 5 óra műszeres repülési oktatást többmotoros repülőgépen, amelyből 3 óra teljesíthető repülési szimulátoron vagy FNPT II-n.

12. a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága által kibocsátott CPL(A) engedélyesnek e függelék 9-10 pontjában megkövetelt teljes képzési ideje 5 órával csökkenthető.

13. A repülési képzésnek az alábbi gyakorlatokat kell tartalmaznia:

a) repülés előtti eljárásokat IFR repüléshez, beleértve a repülési kézikönyv használatát és a megfelelő légiirányítási (ATC) dokumentumokat, amelyek az IFR repülési terv kitöltéséhez szükségesek.

b) azokat az eljárásokat és manővereket, melyek az IFR működtetés alatti normál, rendellenes esetekben és vészhelyzetkor fordulnak elő, minimálisan a következőket:

1. áttérés vizuális repülésről műszerrepülésre felszállás közben;

2. standard műszeres indulási és érkezési eljárások;

3. útvonal IFR eljárások;

4. várakozó eljárások;

5. műszeres megközelítés meghatározott minimumhoz;

6. megszakított megközelítési eljárások;

7. leszállás műszeres megközelítésből, beleértve a körözést is;

c) repülés közbeni manővereket és sajátos repülési jellemzőket;

d) ha szükséges, többmotoros repülőgép működtetése a felsorolt esetekben, beleértve repülőgép vezetését kizárólag műszerek alapján egy motor szimulált kihagyásával, leállított és újraindított motorral (az utóbbi gyakorlat biztonságos magasságban hajtandó végre, kivéve, ha repülési szimulátoron vagy FNPT II-n történik).

JÁRTASSÁGI VIZSGA

14. a) E melléklet 1.190 pontja szerinti repülési képzés elvégzése és a megfelelő tapasztalat megszerzése után a kérelmezőnek IR(A) jártassági vizsgát kell tennie, többmotoros repülőgépen vagy egymotoros repülőgépen e melléklet 12. 13. függeléke szerint.

b) E függelék 11. pontjában említett tanfolyam elvégzése után a kérelmezőnek jártassági vizsgát kell tennie többmotoros repülőgépen e melléklet 12. 13. függeléke szerint.

12. függelék
IR(A) Jártassági vizsga
(Lásd 1.185 és 1.210 pont, 41. függelék)

1. Az IR(A) jártassági vizsgához a kérelmezőnek ugyanazon a típusú/osztályú repülőgépen kell repülnie az oktatás során, mint amilyent a jártassági vizsga során használni fognak. A jártassági vizsgán használt repülőgépnek meg kell felelnie a képzési repülőgépek számára e rendelet 15. melléklet 3. pontjában előírt követelményeknek.

2. Amennyiben a kérelmező teljesíti az e mellékletben rögzített feltételeket, vizsgára bocsátható.

3. A kérelmezőnek le kell vizsgáznia a vizsga 1-5 részeiből, és amennyiben többmotoros repülőgépen vizsgázik e fejezet 13. függelékének 6. részéből is. Ha egy tétel az adott részből nem sikerül, a teljes rész sikertelen. Egy résznél több sikertelen részvizsga esetén a kérelmező a teljes anyagból köteles újra vizsgázni. Csak egy részt elvető kérelmező csak az adott részből vizsgázik újra. Az újravizsgázás bármely részének sikertelensége esetén (még akkor is, ha az előző vizsgán az adott részt sikeresen hajtja végre) a kérelmező a teljes vizsgát köteles megismételni, beleértve azokat a részeket is, amiket előzőleg sikeresen teljesített. A gyakorlati vizsga minden részét 6 hónapon belül kell teljesíteni.

4. Bármely sikertelen vizsgát követően további képzés írható elő. Ha a vizsgák minden részének teljesítése két próbálkozás után sem sikerül, a légiközlekedési hatóság által meghatározott további képzés szükséges. A vizsgapróbálkozások száma nincs korlátozva.

A VIZSGA LEVEZETÉSE

5. A vizsgának gyakorlati repülést kell szimulálnia. A követendő útvonalat a vizsgáztató választja meg. Lényeges része a vizsgának, hogy a kérelmező önállóan tervezi és lefolytatja a repülést az előre megadott tájékoztató anyagra támaszkodva. A kérelmező elvégzi a repüléstervezést és meggyőződik arról, hogy a repülés végrehajtásához szükséges felszerelés és dokumentáció a fedélzeten található. A repülés tartama legalább 1 óra.

6. A légiközlekedési hatóság a vizsga biztonságos levezetése érdekében felkészíti a vizsgáztatót.

7. Ha kérelmező a vizsgáztató által nem megfelelőnek ítélt okokból megszakítja a gyakorlati vizsgát, akkor a teljes gyakorlati vizsgát meg kell ismételnie. Ha a kérelmező a vizsgáztató által elfogadhatónak ítélt okokból szakítja meg a gyakorlati vizsgát, akkor a további repülés során csak a nem teljesített részekből kell vizsgáznia.

8. 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 képességei a teljes vizsga megismétlését indokolják.

9. A kérelmezőnek olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye a parancsnoki feladatok ellátását, mintha más személyzeti tag nem tartózkodna a fedélzeten. A vizsgáztató nem vesz részt a repülőgép vezetésében, csak ha a biztonság megköveteli, vagy ha a forgalomra nézve elfogadhatatlan késedelem következne be.

9.1. Ha a vizsgáztató illetve egy másik pilóta a vizsga alatt másodpilóta szerepkört tölt be, a megszerzett műszerjogosítás előjogok többpilótás műveletekre korlátozódnak. A többpilótás korlátozás törölhető, amennyiben a kérelmező sikeresen teljesíti e függelék követelményeit egypilótás repülőgépen, ahol más személyzeti tag nem vesz részt a repülés végrehajtásában. Ebből a célból a jártassági vizsga végrehajtható FNPT II-n vagy repülési szimulátoron.

9.2. Repülés közben a fedélzeten tartózkodó műszerjogosítás vizsgáztató (IRE(A)) minősül a repülőgép parancsnokának.

10. Az elhatározási magasságot/szintet, a minimális süllyedési magasságot/szintet, és a megszakított megközelítés helyét/ pontját a kérelmező határozza meg, a vizsgáztató hozzájárulásával.

11. A kérelmező jelenti a vizsgáztatónak az elvégzett ellenőrzéseket és feladatokat, beleértve a rádiónavigációs berendezések azonosítását. Az ellenőrzéseket a vizsgán használt repülőgépen engedélyezett ellenőrzési lista szerint kell elvégezni. A vizsgarepülés előtti előkészület alkalmával a kérelmező köteles a teljesítmény-beállításokat, illetve a sebességeket meghatározni. A felszállási, megközelítési és leszállási teljesítmény adatokat a kérelmezőnek a használt repülőgép üzemeltetési kézikönyvének vagy repülési kézikönyvének megfelelően kell kiszámítania.

REPÜLÉSI VIZSGA TÜRÉSHATÁRA

12. A kérelmezőnek bizonyítania kell képességeit:

a) a repülőgép üzemeltetésében a korlátozások figyelembevételével;
b) minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtásában;
c) a jó ítélőképesség és légijármű-vezetői tevékenység gyakorlásában;
d) a légiforgalmi ismeretek alkalmazásában; és
e) hogy a repülőgépet minden körülmények között oly módon irányítja, hogy az eljárások és manőverek sikeres végrehajtásához ne férjen kétség.

13. A következő korlátok irányértékek. A vizsgáztató engedményt tehet turbulens feltételek esetén, valamint a repülőgép üzemeltetési tulajdonságainak és teljesítményének függvényében.

a) Magasságtartás:

Általában	±100 láb
Átstartolás kezdete az elhatározási magasságon	+50 láb/-0 láb
Minimális süllyedési magasság MDH/MAP/ helyzetben	+50 láb/-0 láb

b) Útvonaltartás:

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

c) Iránytartás:

minden motor üzemképes	±5°
szimulált motorhibával	±10°

d) Sebességtartás:

minden motor üzemképes	±5 csomó
szimulált motorhibával	+10 csomó/-5 csomó

A VIZSGA TARTALMA

14. A jártassági vizsgának e melléklet 13. függelékében meghatározott részekből kell állnia. A jártassági vizsga formáját és a jelentkezési lap tartalmát e melléklet 41. függeléke tartalmazza. A jártassági vizsga 2. részének d. pontja, illetve a 6. része biztonsági okokból végezhető repülési szimulátoron vagy FNPT II-n.

13. függelék

IR(A) kiadásához szükséges jártassági vizsga tartalma

(Lásd 1.185 és 1.210 pont, 41. függelék)

1 RÉSZ **REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK ÉS INDULÁS**	
Ellenőrzési lista használata, repülőgép-vezetői tevékenység, jégtelenítési és jegesedés-gátló eljárások, stb. minden részben alkalmazva	
a	Repülési kézikönyv (vagy annak megfelelő dokumentum) használata különösen légijármű teljesítmény, tömeg és súlypont meghatározásakor
b	Légiirányítói 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	Műszeres repülésre való áttérés
i	Műszeres indulási eljárások, magasságmérő beállítás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
2. RÉSZ **ÁLTALÁNOS REPÜLÉSI TEVÉKENYSÉG**	
a	Repülőgép vezetése kizárólag műszeres referencia alapján, beleértve: vízszintes repülést különböző sebességeken, trimm használat
b	Emelkedő és süllyedő fordulók, folyamatos egykanalas fordulókkal
c	Visszatérés szokatlan helyzetből, beleértve hosszan tartó 45° bedöntésű fordulókból és meredek süllyedő fordulókból
d*	Átesés közeli helyzetből való visszatérés vízszintes repülésben, emelkedő / süllyedő fordulókban és leszállási konfigurációban
e	Korlátozott műszerfal használat, kiegyensúlyozott emelkedő vagy süllyedő egykanalas fordulóval megadott irányba, visszatérés szokatlan helyzetekből

* végrehajtható repülési szimulátoron vagy FNPT II-n

\+ végrehajtható a 4. vagy az 5. részben

3. RÉSZ **ÚTVONAL IFR ELJÁRÁSOK**	
a	Útvonaltartás, beleértve a rádiójelek, például az NDB, VOR, RNAV jeleinek tartását
b	Rádió-navigációs eszközök használata
c	Vízszintes repülés, irány-, magasság, sebesség, teljesítmény-beállítás, trimmelés
d	Magasságmérő beállítás
e	Időzítés és ETA ellenőrzése (útvonal tartása - ha szükséges)
f	Repülés folyamatának követése, fedélzeti napló, üzemanyag felhasználás, rendszerek működtetése
g	Jegesedés elleni eljárások, ha szükséges szimulálva
h	ATC összeköttetés és utasítások betartása, R/T eljárások
4. RÉSZ **PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉS ELJÁRÁSOK**	
a	Navigációs segédeszközök beállítása és ellenőrzése, azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő ellenőrzés
c	Eligazítás a megközelítés és leszállás végrehajtásához, beleértve a süllyedési, megközelítési, leszállási ellenőrzési listát
d+	Várakozási eljárás
e	Közétett megközelítési eljárás végrehajtása
f	Megközelítés időbeosztása
g	Magasság, sebesség, iránytartás, (stabilizált megközelítés)
h+	Átstartolás végrehajtása
i+	Megszakított megközelítési eljárás / leszállás
j	ATC összeköttetés és utasítások betartása, R/T eljárások

* végrehajtható repülési szimulátoron vagy FNPT II-n

+ végrehajtható a 4. vagy az 5. részben

5. RÉSZ **NEM PRECIZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK**	
a	Navigációs eszközök beállítása és ellenőrzése, azonosítása
b	Érkezési eljárások, magasságmérő beállítások
c	Eligazítás (Briefing) a megközelítés és leszállás végrehajtásához, beleértve a süllyedési, megközelítési, leszállási ellenőrzési listát
d+	Várakozási eljárás
e	Kiadott megközelítési eljárás betartása
f	Megközelítés időzítése
g	Magasság, sebesség, iránytartás ellenőrzése, (stabilizált megközelítés)
h+	Átstartolás végrehajtása
i+	Megszakított megközelítési eljárás / leszállás
j	ATC összeköttetés – utasítások betartása, R/T eljárások
6. RÉSZ (ha alkalmazható) **SZIMULÁLT ASZIMETRIKUS REPÜLÉS**	
a	Szimulált motorhiba felszállás után vagy átstartolás közben
b	Aszimmetrikus megközelítési és átstartolási eljárás
c	Aszimmetrikus megközelítés és leszállás, megszakított megközelítési eljárás
d	ATC összeköttetés: utasítások betartása, R/T eljárások

*végrehajtható repülési szimulátoron vagy FNPT II-n

+végrehajtható a 4. vagy az 5. részben

F-FEJEZET - OSZTÁLY és TÍPUSJOGOSÍTÁS (Repülőgép)

1.215 Osztályjogosítások(A)

a) *Csoportosítás.* Az osztályjogosítások a következő, olyan egypilótás repülőgépekre alkalmazandók, amelyeknél típusjogosításra nincs szükség:

1. minden egymotoros dugattyús repülőgép (szárazföldi);
2. minden egymotoros dugattyús repülőgép (vízi);
3. minden motoros vitorlázó-repülőgép (TMG);
4. minden eredetileg egymotoros turbo-légcsavaros repülőgép (szárazföldi);
5. minden eredetileg egymotoros turbo-légcsavaros repülőgép (vízi);
6. minden többmotoros dugattyús repülőgép (szárazföldi); és
7. minden többmotoros dugattyús repülőgép (vízi).

b) *Besorolás*.

1. Egy osztályjogosításon belüli, más típus, vagy változat megszerzése érdekében, különbözeti vagy ismertető (familiarisation training) tanfolyam elvégzése szükséges.

2. Azon repülőgépek is bejegyezhetők az e melléklet szerint kiadott szakszolgálati engedélybe, amelyek nem szerepelnek a kapcsolódó adminisztratív eljárások jegyzékében, de a jogosításhoz kapcsolódó előjogokat korlátozni kell a Magyar Köztársaság lajstromában szereplő repülőgépekre.

1.220 Típusjogosítások(A)

a) *Követelmények:* A típusjogosítások kialakítása során e melléklet 1.215 pontjában nem szereplő repülőgépek esetében a következőket kell figyelembe venni:

1. a típusalkalmassági bizonyítványt;
2. a kormányozhatósági/vezérlési jellemzőket;
3. a jóváhagyott minimális hajózó személyzetet;
4. műszaki színvonalat.

b) *Csoportosítás*. Repülőgép típusjogosítást kell meghatározni:

1. minden többpilótás repülőgéptípusra; vagy
2. minden egypilótás többmotoros turbo-légcsavaros meghajtással vagy sugárhajtóművel ellátott repülőgéptípusra; és
3. minden egypilótás egy sugárhajtóművel ellátott repülőgép típusra; és
4. bármely más repülőgéptípusra, ha szükséges.

c) *Besorolás:*

1. Egy típusjogosításon belüli, más változat megszerzése érdekében, különbözeti vagy ismertető (familiarisation training) tanfolyam elvégzése szükséges.
2. Nem szerepelnek a kapcsolódó adminisztratív eljárások jegyzékében:
   (i) Azon repülőgépek, amelyek típusalkalmassága nem a FAR/JAR 23, FAR/JAR 23 Regionális Kategória, FAR/JAR 25, BCAR vagy AIR 2051 szerint került megállapításra; vagy
   (ii) típusalkalmasságát speciális besorolás alapján állapította meg, mint katonai, volt katonai, kísérleti, vagy old-timer repülőgépek;
3. Azon repülőgépek is bejegyezhetők az e melléklet szerint kiadott szakszolgálati engedélybe, amelyek nem szerepelnek a kapcsolódó adminisztratív eljárások jegyzékében, de a jogosításhoz kapcsolódó előjogokat korlátozni kell a Magyar Köztársaság Légijármű Lajstromában szereplő repülőgépekre.

1.221 Nagy teljesítményű egypilótás repülőgépek. (HPA SP)

a) *Követelmények:* A nagy teljesítményű egypilótás repülőgépek osztály-, vagy típusjogosítás meghatározásánál a következőket kell figyelembe venni:

1. a hajtómű típusát;
2. a repülőgép sárkány rendeltetését és befogadóképességét;
3. a túlnyomásos kabint;
4. a navigációs rendszerek adottságait;
5. a repülőtéri és az útvonali teljesítményeit, adottságait;
6. kormányozhatósági/vezérlési jellemzőket.

b) *Besorolás:* Nagyteljesítményű repülőgépek besorolásakor a kapcsolódó adminisztratív eljárásoknak megfelelően az osztály- vagy típusjogosításhoz be kell jegyezni a HPA jelölést.

1.225 Típus- vagy osztályjogosítások szükségessége

A szakszolgálati engedély engedélyese csak akkor láthat el pilóta feladatokat repülőgépen, ha jártassági vizsgát tesz, vagy repülési képzésben vesz részt, vagy ha rendelkezik érvényes és megfelelő osztály-, vagy típusjogosítással. Amikor a kibocsátott osztály-, vagy típusjogosítást csak másodpilótai beosztásra korlátozzák, akkor ezeket a korlátozásokat fel kell tűntetni a jogosításon.

1.230 Típus- és osztályjogosítások különleges felhatalmazásai

A nem ellenszolgáltatásért végzett, különleges célú repülésre, mint pl. légijármű berepülésére, e melléklet 1.225 pontjának megfelelő osztály vagy típus jogosítás kibocsátása helyett a légiközlekedési hatóság írásban különleges felhatalmazást ad az engedélynek. Ez a felhatalmazás a különleges feladat elvégzésére korlátozott.

1.235 Típus- és osztályjogosítások - Előjogok, számok és változatok

a) *Előjogok.* E melléklet 1.215(b) és (c), valamint 1.220(a) és (b) pontjának függvényében a típus- vagy osztályjogosítás engedélyes előjoga a jogosításban meghatározott típushoz vagy osztályhoz tartozó repülőgép vezetése.

b) *Típus-/osztályjogosítások száma.* Az engedélyes által egyszerre birtokolható jogosítások száma nincs korlátozva. A repülőgépek üzemben tartásáról szóló jogszabály azonban korlátozhatja az egyszerre gyakorolható jogosítások számát.

c) *Változatok.* Ha az illető a különbözeti vizsga után 2 évig nem repül a típusváltozaton, akkor különbözeti képzéssel vagy készség ellenőrzéssel lehet az adott típusváltozatot visszanyerni. Kivételt képeznek azok a típusok vagy változatok, amelyek beletartoznak az egymotoros dugattyús (a továbbiakban: SEP) osztályjogosításba.

1. A különbözeti képzés esetében kiegészítő ismeretek szükségesek, a megfelelő repülés-gyakorló berendezésen, vagy repülőgépen.

A különbözeti képzést be kell írni a hajózó naplóba vagy az azzal egyenértékű dokumentumba, és alá kell íratni az erre jogosult CRI/TRI/SFI(A) vagy FI(A) oktatóval.

2. Az ismertető (familiarisation training) tanfolyamhoz további ismeretek megszerzése szükséges.

1.240 Típus és osztályjogosítások – Követelmények

(Lásd 14. 15. 16. függelék)

a) *Általános követelmények*

1. A több-pilótás repülőgépre típusjogosítást kérelmezőnek meg kell felelnie az e melléklet 1.250, 1.261 és 1.262 pontjai által meghatározott típusjogosítás követelményeknek;

2. Az egypilótás repülőgépre típusjogosítást kérelmezőnek meg kell felelnie az e melléklet 1.255, 1.261(a), (b) és (c) és 1.262(a) pontjai által meghatározott követelményeknek, és amennyiben alkalmazható az 1.251 pontnak.

3. Adott osztályú repülőgépekre osztályjogosítást kérelmezőnek meg kell felelnie az e melléklet 1.260, 1.261(a), (b) és (c) és 1.262(a) pontjai által meghatározott követelményeknek és amennyiben alkalmazható az 1.251 pontnak.

4. A típusjogosítás tanfolyamot, az elméleti ismeretek megszerzésével együtt, a jártassági vizsga előtti 6 hónap alatt kell befejezni.

5. A légiközlekedési hatóság döntésétől függően a repülőgép osztály vagy típusjogosítás kibocsátható olyan kérelmező számára is, aki megfelel ugyanazon jogosítás nem JAA tagállamban felállított követelményeinek, amennyiben e melléklet 1.250, 1.255 vagy 1.260 pontjában leírt követelmények teljesülnek. Ezt a jogosítást az adott, nem JAA tagállamban lajstromozott repülőgépekre vagy a nem JAA tagállam üzemben tartója által üzemeltetett repülőgépekre kell korlátozni. A korlátozás feloldható, ha a szakszolgálati engedély engedélyese az adott típusú/osztályú repülőgépen legalább 500 óra repülést, mint pilóta hajtott végre, és teljesítette e melléklet 1.245 pontjának a meghosszabbításra vonatkozó követelményeit, és ha alkalmazható, az 1.251 pontjának követelményeit.

6. Érvényes típusjogosítást, amelyet egy nem JAA tagállam által kiadott szakszolgálati engedély tartalmaz, e melléklet szerinti engedélyre cserélhető, a megfelelő készség ellenőrzés függvényében, feltéve, ha a kérelmező rendelkezik folyamatos repülési gyakorlattal, és az adott típuson legalább 500 óra pilótaként repült idővel, és megfelel az e melléklet 1.250, 1.251, 1.255 vagy az 1.260 pontjában leírt követelményeknek (megfelelően alkalmazandó).

7. Érvényes osztályjogosítás, amelyet egy nem JAA tagállam által kiadott szakszolgálati engedély tartalmaz, e melléklet szerinti engedélyre cserélhető, a megfelelő készség ellenőrzés függvényében, feltéve, ha a kérelmező rendelkezik folyamatos repülési gyakorlattal, és az adott osztályon legalább 100 óra pilótaként repült idővel, és megfelel az e melléklet 1.251 vagy az 1.260 pontjában leírt követelményeknek. (megfelelően alkalmazandó)

8. Érvényes osztály/típusjogosítás, amelyet egy JAA tagállamban kiadott szakszolgálati engedély tartalmaz, e melléklet szerinti engedélyre cserélhető, feltéve, ha az érvényességi ideje még nem járt le, és a legutóbbi meghosszabbítást /megújítást e melléklet követelményeinek és e melléklet 1.250, 1.255 vagy az 1.260 pontokban leírt követelményeknek megfelelően hajtották végre (megfelelően alkalmazandó).

b) *Jártassági vizsga*

1. A többmotoros többpilótás repülőgépek jogosítására vonatkozó jártassági vizsga tartalmát és részeit e melléklet 14. és 15. függeléke tartalmazza; és

2. A többmotoros egypilótás repülőgépek és az egymotoros repülőgépek jogosítására vonatkozó jártassági vizsga tartalmát és részeit e melléklet 14. 16. függeléke tartalmazza.

A jártassági vizsgához tartozó minden pontot teljesíteni kell a kérelem benyújtását megelőző 6 hónapon belül.

Megjegyzés: A 14. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 ponttal, a 15. függelék az Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 ponttal, a 16. függelék az Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.245 Típus és osztályjogosítások - Érvényesség, meghosszabbítás és megújítás

(Lásd 14. 15. 16. függelék)

a) Repülőgép típusjogosítások és többmotoros osztályjogosítások érvényessége. A repülőgép típusjogosítások és többmotoros osztályjogosítások a kiadástól számított egy évig, vagy érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított egy évig érvényesek.

b) Repülőgép típusjogosítások és többmotoros osztályjogosítások meghosszabbítása. A repülőgép típusjogosítások és többmotoros osztályjogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmezőnek teljesítenie kell:

1. E melléklet 14. függeléke szerinti, az adott repülőgép típusra vagy osztályra vonatkozó készség ellenőrzést a jogosítás érvényességi határidejének lejártát megelőző 3 hónapon belül; és
2. legalább 10 útvonalszakaszt, mint a vonatkozó repülőgép típus illetve osztály pilótája, vagy egy, vizsgáztatóval teljesített, repülés szimulátoron lerepült útvonalat vagy egy, vizsgáztatóval teljesített repülőgépen lerepült útvonalat, a vonatkozó repülőgép típus vagy osztály pilótájaként a jogosítás érvényesítési idejének lejárta előtt.
3. Az IR(A) meghosszabbítása összevonható - ha a kérelmező rendelkezik ilyen jogosítással - a típus/osztály jogosítás készség ellenőrzésével e melléklet 14. függelékének előírásai szerint.

c) Egypilótás egymotoros osztályjogosítások érvényessége és meghosszabbítása. Egypilótás egymotoros osztályjogosítások a kibocsátási dátumtól számított két évig érvényesek, vagy érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított két évig érvényesek.

1. *Egymotoros dugattyús repülőgépre vonatkozó osztályjogosítás (szárazföldi) és motoros vitorlázó-repülőgépre vonatkozó jogosítás meghosszabbítása.* Egypilótás egymotoros dugattyús repülőgép (szárazföldi) osztályjogosítás illetve motoros vitorlázó-repülőgép osztályjogosítás meghosszabbítása érdekében egymotoros dugattyús repülőgépen (szárazföldi) illetve motoros vitorlázó-repülőgépen a kérelmezőnek teljesítenie kell:

(i) a jogosítás lejártát megelőző három hónapon belül, jogosított vizsgáztatóval a vonatkozó osztályon készség ellenőrzést teljesíteni e melléklet 14. 16. függelékének vagy e melléklet 12. 13. függelékének megfelelően; vagy

(ii) a jogosítás lejártát megelőző 12 hónapon belül 12 óra repülést egymotoros dugattyús repülőgépen illetve motoros vitorlázó-repülőgépen, amiből:

(A) 6 óra repülést parancsnok-pilótaként;
(B) 12 felszállást és 12 leszállást; és
(C)legalább 1 óra repülést FI(A)-val vagy CRI(A)-val. Ez a repülés helyettesíthető bármely más készség ellenőrzéssel vagy jártassági vizsgával.

(iii) Amennyiben a kérelmező egyszerre rendelkezik egymotoros dugattyús repülőgép (szárazföldi) osztályjogosítással és motoros vitorlázó-repülőgép jogosítással, teljesítheti az (i) pont szerinti követelményeket bármelyik osztályra vonatkozóan, vagy teljesítheti az (ii) pont szerinti követelményeket szintén bármelyik osztályban, vagy a kétfajta osztály keverékében, és így mindkét osztályjogosítás érvényességét meghosszabbítja.

2. *Egymotoros egypilótás turbo- légcsavaros repülőgép (szárazföldi) – Meghosszabbítás.* Egymotoros egypilótás turbo-légcsavaros repülőgép (szárazföldi) osztály jogosítások meghosszabbítása érdekében a kérelmező a jogosítás lejártát megelőző három hónapon belül köteles a vonatkozó repülőgép osztályon jogosult vizsgáztatóval készség ellenőrzést teljesíteni.

d) Az a kérelmező, aki a típus vagy osztályjogosítás lejárta előtt nem teljesíti a készség ellenőrzés minden részét, csak akkor gyakorolhatja az említett jogosítás előjogait, ha a készség ellenőrzés valamennyi részét sikeresen teljesíti.

e) A jogosítás érvényességi idő kiterjesztésének vagy a jogosítások meghosszabbításának különleges esetei:

1. Amikor a légijármű típus, osztály vagy műszer jogosítás előjogait csak valamely nem JAA tagállamban lajstromozott repülőgépen gyakorolják, a jogosítás érvényességi idejét a légiközlekedési hatóság kiterjesztheti, illetve a jogosítást meghosszabbíthatja feltéve, hogy a nem JAA tagállam által megkövetelt követelmények teljesülnek.

2. Amikor a légijármű típus, osztály vagy műszer jogosítás előjogait a Chicagói Egyezmény 83bis cikkelye szerint JAA tagállamban lajstromozott és nem JAA tagállambeli üzembentartó által üzemeltetett repülőgépen gyakorolják, a jogosítás érvényességi idejét a légiközlekedési hatóság kiterjesztheti, illetve a jogosítást meghosszabbíthatja feltéve, hogy a nem JAA tagállam által megkövetelt követelmények teljesülnek.

3. Bármely a fenti e) bekezdés 1. vagy 2. pontja szerint kiterjesztett vagy meghosszabbított jogosítást e melléklet 1.245 (b) vagy (c) pontja és amennyiben alkalmazható e melléklet 1.185 pontja előírásainak megfelelően kell meghosszabbítani, mielőtt egy JAA tagállamban lajstromozott és JAA tagállambeli üzembentartó által üzemeltetett repülőgépen gyakorolják a jogosítás előjogait.

4. Bármely jogosítás, amelyet nem JAA tagállamban adtak ki, vagy használnak, a légiközlekedési hatóság döntésétől függően az e melléklet szerint kiadott szakszolgálati engedélyben maradhat, feltéve, hogy az adott Állam által előírt követelmények teljesülnek, és a jogosítás az illető államban lajstromozott gépek használatára korlátozódik.

f) *Lejárt jogosítások*

1. Ha valamely típusjogosítás vagy többmotoros osztályjogosítás lejár, a kérelmező köteles a légiközlekedési hatóság által meghatározott frissítőképzés követelményeinek megfelelni és e melléklet 14. 15. 16 függeléke által előírt készség ellenőrzést teljesíteni. A jogosítás a megújítási követelmények teljesítésének bejegyzési időpontjától kezdve újra érvényes.

2. Ha az egypilótás egymotoros osztályjogosítás jár le, a kérelmezőnek e melléklet 14. 16. függeléke szerinti jártassági vizsgát kell tennie.

Megjegyzés: A 14. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 ponttal, a 15. függelék az Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 ponttal, a 16. függelék az Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.246 Műszerjogosítás meghosszabbítása és megújítása

(Lásd 1.185 pont, 17. függelék)

a) *Meghosszabbítás*

Az IR(A) jogosítást a lejáratot megelőző három hónapon belül kell meghosszabbítani. Amennyiben lehetséges az IR(A) meghosszabbítását, össze kell kapcsolni a típus/osztályjogosítás meghosszabbításához szükséges készség ellenőrzéssel.

1. A kérelmezőnek készség ellenőrzést kell teljesítenie e melléklet 14. 15. függelékével, vagy a 16. függelékével összhangban, amennyiben az IR(A) meghosszabbítását összekapcsolják az osztály/típus jogosítás meghosszabbításával. Ebben az esetben az IR(A) érvényességi ideje megegyezik az osztály-/típusjogosítás érvényességi idejével, kivéve az egymotoros repülőgép osztályjogosítás meghosszabbításának esetét, ahol az IR(A) érvényességi ideje 12 hónap.

2. Amennyiben az IR(A) meghosszabbítása nem kerül összevonásra az osztály/típusjogosítás meghosszabbításával, a kérelmezőnek teljesítenie kell:

i. E melléklet 16. függelékének 3b követelményeit;
ii. és e melléklet műszerrepülésre vonatkozó követelményeit;
iii. és többmotoros repülőgépre vonatkozóan e melléklet 16. függelékének 6. részét, mint a műszerrepülésre vonatkozó készség ellenőrzést, kizárólag műszerek alapján történő végrehajtását.

Az IR(A) meghosszabbításakor FNPT II, vagy repülési szimulátor (FFS) használható, de minden egyes így végrehajtott részhez kiegészítő készség ellenőrzést kell végrehajtani repülőgépen.

3. Jóváírás adható e melléklet 17. függelékének megfelelően.

4. Amennyiben a kérelmező nem teljesíti e melléklet 1.246 (a)(1) vagy (a)(2) pontja alapján az IR(A)-nak megfelelő készség ellenőrzés vonatkozó részeit az IR(A) jogosítás lejárati ideje előtt, akkor nem gyakorolhatja az IR(A) előjogait addig, amíg a készség ellenőrzés valamennyi részét sikeresen nem teljesíti.

b) *Megújítás*

1. A műszerjogosítás lejárta esetén a kérelmező köteles:

i. a légiközlekedési hatóság által meghatározott felfrissítő képzést és egyéb követelményeket teljesíteni, és
ii. e melléklet 16. függelékének 3b pontját teljesíteni, beleértve a repülés előkészítést, mint jártassági vizsgát.

A jogosítás, a megújítási követelmények teljesítésének légiközlekedési hatóság általi bejegyzésétől érvényes.

Megjegyzés: A 17. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.246 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.250 Többpilótás típusjogosítás feltételei
(Lásd 21. 47. függelék)

a) *Képzési előfeltételek:* Többpilótás repülőgéptípus első típusjogosítását kérelmező személynek:

1. rendelkeznie kell legalább 100 óra parancsnokpilótai tapasztalattal repülőgépen;
2. rendelkeznie kell érvényes többmotoros műszerjogosítással repülőgépen(A);
3. rendelkeznie kell repülő-személyzeti együttműködési tanfolyam (MCC) elvégzését igazoló bizonyítvánnyal. Ha az MCC képzést a típusjogosítás tanfolyam tartalmazza (lásd e melléklet 1.261 és 1.262 pontját, és 21. 47. függelékét) akkor ez a követelmény nem alkalmazandó; és
4. meg kell felelnie az e melléklet 1.285 pont követelményeinek.

b) Amennyiben a kérelmező rendelkezik:

1. MCC tanfolyam elvégzését igazoló bizonyítvánnyal a helikopter kategóriára vonatkozó mellékletben meghatározottak szerint és több mint 100 óra repülési tapasztalattal többpilótás helikopter vezetőként, vagy
2. több mint 500 óra repülési tapasztalattal, mint többpilótás helikoptervezető; vagy
3. A JAR/FAR 23 szerinti többmotoros repülőgépen többpilótás személyzetként, a légijárművek üzemben tartásáról szóló jogszabály alapján egypilótás üzemeltetésű repülőgépen többpilótás személyzetként, 500 óra gyakorlattal, akkor úgy tekinthető, hogy megfelel az MCC követelményeinek.

c) A nem e melléklet követelményei szerint kiadott PPL(A) vagy CPL(A) többpilótás repülőgép típusjogosítások nem fogadhatók el az elméleti követelmények tekintetében a fenti 1.250 a(4) követelményeinek teljesítéseként.

d) További többpilótás típusjogosítás megszerzéséhez követelmény az érvényes többmotoros műszerjogosítás.

Megjegyzés: A 21. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.261(d) ponttal, a 47. függelék az AMC FCL 1.261(d) ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.251 Nagy teljesítményű (HPA) egypilótás típus/ osztályjogosítások feltételei
(Lásd 18. 44. függelék)

a) *Képzési előfeltételek:* Az egypilótás HPA első típus/osztályjogosítást kérelmező személynek:

1. rendelkeznie kell 200 óra repülési tapasztalattal;
2. meg kell felelnie e melléklet 1.255 vagy az 1.260 pont követelményeinek (értelemszerűen);
3. (i) rendelkeznie kell olyan igazolással, hogy sikeresen teljesítette a felvételihez szükséges, FTO, vagy TRTO által tartott, légiközlekedési hatóság által jóváhagyott tanfolyamot e melléklet 18. függeléke szerint; vagy
   (ii) teljesítenie kell e melléklet 1.285 pontja szerinti ATPL(A) elméleti vizsgát; vagy
   (iii) rendelkeznie kell érvényes a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága által kibocsátott ATPL(A)-val, vagy CPL/IR–rel és ATPL(A)-ba beszámítható elméleti ismeretekkel.

b) Az a szakszolgálati engedélyes, akinek nem JAA tagállamban kiadott szakszolgálati engedélyében osztály/típusjogosítás van nagyteljesítményű egypilótás repülőgépre, az (a) (3) pontban leírt elméleti követelmény teljesítése elfogadható a jogosítás e melléklet szerint kiadott szakszolgálati engedélybe történő bejegyzésekor.

1.255 Egypilótás típusjogosítás feltételei

Repülési tapasztalat csak többmotoros repülőgépre:
Az egypilótás többmotoros repülőgép típusjogosítást először kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább 70 óra parancsnokpilótai tapasztalattal repülőgépen.

1.260 Osztályjogosítás feltételei

Repülési tapasztalat csak többmotoros repülőgépre:

Az egypilótás többmotoros repülőgép osztályjogosítást kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább 70 óra parancsnokpilótai tapasztalattal repülőgépen.

1.261 Típus- és osztályjogosítások elméleti és repülési képzése

(Lásd 1.251 pont, 14. 15. 16. 19. 20. 21. 44. 45. 46. 47. függelék, 15. melléklet 5. függelék)

a) Elméleti képzés és ellenőrzési követelmények

1. Egy- vagy többmotoros repülőgépre osztály- vagy típusjogosítást kérelmező köteles a megkövetelt elméleti képzést elvégezni e melléklet 19. függeléke és 45. függeléke alapján és bizonyítani megfelelő szintű ismereteit az adott repülőgép típus biztonságos üzemeltetése tekintetében.

2. *Többmotoros repülőgépek esetében csak.* Az egypilótás többmotoros osztályjogosítást kérelmezőnek el kell végeznie nem kevesebb, mint 7 óra elméleti képzést többmotoros repülőgép üzemeltetése témakörben.

b) *Repülési képzés*

1. Az egymotoros és többmotoros egypilótás repülőgép osztály/típusjogosítást kérelmezőnek el kell végeznie az osztály/típusjogosítás jártassági vizsgára vonatkozó repülési képzési tanfolyamot (lásd e melléklet 16. függelékét).

2. *Többmotoros repülőgép esetében csak.* Az egypilótás többmotoros osztály/típusjogosítást kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább 2 óra 30 perc normál feltételek melletti kétkormányos repülési képzéssel többmotoros repülőgépen, és legalább 3 óra 30 perc kétkormányos repülési képzéssel, amely során a hajtómű meghibásodási eljárásokat és aszimmetrikus repülési technikákat gyakorolta;

3. A többpilótás repülőgép típusjogosítást kérelmezőnek el kell végeznie a típusjogosítás jártassági vizsgára vonatkozó repülési képzési tanfolyamot (lásd e melléklet 15. függelékét).

c) *A képzési tanfolyamok levezetése*

1. Fenti céllal képzési tanfolyamokat e rendeletben meghatározott képzési szervezet folytathat.

2. A tanfolyamokat a légiközlekedési hatóság hagyja jóvá e melléklet 46. függelékének követelményei szerint. Az előző pontban említett szervezeteknek meg kell felelnie a 15. melléklet 5. függelék ide vonatkozó követelményeinek. A nulla repülési idővel végrehajtandó képzésnek (ZFTT) meg kell felelnie e melléklet 20. függelékében leírt követelményeknek.

3. A fenti (c)(1) és (2) pontoktól függetlenül, egymotoros repülőgép osztályjogosítás vagy motoros vitorlázó-repülőgép osztályjogosítás képzési tanfolyamot FI vagy CRI is tarthat.

d) *MCC képzés*
(Lásd 1.250(a)(3) pont)

1. A tanfolyamnak MCC képzést kell biztosítania a következő két esetben:

(i) ATP integrált tanfolyam növendékei számára a tanfolyam anyagával összhangban e melléklet 4. függeléke alapján.

(ii) azon PPL/IR vagy CPL/IR engedélyesek számára, akik nem végeztek ATP integrált tanfolyamot, de első többpilótás repülőgép típusjogosításukat kívánják megszerezni e melléklet 1.250(a)(3) pontja alapján.

Az MCC tanfolyamnak legalább 25 óra elméleti képzést és gyakorlatot, és 20 óra MCC képzést kell tartalmaznia. Az ATP integrált tanfolyamon részt vevő növendékek gyakorlati képzése 5 órával csökkenthető. Ahol lehetséges, az MCC képzés az első többpilótás repülőgép típusjogosítást megszerző tanfolyammal összekapcsolható.

2. Az MCC képzést jóváhagyott FTO, vagy jóváhagyott TRTO képzésvezetőjének felügyelete alatt, vagy más, az üzembentartó által vezetett, jóváhagyott tanfolyam keretében hat hónap alatt kell elvégezni. A üzembentartó által szervezett tanfolyamnak meg kell felelnie a 15. melléklet 5. függelék légiközlekedési hatóság által meghatározott követelményeinek. Az MCC képzés további részleteit e melléklet 21. 47. függeléke tartalmazzák. A képzés során FNPT II-t vagy repülési szimulátort kell használni. Amikor csak lehetséges, az MCC képzést össze kell kapcsolni az első többpilótás repülőgép típusjogosítást megszerző tanfolyammal, ekkor a gyakorlati MCC képzés ideje 10 órára csökkenthető, ha ugyanazt a repülési szimulátort használják fel az MCC-hez, és a típusjogosító képzéshez egyaránt.

Megjegyzés: A 14. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 ponttal, a 15. függelék az Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 ponttal, a 16. függelék az Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 ponttal a 19. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.261(a) ponttal, a 20. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.261(c)(2) ponttal, a 21. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.261(d) ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.262 Típus- és osztályjogosítások jártassági követelményei

(Lásd 14. 15. 16. 21 függelékek)

a) *Egypilótás jártassági vizsga*. Az egypilótás repülőgép típus- vagy osztályjogosítást kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani kell az adott repülőgép típus vagy osztály biztonságos üzemeltetéséhez szükséges jártasságát e melléklet 14. 16. függelékei szerint.

b) *Többpilótás jártassági vizsga*. A többpilótás repülőgép típusjogosítást kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani kell az adott repülőgéptípus többpilótás környezetben, parancsnok-pilótaként vagy másodpilótaként történő biztonságos üzemeltetéséhez szükséges jártasságát (megfelelően alkalmazandó) e melléklet 14. 15. függelékének vonatkozó részei szerint.

c) *MCC*. Az MCC alkalmasságát a kérelmező e melléklet 14. 15. függeléke szerinti többpilótás repülőgép típusjogosítás jártassági vizsga letételével bizonyítsa, hogy képes többpilótás repülőgépen pilóta feladat ellátására, vagy 47. függeléke szerint kapjon igazolást az MCC tanfolyam elvégzéséről.

Megjegyzés: A 14. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 ponttal, a 15. függelék az Appendix 2 to JAR-FCL 1.240 & 1.295 ponttal, a 16. függelék az Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 ponttal, a 21. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.261(d) ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

14. függelék

Jártassági vizsga és készség ellenőrzés repülőgépek típus/osztályjogosításához és ATPL-hez

(Lásd 1.240-1.262, 1.295 pont, 19. 45. függelék)

1. A kérelmezőnek teljesítenie kell az összes előírt oktatási feladatot e melléklet 19. függelékében és a 15. 16. függelékében meghatározott követelmények alapján kialakított tematikának megfelelően.
1.1. Azonos típusú repülőgépen megszerzett repülési tapasztalat beszámítható és ezzel az oktatási tananyag csökkenthető.
1.2. A légiközlekedési hatóság jóváhagyja a képzési szervezet által kidolgozott vizsgára bocsátási eljárásokat.

2. A jártassági vizsga és készség ellenőrzés során végrehajtandó elemeket e melléklet 15. 16. függelékei tartalmazzák.
2.1. Más típusú vagy változatú repülőgépen, amelyen a pilóta gyakorlatot szerzett, a megegyező jártassági vizsgaelemek beszámíthatóak, elfogadhatóak. Az ATPL jártassági vizsga esetén ez a jóváírás nem alkalmazható.
2.2. A légiközlekedési hatóság jóváhagyásával különböző jártassági vizsga és készség ellenőrzési feladatsort kell kidolgozni, amelyeknek tartalmazniuk kell az útvonalrepülések leírását, elemeit. A vizsgáztató e feladatsorok közül választ egyet.
2.3. Amennyiben lehetséges, repülési szimulátorok vagy más jóváhagyott képzési eszközök is használhatók a vizsgáztatás során.

3. a) SPA esetében: A kérelmezőnek a jártassági vizsga és készség ellenőrzés minden részét sikeresen kell teljesítenie. Ha egy tétel az adott részből nem sikerül, a teljes rész sikertelen. Egy résznél több sikertelen részvizsga esetén a kérelmező a teljes anyagból köteles újra vizsgázni. Csak egy részt elvető kérelmező csak az adott részből vizsgázik újra. Az újravizsgázás bármely részének sikertelensége esetén (még akkor is, ha az előző vizsgán az adott részt sikeresen hajtja végre) a kérelmező a teljes vizsgát köteles megismételni, beleértve azokat a részeket is, amiket előzőleg sikeresen teljesített.

b) MPA esetében: A kérelmezőnek a jártassági vizsga és készség ellenőrzés minden részét sikeresen kell teljesítenie. Ha öt, vagy ennél több tétel nem sikerül a vizsga során, a kérelmezőnek az egész vizsgát meg kell ismételnie. Ha a kérelmezőnek öt vagy annál kevesebb tétel nem sikerül, akkor csak a sikertelen tételeket kell megismételnie. Az újravizsgázás bármely tételének sikertelensége esetén (még akkor is, ha az előző vizsgán az adott tételt sikeresen hajtja végre) a kérelmező a teljes vizsgát köteles megismételni, beleértve azokat a tételeket is, amiket előzőleg sikeresen teljesített.

c) Ha a kérelmező a 6-os részből nem vizsgázik, vagy sikertelenül vizsgázik ebből a részből, akkor a típusjogosítás CAT II vagy III bejegyzés nélkül kerül kiadásra.

d) A 6. rész nem szerepel az ATPL jártassági vizsgán.

4. Sikertelen vizsga/ellenőrzés esetén további képzés írható elő. Ha nem sikerült minden részt második alkalommal sem letenni, a vizsgáztató által meghatározott további képzésen kell részt venni. A jártassági vizsga és készség ellenőrzés céljából tett vizsga-kísérletek száma nincs korlátozva.

AZ ELLENŐRZÉS/VIZSGA LEVEZETÉSÉNEK ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI

5. A légiközlekedési hatóság tájékoztatja a vizsgáztatót azokról a biztonsági feltételekről, szempontokról, amiket a vizsga során figyelembe kell venni.
6. Ha a vizsgázó a vizsgáztató számára elfogadhatatlan okok miatt megszakítja a vizsgát/ellenőrzést, a végre nem hajtott elemeket sikertelennek kell minősíteni. Ha a vizsgázó a vizsgáztató számára elfogadható okok miatt szakítja meg a vizsgát, csak a le nem repült elemeket kell a továbbiakban pótolni.
7. A vizsgáztató döntése szerint, a vizsgázó a vizsga/ellenőrzés bármely manőverét vagy eljárását még egyszer megismételheti. A vizsgáztató bármely fázisban leállíthatja a vizsgát, amennyiben úgy ítéli meg, hogy a kérelmező repülési képességei teljes újravizsgázást indokolnak.
8. Az ellenőrzéseket és eljárásokat a vizsgán/ellenőrzésen használt repülőgépre előírt ellenőrzési lista alapján kell végrehajtani, ha lehetséges, MCC keretében. A felszállás, megközelítés és leszállás teljesítményadatait a vizsgázónak kell kiszámolnia, a vizsgán használt repülőgép üzemeltetési kézikönyve vagy a repülési kézikönyv alapján. Az elhatározási magasságot, a minimális süllyedési magasságot, valamint a megszakított megközelítési pontot az ATPL(A) jártasságból vizsgázó kérelmezőnek, és/vagy a készség ellenőrzés során a típus/osztályjogosítás engedélyesének személyi minimuma alapján a engedélyesnek kell meghatározni.

A JÁRTASSÁGI VIZSGA ÉS KÉSZSÉG ELLENŐRZÉS KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEI TÖBBPILÓTÁS REPÜLŐGÉPEKHEZ, VALAMINT ATPL(A)-HOZ SZÜKSÉGES JÁRTASSÁGI VIZSGÁHOZ

9. A többpilótás repülőgépekre vonatkozó vizsgát/ellenőrzést többpilótás környezetben kell végrehajtani. A vizsga folyamán egy másik vizsgázó vagy egy másik pilóta is lehet második pilóta. Ha a vizsga nem szimulátoron, hanem repülőgépen történik, a másodpilótának oktatónak kell lennie.

10. A kérelmezőnek „repülést végző pilóta" (PF) funkcióban kell végrehajtani az ellenőrzést/vizsgát, kivéve annak 2.6 elemét és a vészhelyzeti és rendellenes eljárások elemeit a 3.4.0-tól a 3.4.14 elemig, és a 3.6.0-tól a 3.6.9 elemig, amelyeket végrehajthat PF és „pilóta kiszolgálói" (PM) beosztásban is MCC üzemeltetés keretében e melléklet 15. függeléke szerint. Ha a kérelmező először kíván szerezni többpilótás repülőgép típusjogosítást, vagy ATPL(A)-t, be kell mutatnia készségét, mint PM is. A kérelmező a vizsgához választhatja akár a bal, akár a jobb oldali ülést az ellenőrzés/vizsga végrehajtása során, ha az ellenőrzés/vizsga összes tétele végrehajtható a kiválasztott ülésből.

11. Az alábbiakat kiemelten kell ellenőrizni az ATPL(A), vagy többpilótás repülőgépekre való típusjogosítás megszerzési vizsga/ellenőrzés során, ha parancsnokpilóta tevékenységre is meg akarják szerezni a jogosítást, függetlenül attól, hogy a kérelmező PM vagy PF funkciót lát el:

a) repülő-személyzeti együttműködés levezetése;
b) a repülőgép üzemeltetésének általános figyelemmel kísérése megfelelő felügyelettel; és
c) a teendők sorrendjének kialakítása és a döntések meghozatala megfelelő biztonsági szempontok alapján, és az adott üzemeltetési helyzetre - beleértve a vészhelyzeteket - irányadó szabályok és jogszabályok szempontjából is.

12. Az ellenőrzést/vizsgát műszeres repülési szabályok szerint kell végrehajtani, és amennyiben lehetséges, kereskedelmi légi szállítási körülmények között, vagy annak szimulálásával. A vizsgafeladat fontos része, hogy a kérelmezőnek képesnek kell lennie arra, hogy megtervezze és végrehajtsa a repülést a szokásos repüléseligazító anyagokból.

REPÜLÉSI VIZSGA KÖVETELMÉNYEI ÉS TŰRÉSHATÁRAI

13. A kérelmezőnek be kell mutatnia, hogy:

a) képes a repülőgép működtetésére annak korlátain belül;
b) képes a repülőgépet egyenletesen és pontosan vezetni;
c) megfelelő ítélőképességgel és repülési szaktudással rendelkezik;
d) képes alkalmazni a repüléssel kapcsolatos ismereteit;
e) képes a repülőgépet folyamatosan vezetni, hogy bármely eljárás vagy manőver sikeresen végrehajtható legyen;
f) megérti és alkalmazza a repülő-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 más repülő-személyzeti tag is.

14. A vizsga/ellenőrzés során a következő korlátozásokat kell figyelembe venni. A vizsgáztató figyelembe veheti a turbulens körülményeket, az adott repülőgéptípus kiszolgálási és teljesítmény jellemzőit.

Magasságtartás:

Általános eltérési érték:	+/- 100 láb
Elhatározási magasságon megkezdett átstartolásnál:	+50 láb/ -0 láb
Minimális süllyedési magasságon (MDA/MDH)	+50 láb/ -0 láb

Útvonaltartás (tracking):

Rádiónavigációs berendezéssel történő repüléskor:	+/- 5 fok
Precíziós bevezetéskor:	fél osztás eltérés az iránysávban és a siklópályán

Irányszögtartás (heading):

Az összes motor működése esetén:	+/- 5 fok
Szimulált motorhibával:	+/- 10 fok

Sebességtartás:

Az összes motor működése esetén:	+/- 5 csomó
Szimulált motorhibával:	+10 csomó/ - 5 csomó

JÁRTASSÁGI VIZSGA ÉS KÉSZSÉG ELLENŐRZÉS TARTALMA

15. a) A jártassági vizsga és készség ellenőrzés tartalmát és fő részeit többpilótás repülőgép esetére e melléklet 15. függeléke, egypilótás repülőgép esetére e melléklet 16. függeléke határozza meg.

b) Ha a típusjogosítás képzés 2 óránál kevesebb repülést tartalmaz repülőgépen, akkor a jártassági vizsgát csak repülési szimulátoron lehet végrehajtani, és a repülőgépen történő képzés előtt is végrehajtható ez. Ebben az esetben a szakszolgálati engedélybe történő új típusjogosítás bejegyzését megelőzően, a repülőgépen történő képzést is tartalmazó típusjogosítás tanfolyam elvégzését igazoló bizonyítványt be kell nyújtani a légiközlekedési hatósághoz.

15. függelék

Az ATPL/típusjogosítás/ képzés/ jártassági vizsga és készség ellenőrzés tartalma többpilótás repülőgépen

(Lásd 1.240 - 1.262 és 1.295 pontok)

1. Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P = A képzést parancsnok-pilótaként, vagy másodpilótaként kell végrehajtani, PF vagy PM-ként a típusjogosítás kiadásához (értelemszerűen)

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

P# = a körbejárást felügyelettel kell végrehajtani

2. A gyakorlati képzést legalább olyan képzési berendezésen kell végrehajtani, amely szinten a „P" betű jelölve van, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen, amelyet a → jelöl.

A következő betűrövidítéseket alkalmazzák a képzési eszközök ismertetésére:

A = Repülőgép
FFS = Repülési szimulátor
FTD = Repülés gyakorló berendezés
OTD = Egyéb gyakorló berendezés

3. Ahol a csillag jelölést alkalmazzák (*), ott az adott feladatot csak műszerek alapján kell végrehajtani. Amennyiben ennek a feltételnek nem tesznek eleget a jártassági vizsga, vagy a készség ellenőrzés során, akkor a típusjogosítást VFR-re korlátozzák.

4. A jártassági vizsga/készség ellenőrzés oszlopában az „M" betű a kötelezően végrehajtandó gyakorlatokat jelenti.

5. Repülési szimulátort kell használni a gyakorlati képzésre és az ellenőrzésre, ha a berendezés használata a jóváhagyott típusjogosítás tanfolyam része. A következő szempontokat kell alkalmazni a tanfolyam engedélyezésekor:

a) JAR-STD-szerint minősített repülési szimulátor vagy FNPT II;
b) az oktató és a vizsgáztató képzettsége;
c) útvonal-orientált szimulátor képzés mennyisége a képzés alatt;
d) a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes útvonal-repülési tapasztalata; és
e) az ellenőrzés alatt biztosított útvonal-repülési feladat mennyisége az új típusjogosítás kiadása után.

	Gyakorlati képzés					ATPL/TÍPUSJOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások (beleértve MCC)	OTD	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
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 Pilótakabin ellenőrzés		P					
1.4 Ellenőrzési lista motorindításhoz, hajtómű indítási eljárások, rádió és navigációs berendezések ellenőrzése, navigációs és kommunikációs frekvenciák kiválasztása és beállítása	P→	→	→	→		M	
1.5 Gurulás légiirányítási utasítások, vagy az oktató utasításainak betartásával			P→	→			
1.6 Felszállás előtti 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 Oldalszélben történő felszállás (A, ha alkalmazható)			P→	→			
2.4 Felszállás maximális felszálló tömeggel (aktuális vagy szimulált maximális felszálló tömeggel)			P→	→			
2.5 Felszállás szimulált motor/hajtómű meghibásodással 2.5.1 * Röviddel V2 elérése után			P→	→			

	Gyakorlati képzés					ATPL/TÍPUS JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások (beleértve MCC)	OTD	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
(Olyan repülőgépek esetében, melyek nem, mint szállító repülőgépek (JAR/FAR 25), vagy nem, mint regionális repülőgépek (SFAR 23) lettek minősítve, a motorhibát csak a futópálya vége fölötti 500 ft-es minimális magasság elérése után szabad szimulálni. Azoknál a repülőgépeknél, amelyeknek a teljesítménye a felszállótömegre és a sűrűség magasságra vonatkozóan megegyezik a kereskedelmi repülőgépek teljesítményével, az oktató röviddel a V2 elérése után már szimulálhatja a hajtómű/motor meghibásodását.							
2.5.2 *V_1 és V_2 között			P	X		Csak FFS M	
2.6 Megszakított felszállás a V1 elérése előtti			P→	→X		M	
3. RÉSZ							
3. REPÜLÉSI MANŐVEREK ÉS ELJÁRÁSOK 3.1 Fordulók spoilerekkel és anélkül			P→	→			
3.2 Kritikus Mach-szám elérése, lökéshullám és Mach belengés létrehozása, és további speciális repülési jellemzők (pl. holland-orsó)			P→	→X „A” nem hasz-nálhat ó			
3.3 A rendszerek normál működtetése és a hajtómű-ellenőrző panel kezelése	P→	→	→	→			

	Gyakorlati képzés					ATPL/TÍPUS JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások (beleértve MCC)	OTD	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.4 A következő rendszerek normál, és rendellenes üzemeltetése:						M	Minimum 3 rendellenes üzemeltetést kötelező választani a 3.4.0-3.4.14 közül
3.4.0 Hajtómű (amennyiben szükséges, légcsavar)	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 rendszerek	P→	→	→	→			
3.4.7 Jégtelenítő és jegesedést gátló rendszer, szélvédőüveg fűtése	P→	→	→	→			
3.4.8 Robotpilóta/ flight director	P→	→	→	→			
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, fedélzeti számítógép rendszer (FMS)	P→	→	→	→			
3.4.12 Futóművek és fékrendszer	P→	→	→	→			
3.4.13 Orrsegédszárny és fékszárny rendszer	P→	→	→	→			
3.4.14 Segédhajtóművek (APU)	P→	→	→	→			

	Gyakorlati képzés					ATPL/TÍPUS JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások (beleértve MCC)	OTD	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot befejezték.	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.6 Rendellenes és vészhelyzeti eljárások:						M	Minimum 3 gyakorlatot kötelező választani a 3.6.1-3.6.9 közül
3.6.1 tűzesetek, pl. hajtómű, APU, kabin, raktér, pilótakabin, szárny és elektromos tüzek és vészkiürítés.		P→	→	→			
3.6.2 Füst ellenőrzése és megszüntetése		P→	→	→			
3.6.3 Hajtómű meghibásodás, leállítás és újraindítás biztonságos magasságon		P→	→	→			
3.6.4 Üzemanyag vészleeresztés (szimulált)		P→	→	→			
3.6.5 Szélnyírás felszállásnál/leszállásnál			P	X		Csak FFS	
3.6.6 Szimulált kabinnyomás meghibásodás/ Vészsüllyedés			P→	→			
3.6.7 Hajózó személyzeti tag cselekvésképtelenné válása		P→	→	→			
3.6.8 Más vészeljárások a repülőgép Repülési Kézikönyvének megfelelően		P→	→	→			
3.6.9. ACAS esemény	P→	→	→			Csak FFS	
3.7 Nagy bedöntésű fordulók 45°-os bedöntéssel, 180°-360° jobbra és balra		P→	→	→			
3.8 Átesés korai felismerése és megakadályozása (átesés jelző működéséig) felszállási konfigurációban (fékszárnnyal felszállási helyzetben), utazó repülési és leszállási helyzetben, (fékszárny leszállási helyzetben, kiengedett futómű)			P→	→			
3.8.1 Teljes átesésből való felvétel az átesés figyelmeztető rendszer aktiválása után emelkedési, utazó és megközelítési konfigurációval.			P	X			

	Gyakorlati képzés					ATPL/TÍPUS JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások (beleértve MCC)	OTD	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
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 feet)							
3.9.3.1 *Kézzel, FD nélkül			P→	→		M (csak jártassági vizsga esetében)	
3.9.3.2 *Kézzel, FD-vel			P→	→			
3.9.3.3 *Robotpilótával			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. Azokkal a repülőgépekkel, amelyek nem mint szállító repülőgépek (JAR/FAR 25), vagy nem, mint regionális repülőgépek (SFAR 23) lettek minősítve, a szimulált egyhajtóműves megközelítést és az azt követő átstartolást a 3.9.4 pontban leírt nem precíziós megközelítéssel együtt kell végrehajtani. Az átstartolást akkor kell elkezdeni, amikor a közzétett akadálymentes átrepülési magasságot/szintet (OCA/OCH) elérték, a minimális elhatározási magasság/szint (MDA/MDH) elérése előtt, mely min. 500 ft-vel van a futópálya magassága fölött. Azoknál a repülőgépeknél, amelyeknek ugyanolyan a teljesítménye a felszálló tömegre és a levegő sűrűségére vonatkozóan, mint a szállító kategóriájú repülőgépeknek, az oktató szimulálhatja a hajtómű meghibásodást a 3.9.3.4 pont szerint.			P→	→		M	

	Gyakorlati képzés					ATPL/TÍPUS JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások (beleértve MCC)	OTD	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3.9.4 * NDB, vagy VOR/LOC-megközelítés egészen MDH/A-ig.			P*→	→		M	
3.9.5 Körözési eljárás a következő feltételek mellett: (a) * megközelítés az engedélyezett minimális körözési megközelítési magasságon az érintett repülőtéren a helyi műszeres megközelítés berendezések alkalmazásával, szimulált műszeres repülési feltételek között; <u>ezt követően:</u> (b) körözéses megközelítés másik futópályához, legalább 90°-os eltéréssel a leszállópálya középvonalától, az (a) pontban említett engedélyezett minimális körözési megközelítési magasságon; Megjegyzés: amennyiben az a) és b) pont ATC okok miatt nem lehetséges, szimulált alacsony látás melletti megközelítési eljárást lehet végrehajtani.			P*→	→			
4. RÉSZ							
4. MEGSZAKÍTOTT MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK 4.1 *Megszakított megközelítés működő hajtóművekkel/motorokkal* ILS megközelítés után az elhatározási magasságig.			P*→	→			
4.2 *Egyéb megszakított megközelítési eljárások			P*→	→			
4.3* Átstartolás kézzel, szimulált meghibásodott hajtóművel/motorral, műszeres megközelítéskor a DH/MDH vagy MAP eléréséig			P*→	→		M	
4.4 Megszakított leszállás 15 m (50 feet) magasan a futópálya küszöb fölött és átstartolás			P→	→			

	Gyakorlati képzés					ATPL/TÍPUS JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások (beleértve MCC)	OTD	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
5. RÉSZ							
5. LESZÁLLÁS 5.1 ILS megközelítés után a DH-n áttérés vizuális repülésre, normál leszállás.			P				
5.2 Leszállás szimulált beszorult vízszintes vezérsíkkal, nem megfelelő trim állásban.			P→	„A” nem haszn.			
5.3 Oldalszélben történő leszállás (ha a repülőgéppel végrehajtható)			P→	→			
5.4 Forgalmi kör és leszállás végrehajtása nem kiengedett, vagy részlegesen kiengedett fék- és orrsegédszárnnyal.			P→	→			
5.5 Leszállás szimulált motor/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		Csak jártassági vizsga esetében M FFS	

Általános megjegyzések:

Speciális követelmények érvényesek típusjogosítás kiterjesztéséhez olyan műszeres megközelítés végrehajtásra, amely 200 láb (60m) alatti elhatározási magassággal jár, pl. CAT-II/III üzemelés
(Lásd e melléklet E-Fejezet 1.180 pont)

	Gyakorlati képzés					ATPL/TÍPUS JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások (beleértve MCC)	OTD	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
6. RÉSZ							
6. Kiegészítő felhatalmazás olyan típus jogoítához, amely a műszeres megközelítés végrehajtásakor 200 ft (60m) alatti elhatározási magasságra (CAT II/III) vonatkozik A követező manőverek és eljárások a minimális képzési követelmények, amely megengedik a 200 ft (60m) elhatározási magasság alatti műszeres megközelítési eljárást. A következő műszeres megközelítés és megszakított megközelítési eljárások esetében használni kell minden, a repülőgép típusalkalmassági bizonyítványában előírt műszeres megközelítési berendezést, melyeket a 200' ft (60m) elhatározási magasságig és az alatt történő megközelítésekre alkalmazható.							
6.1 *Megszakított felszállás minimálisan engedélyezett RVR esetén.			P*→	→X „A" nem haszn.		M*	
6.2 *ILS megközelítés Szimulált műszeres repülési feltételek között az alkalmazható DH szintjére való süllyedéssel, repülési iránymutató rendszer használatával. A személyzet együttműködésére vonatkozó standard eljárásokat (feladatmegosztás, vezényszavak, keresztellenőrzés, kölcsönös informálás) figyelembe kell venni.			P→	→		M	

	Gyakorlati képzés					ATPL/TÍPUS JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások (beleértve MCC)	OTD	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
6.3 *Átstartolás a DH elérésekor végrehajtott 6.2 szerinti megközelítés után. A képzésnek tartalmaznia kell a következőket: átstartolás (szimulált) nem megfelelő RVR, szélnyírás miatt, nem megengedhető eltérés a megközelítési határértékektől, és földi/fedélzeti berendezések meghibásodásakor a DH eléréséig, valamint átstartolás szimulált fedélzeti berendezés meghibásodáskor.			P→	→		M*	
6.4 *Leszállás(ok) DH-n megállapított vizuális feltételek esetében a műszeres közelítést követően. Különleges repülés irányító rendszertől függően, automata leszállást kell végrehajtani.			P→	→		M	

MEGJEGYZÉS: CAT II/ III műveleteket az üzemeltetési szabályzatban foglaltaknak megfelelően kell végrehajtani.

16. függelék

Egymotoros és többmotoros egypilótás repülőgépre, osztály/típusjogosítás/képzés/jártassági vizsga és készség ellenőrzés tartalma

(Lásd 1.240 - 1.262 és 1.295 pontokat)

1. Az alábbi jelölések jelentése a következő:

P = A képzést parancsnok-pilótaként kell végrehajtani az osztály/típusjogosítás kiadásához (értelemszerűen)

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

2. A gyakorlati képzést legalább olyan képzési berendezésen kell végrehajtani, amely szinten a „P" betű jelölve van, vagy végrehajtható bármely magasabb szintű berendezésen, ahol a → -lal jelölik.

A következő betűrövidítéseket alkalmazzák a képzési eszközök ismertetésére:

A = Repülőgép
FFS = Repülési szimulátor
FTD = Repülésgyakorló berendezés (beleértve FNPT II-t többmotoros osztályjogosításhoz)

3. Amennyiben a 3B. oszlopban és a többmotoros 6. oszlopban a csillag jelölést (*) alkalmazzák, akkor az adott feladatot csak műszerek alapján szabad végrehajtani, ha a jártassági vizsga vagy készség ellenőrzése magában foglalja a műszerjogosítás meghosszabbítását/megújítását is. Amennyiben a csillaggal jelölt tételeket nem kizárólag műszeresen hajtják végre a jártassági vizsga vagy a készség ellenőrzés során, úgy a típus/osztályjogosítást csak VFR körülmények közti repülésre le kell korlátozni.

4. Csak VFR-re vonatkozó típus/ vagy többmotoros osztályjogosítás meghosszabbításához a 3A. részt kell teljesíteni, amikor a kérelmező nem rendelkezik a megelőző 12 hónapban az előírt 10 útvonalszakaszú repülési gyakorlattal. Ha a 3B részt teljesítették, akkor a 3A részt nem kell teljesíteni.

5. A jártassági vizsga/készség ellenőrzés oszlopában az „M" betű a kötelezően végrehajtandó gyakorlatokat jelenti, vagy ahol több feladat van, ott az azok közötti választás lehetőségét jelenti.

6. Amennyiben a készség ellenőrzés egypilótás repülőgépen többpilótás üzemeltetéssel történik, összhangban a légijárművek üzemben tartására vonatkozó jogszabályban leírtakkal, akkor a típus/osztályjogosítást többpilótás jogosításra kell korlátozni.

7. Repülési szimulátort vagy FNPT II-t kell használni a típus, vagy többmotoros osztályjogosításhoz szükséges gyakorlati képzésre, ha a repülési szimulátor vagy az FNPT II használata a jóváhagyott típus/osztályjogosítás tanfolyam része. A következő szempontokat kell alkalmazni a tanfolyam engedélyezésekor:

a) JAR-STD-szerint minősített repülési szimulátor vagy az FNPT II;
b) az oktató és a vizsgáztató képzettsége;
c) a szimulátor vagy FNPT II képzés mennyisége a tanfolyam alatt; és
d) a képzés alatt álló pilóta képzettsége és előzetes tapasztalata.

	Gyakorlati képzés				TÍPUS/OSZTÁLY-JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások	FTD	FFS	A	Oktató nevének kezdőbetűi, ha a képzési feladatot befejezték.	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató nevének kezdőbetűi a vizsga végén
1. RÉSZ						
1. INDULÁS 1.1 Repülés előtti ellenőrzés áll: - Dokumentációk kitöltéséből; - Súly és terhelés számításból; - Időjárás eligazításból						
1.2 Repülés előtti ellenőrzés Belső/Külső			P		M	
1.3 Hajtóműindítás: Normál Meghibásodásokkal	P→	→	→		M	
1.4 Gurulás		P→	→		M	
1.5 Indulás előtti ellenőrzés: Motor (próba)ellenőrzés (ha alkalmazható)	P→	→	→		M	
1.6 Felszállási eljárás: Normál, a Repülési Kézikönyvnek megfelelő fékszárny helyzettel Oldalszél esetében (ha a feltételek rendelkezésre állnak)		P→	→			
1.7 Emelkedés: Vx/Vy Irányra fordulás Repülési szint eléréséig		P→	→		M	
1.8 ATC összeköttetés R/T eljárások						
2 RÉSZ						
2. REPÜLÉSEK VÉGREHAJTÁSA (VFR) 2.1 Egyenes vonalú vízszintes repülés, különböző sebességgel, egyben repülés kritikusan alacsony sebességgel, fékszárnnyal és fékszárny nélkül (beleértve a V_{MCA} 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). Clean konfiguráció (ii). közelítés áteséshez süllyedő fordulóban megközelítési konfigurációban és teljesítménnyel (iii). közelítés áteséshez leszállási konfigurációban és teljesítménnyel (iv). közelítés áteséshez emelkedő fordulóban, felszállási fékszárnnyal és emelkedési teljesítménnyel (csak egymotoros repülővel)		P→	→		M	

	Gyakorlati képzés				TÍPUS/OSZTÁLY-JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették.	Ell. Hely / FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
2.4 Robotpilóta és FD használata kézi vezérléssel, ha alkalmazható (a 3. oszlopban is el lehet végezni)		P→	→		M	
2.5 ATC összeköttetés R/T eljárásoknak megfelelően						
3A RÉSZ						
3. ÚTVONAL ELJÁRÁSOK VFR KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT (Lásd még 1.240 3. Függelék 3 és 4 pont) 3A.1 Repülési terv, helymeghatározás, térképolvasás			P			
3A.2 Magasság, irány és sebesség folyamatos tartása			P			
3A.3 Folyamatos tájékozódás, időmérés, ETA-ra való érkezés és annak frissítése			P			
3A.4 Rádió navigációs berendezések használata (ha alkalmazható)			P			
3A.5 Repülés végrehajtása, (fedélzeti napló, útvonalra eső üzemanyag ellenőrzés, rendszerek és jegesedés)			P			
3A.6 ATC összeköttetés, R/T eljárások			P			
3B RÉSZ						
3B MŰSZERREPÜLÉS 3B.1* Műszeres indulási eljárások		P→	→		M	
3B.2* Műszeres 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	
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 gyakorlása, Egykanalas fordulók. Bonyolult helyzetből való kivétel.	P→	→	→		M	
3B.7* Siklópálya és iránysáv adók meghibásodása	P→	→	→			

	Gyakorlati képzés				TÍPUS/OSZTÁLY-JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették.	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
3B.8 *ATC összeköttetés, R/T eljárások						
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	
4.4 Oldalszélben történő leszállás, ha a körülmények megfelelőek		P→	→			
4.5 Bejövetel és leszállás, levett gázzal, 2000' futópálya fölötti magasságból (csak egymotoros repülőgéppel)		P→	→			
4.6 Átstartolás minimális magasságról		P→	→		M	
4.7 Éjszakai átstartolás és leszállás (ha alkalmazható)	P→	→	→			
4.8 ATC összeköttetés, R/T eljárások						
5. RÉSZ						
5. NORMÁLISTÓL ELTÉRŐ ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK (Ez a rész az 1-4 részekkel kombinálható) 5.1 Megszakított felszállás egy ésszerű sebességhatáron		P→	→		M	
5.2 Szimulált motor meghibásodás felszállás után (csak egymotoros repülők)			P		M	
5.3 Szimulált kényszerleszállás teljesítmény nélkül (csak egymotoros repülők)			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)	P→	→	→			
5.6 ATC összeköttetés, R/T eljárások						

	Gyakorlati képzés				TÍPUS/OSZTÁLY-JOGOSÍTÁS Jártassági vizsga / készség ellenőrzés	
Manőverek/Eljárások	FTD	FFS	A	Oktató aláírása, ha a képzési feladatot teljesítették.	Ell. Hely FFS vagy A	Vizsgáztató aláírása a vizsga végén
6. RÉSZ						
6. SZIMULÁLT ASZIMMETRIKUS REPÜLÉS (Ez a rész az 1 – 5 részekkel kombinálható) 6.1* Szimulált hajtómű meghibásodás felszállás közben (biztonságos magasságon, ha nem FFS-n vagy FNPT II-n végzik)	P→	→	→X		M	
6.2* Megközelítés és átstartolás aszimmetrikus teljesítménnyel	P→	→	→		M	
6.3* Megközelítés és teljes megállásos leszállás, aszimmetrikus teljesítménnyel	P→	→	→		M	
6.4 ATC összeköttetés, R/T eljárások						

17. függelék

A műszerjogosítás (IR) beszámítása a típus/osztályjogosítás készség ellenőrzésének részeként

A beszámítást csak akkor lehet figyelembe venni, ha a engedélyes meghosszabbította a műszerjogosítását (IR) egymotoros és egypilótás többmotoros repülőgépekre (értelemszerűen)

Amikor a készség ellenőrzés IR-t is tartalmaz és az engedélyes rendelkezik érvényes:	A beszámítás a készség ellenőrzés IR részére érvényes a következőknél:	
(1)	(2)	
Többpilótás típusjogosítással	a. SE osztályjogosítás* b. SE típusjogosítás* c. SP ME osztály- és típusjogosítás, a beszámítás csak a 16. függelék 3b részére érvényes	(a)
SP ME típusjogosítással, egypilótás üzemeléssel	a. SP ME osztályjogosítás, és b. SE osztály és típusjogosítás	(b)
SP ME típusjogosítással, de többpilótás üzemelésre korlátozva	a. SP ME osztályjogosítás*, és b. SE osztály és típusjogosítás*	(c)
SP ME osztályjogosítással, egypilótás üzemeléssel	a. SE osztály és típusjogosítás, és b. SP ME típusjogosítás	(d)
SP ME osztályjogosítással, de többpilótás üzemelésre korlátozva	a. SE osztály és típusjogosítás*, és b. SP ME típusjogosítás*	(e)
SP SE osztályjogosítással	SE osztály- és típusjogosítás	(f)
SP SE típusjogosítással	SE osztály- és típusjogosítás	(g)

* Feltéve, ha a megelőző 12 hónapban legalább 3 IFR indulást és megközelítést hajtottak végre egypilótás (SP) osztály-, vagy típusjogosítású repülőgépen egypilótás üzemben.

18. függelék

Nagy teljesítményű egypilótás repülőgépek kiegészítő elméleti tanfolyama az osztály/ típusjogosításhoz

(Lásd 1.251 pont, 22. 44. függelék, 15. melléklet 6. függelék)

KÉPZÉS NAGYTELJESÍTMÉNYŰ REPÜLŐGÉPEKRE (HPA)

1. Az elméleti tanfolyam célkitűzése, hogy megfelelő tudással lássa el a kérelmezőt a nagy sebességgel és nagy magasságon üzemelni képes repülőgépek működtetéséről és azokról a légijármű rendszerekről, amelyek ehhez az üzemeléshez szükségesek.

2. A Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága által kibocsátott ATPL(A) engedéllyel rendelkező kérelmező, vagy aki ATPL(A) elméleti tanfolyamot végzett, úgy tekinthető, hogy megfelelt e melléklet 1.251(a)(3) pontjában előírt követelményeknek.

3. A HPA elméleti vizsga teljesítése nem számítható be a későbbiekben a CPL(A), IR(A), vagy ATPL(A) kiadásához szükséges elméleti vizsgába.

KÉPZÉSI SZERVEZETEK

4. A HPA elméleti képzését olyan FTO végezheti, amely jogosítással rendelkezik ATPL(A) elméleti tanfolyam tartására. TRTO is szervezhet HPA osztály/típusjogosítás tanfolyamot, de az ilyen tanfolyamhoz külön jóváhagyás szükséges. A tanfolyamot végző szervezetnek igazolnia kell, hogy a kérelmező elvégezte az elméleti tanfolyamot és számot adott tudásáról; amely követelmény a nagy teljesítményű repülőgépek típus/osztályjogosítás gyakorlati képzés megkezdéséhez.

A TANFOLYAM MENETE

5. Nincs kötelező minimum, vagy maximum időtartama az elméleti tanfolyamnak, amely távoktatás során is elvégezhető. A tanfolyam tantárgyai és az írásbeli vizsga követelményei a táblázatban találhatók.

A fő tárgyak nevei csupa nagybetűvel vannak szedve, a tematika által felölelt tárgyak a tárgy sorszáma mellett normális betűtípussal vannak szedve. A tantárgyak sorszámai e melléklet 32. függelékében található elméleti tanfolyam tematikájára hivatkozik. A tematika általánosan tartalmazza az oktatandó területeket, és a vizsga tartalmazza az összes tantárgyat, függetlenül attól, hogy azok mennyire vonatkoznak az adott típusú/osztályú repülőgépre.

Tantárgy Ref.:	Tanterv tartalma:
021 00 00 00	REPÜLŐGÉP SZERKEZETE ÉS RENDSZERE, ELEKTROMOS RENDSZER ÉS HAJTÓMŰ
021 02 02 01 -tól 021 02 02 03	Váltakozó áram – általános (AC) Generátorok AC áram elosztás
021 01 08 03	Nyomásrendszer (Levegőrendszer- dugattyús motoroknál)
021 01 09 04	Nyomásrendszer (Levegőrendszer- sugárhajtóműnél és turbopropnál)
021 03 01 06 021 03 01 07 021 03 01 08 021 03 01 09	Motor teljesítmény – dugattyús motoroknál Teljesítmény-növelés (turbo/feltöltő) Üzemanyag Keverék
021 03 02 00 -tól 021 03 04 09	Sugárhajtóművek
021 04 05 00	Repülőgép oxigén berendezései
032 02 00 00	B TELJESÍTMÉNY-OSZTÁLY – TÖBBMOTOROS REPÜLŐGÉPEK
032 02 01 00 -tól 032 02 04 01	Nem a JAR/FAR-25 alatt igazolt többmotoros repülőgépek teljesítménye- A teljes témakör
040 02 00 00	EMBERI TÉLJESÍTMÉNY
040 02 01 00 -tól 040 02 01 03	Alapvető emberi fiziológia és Nagy magasságú környezet hatása
050 00 00 00	METEOROLÓGIA- SZELEK ÉS REPÜLÉSRE VESZÉLYES JELENSÉGEK
050 02 07 00 -tól 050 02 08 01	Nagy magasságú szelek (Jetstreamek) CAT Hullám felhők
050 09 01 00 -tól 050 09 04 05	Repülésre veszélyes jelenségek Jegesedés és turbulencia Zivatarok
062 02 00 00	ALAPVETŐ RADAR ISMERETEK
062 02 01 00 -tól 062 02 05 00	Alapvető radar ismeretek Fedélzeti időjárás radarok SSR
081 00 00 00	REPÜLÉS ELMÉLET –REPÜLŐGÉP
081 02 01 00 -tól 081 02 03 02	Transzszónikus aerodinamika Mach-szám/Lökéshullámok Átesési határ/Aerodinamikai csúcsmagasság

VIZSGA

6. Az írásbeli vizsgának legalább 60 feleletválasztós kérdést kell tartalmaznia, melyet tantárgyanként szét lehet bontani, az FTO/TRTO döntése alapján. A vizsgázónak legalább 75%-ot kell teljesíteni.

19. függelék

Típus/osztály jogosítások jártassági vizsgáihoz és készség ellenőrzéseihez kapcsolódó elméleti tanfolyamok követelménye

(Lásd 1.261(a) pont, 45. függelék)

1. Az elméleti ismeretek oktatását olyan felhatalmazott oktató végezheti, aki rendelkezik megfelelő típus/osztályjogosítással, vagy bármely olyan oktató is, aki megfelelő tapasztalattal, repülési ismeretekkel rendelkezik a légijárműre vonatkozóan. Pl. fedélzeti mérnök, karbantartó mérnök, repülés üzemi tiszt stb.

2. Az elméleti oktatás lefedi e melléklet 45. függeléke szerinti tematikában foglaltakat, az adott repülőgép típusnak/osztálynak megfelelően. A repülőgépen lévő berendezések, és rendszerek figyelembe vételével az oktatásnak minimálisan tartalmaznia kell az alábbiakat:

a) A repülőgép szerkezete és felszereltsége, ezek normális üzemeltetése és a rendszerek meghibásodásai

- Méretek
- Hajtóművek, segédhajtóművekkel együtt
- Üzemanyagrendszer
- Nyomás és légkondicionáló rendszer
- Jégtelenítő rendszer, ablaktörlő, eső lepergető rendszer
- Hidraulika rendszer
- Futóművek
- Repülőgép kormányrendszer, felhajtóerő növelő berendezések
- Elektromos rendszerek
- Műszerek, rádió, radar és navigációs berendezések
- Pilótakabin, utastér és csomagterek
- Mentőfelszerelések

b) Korlátozások

- Általános korlátozások
- Hajtóművek korlátozásai
- Rendszerek korlátozásai
- MEL (minimális berendezések listája)

c) Teljesítmények, repülés tervezése és figyelemmel kísérése

- Teljesítmények
- A repülés tervezése
- A repülés figyelemmel kísérése

d) Terhelés, súlypontszámítás és kiszolgálás

- Terhelés és súlypontszámítás
- Földi kiszolgálás

e) Vészhelyzeti eljárások

f) A típusjogosítások kiterjesztésének speciális követelményei a kevesebb, mint 200 láb (60m)-es elhatározási magassággal rendelkező műszeres megközelítések esetére

- Minimálisan szükséges berendezések, eljárások és korlátozások

g) Speciális követelmények „Glass Cockpit”-os repülőgépekre

- Elektronikus repülési műszer rendszerek (pl. EFIS, EICAS)

h) A repülőgép fedélzeti számítógépe (FMS)

3. A többpilótás repülőgép típusjogosítás első kiadásához kapcsolódó írásbeli, vagy számítógépes vizsgának legalább 100, a tanterv fő tantárgyai között megfelelően felosztott – feleletválasztós kérdést kell tartalmaznia. A vizsgázónak legalább 75%-ot kell teljesíteni a tematika minden egyes fő tantárgyából.

4. Az egypilótás többmotoros típus- és osztályjogosítás első kiadásához kapcsolódó írásbeli, vagy számítógépes vizsga feleletválasztós kérdéseinek száma a repülőgép bonyolultságától függ. A vizsgázónak legalább 75%-ot kell teljesíteni a vizsgán.

5. Egypilótás egymotoros repülőgépre történő jártassági vizsga és készség ellenőrzés során szóban is történhet az elméleti tudásszint felmérése, ekkor a vizsgáztató maga határozza meg, hogy a vizsgázó elérte-e a megfelelő szintet.

6. Többpilótás és egypilótás többmotoros repülőgépek esetén a készség ellenőrzéskor a vizsgázó elméleti ismereteit feleletválasztós kérdéssorral kell ellenőrizni.

20. függelék

A Nulla Repülési Idővel végrehajtandó típusjogosítás képzési tanfolyam jóváhagyása (ZFTT)

1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

ZFTT engedélyt a repülőgépek üzemben tartásáról szóló EK rendelet szerinti üzembentartó képzési szervezete, illetve olyan képzési szervezet kaphat, aki jóváhagyott megállapodással rendelkezik egy JAR OPS 1 szerinti üzembentartóval.
a) A képzési szervezet meggyőződik arról, hogy a jelölt megfelel a típusjogosító tanfolyam előkövetelményeinek.
b) A típusjogosítás az adott üzembentartóra korlátozódik, amíg a felügyelet alatti repülés be nem fejeződik.

2. ZFTT TÍPUSJOGOSÍTÓ TANFOLYAM JÓVÁHAGYÁSA

a) A repülési szimulátort a JAR-STD alapján kell minősíteni, és a felhasználónak rendelkeznie kell ZFTT légiközlekedési hatósági jóváhagyással. A jóváhagyás akkor adható ki, ha a repülési szimulátor az üzembentartó által repült repülőgép tulajdonságainak megfelel.

b) A ZFTT céljára jóváhagyott szimulátort az STD üzembentartó minőségbiztosítási rendszere szerint kell karbantartani. Amennyiben a szimulátor egyes elemei az oktatás során nem szükségesek, üzemen kívüli állapotban maradhatnak. Kivételt képeznek a mozgató és a vizuális rendszerek, amelyeknek mindig kell működniük.

c) Eltérő rendelkezés hiányában, a típusjogosítás tanfolyam során legalább hat további fel- és leszállást kell végrehajtani, a repülőgépek üzemben tartásáról szóló EK rendeletben meghatározottak szerint.

d) Az első ZFTT tanfolyam jóváhagyásához az üzembentartónak legalább egy éves, a repülőgépek üzemben tartásáról szóló EK rendeletben meghatározott Légijármű Üzembentartási Engedéllyel (AOC) kell rendelkeznie. A légiközlekedési hatóság engedélyével ez az időszak csökkenthető, amennyiben az üzembentartó és a TRTO gyakorlattal rendelkezik a típusjogosító képzésben.

e) A ZFTT jóváhagyásához az üzembentartónak legalább 90 napos üzemeltetési tapasztalattal kell rendelkeznie az adott repülőgéptípuson. Amennyiben a ZFTT-t olyan képzési szervezet kívánja végrehajtani, amely a repülőgépek üzemben tartásáról szóló EK rendeletben meghatározott üzembentartóval jóváhagyott megállapodással rendelkezik, a 90 napos üzemeltetési gyakorlati követelményt nem kell alkalmazni a TRI (A)-nak, ha a repülőgépek üzemben tartásáról szóló EK rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelt és a légiközlekedési hatóság által elfogadott gyakorlattal rendelkezik az adott repülőgép típuson, beleértve a fel- és leszállások követelményeit is.

f) A repülőgépek üzemben tartásáról szóló EK rendeletben meghatározott ellenőrzés összevonható a típusjogosító jártassági vizsgával. Amennyiben nem kerül összevonásra a tanfolyam, akkor kiegészítő képzést és a repülőgépek üzemben tartásáról szóló EK rendeletben meghatározotti ellenőrzést kell végrehajtani, a meghatározott szimulátor képzés előtt.

3. REPÜLÉSI TAPASZTALAT

A ZFTT tanfolyamon résztvevő pilótának rendelkeznie kell, többpilótás sugárhajtóműves szállító repülőgépen, vagy, legalább 10 tonna MTOM tömeggel rendelkező, és/vagy legalább 19 utas befogadására alkalmas többpilótás turbólégcsavaros típuson:

a) Minimum 1500 repült órával, vagy 250 útvonalszakasszal, ha a használt repülési szimulátor minősítése CG, vagy C szintű, vagy a tanfolyam során ideiglenes C minősítésű szimulátort használnak.
b) Minimum 500 repült órával, vagy 100 útvonalszakasszal, ha a használt repülési szimulátor minősítése DG, vagy D szintű, vagy a tanfolyam során ideiglenes D minősítésű szimulátort használnak.

Amennyiben a pilóta a turbólégcsavaros repülőgépet felcseréli sugárhajtású repülőgépre, vagy a sugárhajtásúról a turbólégcsavaros repülőgépre, jóváhagyott kiegészítő szimulátor képzést ír elő a légiközlekedési hatóság.

21. függelék

MCC tanfolyam (repülőgép)

(Lásd 1.261(d) pont, 47. 48. függelék)

1. A tanfolyam célkitűzése az MCC megfelelő szintre fejlesztése, a többpilótás, többhajtóműves repülőgép IFR alatti biztonságos üzemeltetése céljából, és meggyőződni arról, hogy:

a) A parancsnokpilóta teljesíti feladatait és döntéshozói funkcióját függetlenül attól, hogy repülést végző (PF) vagy repülést kiszolgáló pilóta (PM) szerepkörben van-e.
b) A repülést végző (PF) és a repülést kiszolgáló pilóta (PM) feladatait világosan meghatározták és elosztották, úgy, hogy a repülést végző pilóta (PF) a teljes figyelmét a légijármű vezetésére fordíthatja.
c) A személyzet megfelelő módon együttműködik normális, a normálistól eltérő, vagy vészhelyzetekben.
d) A keresztellenőrzés, tájékoztatás és támogatás biztosítva legyen a repülés teljes időtartamában.

OKTATÓK

2. Az MCC képzés oktatói legyenek teljesen tisztában az emberi tényezőkkel és a CRM-mel. Legyenek naprakész ismereteik az emberi tényezők tanításának legújabb módszereiről és CRM technikákról.

ELMÉLETI ISMERETEK

3. Az elméleti ismeretek tematikáját e melléklet 47. függeléke tartalmazza. A jóváhagyott MCC elméleti ismereti tanfolyamnak legalább 25 órából kell állnia.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

4. A repülési képzés tematikáját e melléklet 47. függeléke tartalmazza.

A TANFOLYAM TELJESÍTÉSÉT IGAZOLÓ BIZONYÍTVÁNY

5. A tanfolyam sikeres befejezése után a kérelmező számára bizonyítvány adható. (48. függelék)

JÓVÁÍRÁS

6. A helikopteres MCC tanfolyamot igazoló mentességet élvez e melléklet 47. függelékében kiadott elméleti ismeretek tanrendi követelményeinek teljesítése alól.

G FEJEZET – LÉGITÁRSASÁGI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (Repülőgép) – ATPL(A)

1.265 Minimális életkor

Az ATPL(A) kérelmezőjének legalább 21 évesnek kell lennie.

1.266 Iskolai végzettség

Az ATPL(A) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

1.275 Előjogok és feltételek

a) *Előjogok.*

1. Gyakorolhatja a PPL(A), a CPL(A) és az IR(A) engedélyes minden előjogát, és
2. Légiszállításban résztvevő repülőgépeken parancsnokpilótaként, vagy másodpilótaként tevékenykedhet.

b) *Feltételek.* Annak az ATPL(A) kérelmezőnek, aki megfelel e melléklet 1.265, 1.270 és 1.280 – 1.295 pontjaiban meghatározott feltételeknek, teljesítenie kell az ATPL(A) kiadásának követelményeit, beleértve a jártassági vizsgán használt repülőgép típusjogosítás kiadásához szükséges követelményeket is.

Megjegyzés: Az ATPL(A) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

1.280 Tapasztalat és jóváírás

a) Az ATPL(A) kérelmezőnek repülőgépeken legalább 1500 óra repült idővel kell rendelkeznie, amelyből legfeljebb 100 órát hajtott végre FFS-en vagy FNPT-n, de maximum 25 órát FNPT-n és amiből legalább:

1. 500 órát repült többpilótás üzemeltetés során, olyan repülőgépen, amely JAR/FAR 25 szállítókategóriának, JAR/FAR 23 regionális kategóriának, vagy BCAR, vagy AIR 2051 kategóriának minősített;
2. 250 órát repült parancsnokpilótaként, vagy teljesített legalább 100 órát parancsnokpilótaként és 150 órát másodpilótaként, miközben parancsnokpilóta feladatokat látott el egy parancsnokpilóta felügyelete alatt, és a felügyelet módja légiközlekedési hatóság által elfogadott;
3. 200 órát repült útvonalon, melyből legalább 100 órát parancsnokpilótaként teljesített, vagy másodpilótaként parancsnokpilóta feladatokat látott el egy parancsnokpilóta felügyelete alatt, és a felügyelet módja a légiközlekedési hatóság által elfogadott;
4. 75 óra műszeres időt teljesített, melyből a műszeres földi idő nem lehet több 30 óránál; és
5. 100 óra éjszakai repülést teljesített, melyet parancsnokpilótaként, vagy másodpilótaként hajtott végre.

b) 1. Pilóta szakszolgálati engedély, vagy ezzel egyenértékű okmány - amely más légijármű kategóriára érvényes - engedélyese részére beszámítható e melléklet 1.155 pontjában foglalt légijármű kategóriákra érvényes repülési idő, kivéve a helikopterrel végrehajtott repülés idejét, amelyből legfeljebb 50 százalék számítható be az (a) pont alatt szereplő repült idő követelmények teljesítésekor.

2. Fedélzeti mérnök szakszolgálati engedély engedélyese részére a fedélzeti mérnökként repült idő 50 százaléka, de legfeljebb 250 óra beszámítható. Ez a 250 óra az (a) pontban szereplő 1500 óra követelménybe, illetve az (a)(1) alpont alatt lévő 500 óra követelménybe beszámítható, feltéve, hogy az 1.280 pont alapján megszerzett összes jóváírás nem haladja meg a 250 órát.

c) A szükséges tapasztalatot e melléklet 1.295 pontjában leírt jártassági vizsga letétele előtt kell megszerezni.

1.285 Elméleti ismeretek

(Lásd 22. függelék)

a) *Tanfolyam.* Az ATPL(A)-t kérelmezőnek el kell végeznie valamely FTO jóváhagyott elméleti tanfolyamát. Annak a kérelmezőnek, aki nem kapott elméleti képzést integrált tanfolyam oktatása keretében, e melléklet 22. függelékében előírt tanfolyamot kell elvégeznie.

b) *Vizsga.* Az ATPL(A) kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy az ATPL(A) engedélyes előjogainak megfelelő tudással rendelkezik és e melléklet J fejezetében előírt követelményeknek megfelel.

Megjegyzés: A 22. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.285 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.290 Repülési képzés

(Lásd 21. 47. függelék)

Az ATPL(A) kérelmezőnek rendelkeznie kell CPL(A) szakszolgálati engedéllyel, többmotoros műszerjogosítással (A), valamint e melléklet 1.261(d) pontjában előírt MCC képzettséggel.

Megjegyzés: A 21. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.261(d) ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.295 Jártasság

a) Az ATPL(A) kérelmezőnek bizonyítani kell parancsnokpilótaként alkalmasságát legalább kétpilótás típusalkalmassággal rendelkező repülőgépen IFR szerint, valamint e melléklet 14. 15. függelékében leírt eljárások és manőverek végrehajtását olyan szinten, mely az ATPL(A) engedélyestől elvárható.

b) Az ATPL(A) jártassági vizsga egyidejűleg a szakszolgálati engedély kiadásához szükséges jártassági vizsgaként is szolgálhat, és a vizsgán használt repülőgép típusjogosításának meghosszabbításához szükséges készség ellenőrzésnek is elfogadható. A jártassági vizsga összevonható a többpilótás típusjogosítás kiadásához szükséges jártassági vizsgával.

22. függelék

ATPL(A) – Modulrendszerű elméleti tanfolyam

(Lásd 1.285 pont, 32. függelék, 15. melléklet 3. függelék)

1. A tanfolyam célja, az ATPL(A)-hoz szükséges elméleti tudásszint megszerzése azoknak a pilótáknak, akik nem részesültek integrált tanfolyamon elméleti képzésben.
2. A kérelmezőnek, aki ATPL(A) modulrendszerű elméleti képzésen kíván részt venni, egy FTO HT-jének felügyelete mellett el kell végeznie egy 650 órás (1 óra=60 perc) ATPL elméleti képzést 18 hónap időtartam alatt. A kérelmezőnek a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága által kibocsátott PPL(A) engedéllyel kell rendelkeznie.

2.1. A CPL(A)/IR-rel rendelkezők elméleti képzése 350 órával csökkenthető.

2.2. A CPL(A)-val vagy az IR(A)-val rendelkezők elméleti képzése 200 órával csökkenthető.

3. Az FTO-nak a tanfolyam megkezdése előtt meg kell győződnie arról, hogy a kérelmező megfelelő matematikai és fizikai elméleti tudással rendelkezik, ami biztosítja a tanfolyam tartalmának megértését.

4. A képzésnek magában kell foglalnia az összes elemet, amelyet e melléklet 32. függeléke szerinti tanterv tartalmaz. A jóváhagyott tanfolyamnak tartalmaznia kell szabályos tantermi foglalkozást, valamint tartalmazhat a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott interaktív videó, audió, dia előadás, tanulószoba, számítógépes alapképzés (CBT) és egyéb média eszközök alkalmazását. A tanfolyam egyes részei jóváhagyott távoktatási (levelező) tanfolyam keretében is megtarthatóak a Képzési Kézikönyvben meghatározottak alapján.

H FEJEZET – OKTATÓI JOGOSÍTÁSOK (Repülőgép)

1.300 Oktatás - Általános követelmények

a) Pilóta szakszolgálati engedély vagy egyéb jogosítás megszerzésére irányuló oktatói tevékenységet az a személy végezhet, aki rendelkezik:

1. pilóta szakszolgálati engedéllyel, oktatói jogosítással; vagy
2. az alábbi esetekben a légiközlekedési hatóság által kiadott, egyedi felhatalmazással:

(i) új repülőgép bevezetése; vagy
(ii) olyan régi repülőgép, vagy speciális gyártású repülőgép lajstromozása, amelyekre senkinek sincs oktatói jogosítása; vagy
(iii)ha a képzést nem JAA tagállamban hajtják végre, és az oktató nem rendelkezik JAR – FCL engedéllyel (lásd e melléklet 23. függelék).

b) Repülésgyakorló berendezésen oktatást az végezhet, aki rendelkezik FI(A), TRI(A), IRI(A), CRI(A), jogosítással, vagy MCCI(A), SFI(A), STI(A) felhatalmazással.
Az (a)(2) pontban foglaltak érvényesek a repülésgyakorló berendezésen végzett oktatásra is.

1.301 Iskolai végzettség

Az oktatói jogositást kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie

1.305 Oktatói jogosítások és felhatalmazások – Rendeltetések

Oktatói kategóriák:

a) Repülés-oktatói jogosítás – repülőgép (FI(A));
b) Típusjogosítás oktató jogosítás – repülőgép (TRI(A));
c) Osztályjogosítás oktató jogosítás– repülőgép (CRI(A));
d) Műszerjogosítás oktató jogosítás – repülőgép (IRI(A));
e) Földi repülés-gyakorló berendezésen repülés-oktatói felhatalmazás – repülőgép (SFI(A));
f) Repülő személyzeti együttműködés oktatói felhatalmazás– repülőgép (MCCI(A));
g) Földi repülés-gyakorló berendezésen kiképző-oktatói felhatalmazás - repülőgép (STI(A));

1.310 Oktatói jogosítás – Általános követelmények

a) *Alapvető követelmények:* az oktatónak rendelkeznie kell:
(i) legalább az adott oktatási feladatnak megfelelő engedéllyel, képesítéssel, jogosítással, valamint
(ii) pilótaként legalább 15 óra gyakorlattal, azon a repülőgép típuson, vagy osztályon, amelyen az oktatás folyik
(iii) az oktatás ideje alatt rendelkeznie kell az adott repülőgép típusra, vagy osztályra vonatkozó parancsnoki jogosítással.
b) *Többszörös jogosítások*. Az e fejezetben megadott képzettségi és tapasztalati követelményeknek megfelelő oktatónak az alábbiak közül több jogosítása is lehet: FI(A), TRI(A), CRI(A), vagy IRI(A).
c) *Jóváírás a további jogosításokhoz, felhatalmazásokhoz.* A kérelmező további oktatói jogosításainak, vagy felhatalmazásainak megszerzésekor jóváírhatóak azok az oktatói tapasztalatok, melyeket a már megszerzett oktatói jogosítása vagy felhatalmazása tanúsít.

1.315 Oktatói jogosítás és felhatalmazások – Az érvényesség időtartama

a) Minden oktatói jogosítás és felhatalmazás 3 évig érvényes.
b) Egyedi felhatalmazás érvényességi időtartama legfeljebb 3 év lehet.
c) Az az oktató, aki a készség ellenőrzés bármelyik szakaszát nem tudja teljesíteni a jogosítás lejárta előtt, mindaddig nem gyakorolhatja előjogait, amíg az adott jogosítás készség ellenőrzését sikeresen nem teljesíti.

1.320 Repülés-oktatói jogosítás (repülőgép) (FI(A)) – Minimális életkor

A repülés oktatói jogosítás megszerzéséhez szükséges minimális életkor 18 év.

1.325 FI(A) – Korlátozott előjogok

a) Korlátozott időszak. Amíg egy repülés-oktatói jogosítás (FI(A)) engedélyese nem teljesít legalább 100 óra repülés-oktatási időt, továbbá nem felügyeli legalább 25 növendék egyedül repülését, jogosítása korlátozottnak minősül.
A korlátozást el kell törölni, ha az oktató a fent említett követelményeknek megfelel és az őt felügyelő repülés-oktató azt javasolja.
b) *Korlátozások.* A korlátozás alatt álló repülés-oktató az alábbi előjogait csak kijelölt felügyelő repülés-oktató ellenőrzése alatt gyakorolhatja:

1. PPL(A) szakszolgálati engedélyt megszerző repülő oktatási tevékenység – vagy az integrált tanfolyam PPL(A) részének oktatása – és típus/osztályjogosítás megszerző oktatás egymotoros repülőgépekre. A korlátozás alatt álló oktató az első nappali vagy éjszakai egyedül repülésre bocsátás, és az első nappali vagy éjszakai útvonal-repülésre bocsátás jogát felügyelet alatt sem gyakorolhatja, és

2. éjszakai jogosítást megszerző oktatási tevékenység, ha az oktatónak van éjszakai jogosítása, és bizonyította az éjszakai repülés oktatásában való jártasságát -valamely elfogadott FI(A) képzésre- e melléklet 1.330(f) pontja szerint felhatalmazott FI(A) oktató előtt, és az éjszakai jogosítás érvényessége e melléklet 1.026 pontja szerint megfelelő.

1.330 FI(A) – Előjogok és követelmények

(Lásd 1.325 pont, 24. 30. 55. függelék)

Az FI(A) jogosítás engedélyesének joga van oktatási tevékenységet folytatni a következő esetekben (a korlátozásokat lásd e melléklet 1.325 pontja alatt):

a) PPL(A) szakszolgálati engedély, osztály- és típusjogosítás megszerzéséhez egymotoros repülőgépekre
b) CPL(A) szakszolgálati engedély megszerzéséhez, ha legalább 500 óra repült idővel rendelkezik pilótaként repülőgépeken, amiből legalább 200 óra oktatással eltöltött repülési idő;
c) Éjszakai jogosítást megszerző oktatás, ha van éjszakai jogosítása, és bizonyította az éjszakai repülés oktatásában való jártasságát valamely FI(A) képzésre e melléklet 1.330(f) pontja szerint felhatalmazott FI(A) oktató előtt és az éjszakai jogosítása e melléklet 1.026 pontja szerint érvényes;
d) 1. IR(A) megszerzéséhez feltéve, hogy az oktató rendelkezik:
(i) Legalább 200 óra műszerrepülésben eltöltött repült idővel (IFR szabályok szerint), amelyből maximum 50 óra lehet műszeres földi idő repülő szimulátoron (FFS), vagy FNPT II-n; és
(ii) mint hallgató részt vett valamely jóváhagyott képzésen, amely legalább 5 óra repült időt tartalmaz repülőgépen történő oktatásban, repülő szimulátoron (FFS) vagy FNPT II-n (lásd e melléklet 30. függelékét és 55. függelékét) és sikeresen átment a megfelelő jártassági vizsgán e melléklet 24. függeléke szerint.
2. Továbbá IR(A) többmotoros repülőgépekre szóló műszerrepülő jogosítás megszerzéséhez az oktatónak meg kell felelnie e melléklet 1.380(a) követelményeinek;

e) Az egypilótás többmotoros repülőgépre vonatkozó típus/osztályjogosítás megszerzéséhez, feltéve hogy az oktató megfelel e melléklet 1.380(a) pontjában leírt követelményeknek;

f) FI(A) jogosítás megszerzéséhez, amennyiben az oktató:
1. rendelkezik legalább 500 óra oktatással eltöltött repült idővel repülőgépeken; és
2. e melléklet 24. függeléke szerint lefolytatott jártassági vizsgán FI(A) vizsgáztató előtt bizonyította oktatási képességeit, és
3. a légiközlekedési hatóság felhatalmazta erre a tevékenységre.

Megjegyzés: A 24. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345 ponttal, a 30. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.395 ponttal, az 55. függelék az AMC FCL 1.395 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.335 FI(A) – Előzetes feltételek

(Lásd 16. 32. függelék)

A FI(A) képzés megkezdéséhez a kérelmezőnek:

a) rendelkeznie kell legalább CPL(A)-val, vagy ha PPL(A)-val rendelkezik, akkor rendelkeznie kell legalább 200 óra repült idővel, amelyből 150 óra parancsnokpilótaként repült idő;
b) meg kell felelnie e melléklet 32. függelékében a CPL(A)-hoz előírt követelményeknek;
c) rendelkeznie kell legalább 30 óra repült idővel dugattyús motorral felszerelt egymotoros repülőgépen, melyből legalább 5 órát teljesítsen az (f) pontban részletezett vizsgát megelőző hat hónapban.
d) rendelkezzen legalább 10 óra műszerrepülő gyakorlattal, melyből legfeljebb 5 óra lehet FNPT-n vagy repülő szimulátoron (FFS) eltöltött idő;
e) teljesítsen legalább 20 óra útvonalrepülést parancsnok-pilótaként (PIC), melynek tartalmaznia kell egy legalább 540 km (300 nm) hosszúságú útvonalat, két teljes megállásos leszállással két különböző repülőtéren; és
f) tegyen sikeres speciális elővizsgát e melléklet 1.330 pontjában foglaltak szerint e melléklet 1.330 (f) pontja szerint minősített oktató előtt. Az elővizsga e melléklet 16. függelékben leírt készség ellenőrzés szerint történik, a tanfolyam megkezdését megelőző 6 hónapon belül. A repülési vizsga célja, hogy felmérje, a kérelmező képes-e arra, hogy a tanfolyamot elvégezze.

Megjegyzés: A 16. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 3 to JAR-FCL 1.240 ponttal, a 32. függelék az Appendix 1 to JAR-FCL 1.470 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.340 FI(A) – Tanfolyam
(Lásd 26. 50. függelék)

a) Az FI(A) jogosítás kérelmezőjének, egy FTO-nál, engedélyezett tanfolyamot kell elvégeznie az oktatás elméleti ismereteiből, valamint gyakorlati repülő képzésen köteles részt venni. (lásd e melléklet 26. és 50. függelékét)
b) A tanfolyam célja, hogy a kérelmező képes legyen egymotoros repülőgépen a PPL(A) szintig történő oktatásra. A képzésnek tartalmaznia kell legalább 30 óra repülést, melyből 25 órának kétkormányos képzésnek kell lennie. A maradék öt óra lehet közös repülés. (Közös repülés: két FI(A) kérelmező repül együtt, azért, hogy gyakorolják a repülés bemutatását a növendéknek.) A 25 órából 5 óra végrehajtható repülő szimulátoron (FFS-en), vagy a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott FNPT-n. A jártassági vizsga ideje a tanfolyam képzési idejébe nem számítható be.

Megjegyzés: A 26. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.340 ponttal, az 50. függelék az AMC FCL 1.340 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.345 FI(A) – Jártasság
(Lásd 24. 25. függelék)

Az FI(A) jogosítás kérelmezőjének a légiközlekedési hatóság által kijelölt vizsgáztató előtt bizonyítania kell, hogy képes növendéket oktatni PPL(A) szintig, beleértve a repülés előtti és utáni tevékenységet, valamint az elméleti ismeretek oktatását e melléklet 24. 25. függelékében foglalt követelmények szerint.

Megjegyzés: A 24. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.330 & 1.345 ponttal, a 25. függelék az Appendix 2 to JAR-FCL 1.330 & 1.345 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.350 FI(A) – A jogosítás kiadása

Az a kérelmező:

a) aki e melléklet 1.310, 1.315 és 1.335-1.345 pontjaiban foglalt feltételeknek megfelel, vagy
b) aki e melléklet 23. függeléke szerint kiadott speciális felhatalmazással rendelkezik és megfelel e melléklet 1.355 pontja szerinti követelményeknek, valamint e melléklet szerint kiadott szakszolgálati engedéllyel rendelkezik,

annak kiadható az FI(A) jogosítás e melléklet 1.325 pontjában rögzített kezdeti korlátozással.

1.355 FI(A) - Meghosszabbítás és megújítás

(Lásd 24. 25. 51. 52. függelék)

a) A FI(A) jogosítás meghosszabbításához az engedélyesnekaz alábbi három követelményből kettőt kell teljesítenie:

1. A jogosítás érvényességi ideje alatt legalább 100 óra repülésoktatást kell teljesítenie repülőgépeken FI-ként, CRI-ként, IRI-ként, vagy vizsgáztatóként, amelyből 30 óra repülésoktatást kell teljesíteni az FI(A) jogosítás lejáratát megelőző 12 hónapon belül. Amennyiben műszerrepülés oktatói jogosítását (IRI(A)) meghosszabbította már a kérelmező, akkor 30 órából 10 órának műszeroktatásnak kell lennie.
2. E melléklet 51. függeléke szerinti, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott felfrissítő tanfolyam elvégzése, a repülésoktatói jogosítás érvényességének lejárta előtt;
3. A készség ellenőrzésére e melléklet 24. 25. függeléke szerinti jártassági vizsga letétele az FI(A) jogosítás lejárta előtti 12 hónapban.

b) A fent említett kettő követelmény közül az egyiknek mindeféleképpen a készség ellenőrzésének kell lennie e melléklet 24. 25. függeléke szerint, ahhoz, hogy a kérelmező maradéktalanul teljesítse az 1.355(a) követelményeit.
c) A jogosítás lejárta esetén a kérelmezőnek meg kell felelni a fent leírt (a)(2) és (a)(3) pontok követelményeinek a megújítást megelőző 12 hónapon belül.

1.360 Típusjogosítás-oktató jogosítás (Többpilótás repülőgépre) TRI(MPA) - Előjogok
(Lásd 1.261(d) pont, 21. 47. 53. függelék)

a) A TRI(MPA) jogosítás engedélyese jogosult többpilótás repülőgép (MPA) típusjogosításának, valamint személyzeti együttműködés (MCC) oktatására. (lásd e melléklet 1.261(d) pont, 21. és 47. függelékét).
b) Amennyiben a TRI(A) képzést kizárólag repülési szimulátoron (FFS-en) végezték el, a TRI(A) jogosítást korlátozni kell arra, hogy a jogosult ne végezze a vész- és különleges helyzetek oktatását repülőgépen. A korlátozás eltörléséhez a TRI(A) szakszolgálati engedély engedélyesének e melléklet 53. függelékének 2. Rész 8-as pontja szerinti tanfolyamot kell elvégeznie.

Megjegyzés: A 21. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.261(d) ponttal, a 47. függelék az AMC FCL 1.261(d) ponttal, az 53. függelék az AMC FCL 1.365 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.365 TRI(MPA) – Követelmények

(Lásd 27. 53. függelék)

a) A TRI(MPA) kérelmezőnek a jogosítás megszerzéséhez rendelkeznie kell:

1. FTO vagy TRTO által szervezett TRI tanfolyammal (lásd 27. és 53.függelék);
2. legalább 1500 repült órával többpilótás repülőgépeken;
3. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban legalább 30 útvonalszakasz teljesítésével, amely felszállásokat és leszállásokat is magában foglal parancsnok-pilótaként, vagy másodpilótaként, a TRI(A) jogosításra kért típuson, vagy a légiközlekedési hatóság jóváhagyása esetén, hasonló típuson. Az útvonal szakaszok közül legfeljebb 15 szakasz teljesíthető repülési szimulátoron (FFS); és

4. teljes típusjogosítás tanfolyamon teljesített 3 óra gyakorló oktatási idővel, mint TRI(A), repülőgépen és/vagy repülési szimulátoron (FFS), a légiközlekedési hatóság által kijelölt TRI(A) felügyelete mellett.

A fenti követelmények teljesítettnek tekintendők, amennyiben a kérelmező e melléklet szerint kiadott szakszolgálati engedéllyel és e melléklet 23. függeléke szerinti egyedi felhatalmazással rendelkezik, továbbá teljesíti e melléklet 1.370 pontjának feltételeit.

b) Az előjogok további MPA típusra történő kiterjesztése előtt a szakszolgálati engedély engedélyesének rendelkeznie kell:

1. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban legalább 15 útvonalszakasz teljesítésével, amely felszállásokat és leszállásokat is magában foglal parancsnok-pilótaként, vagy másodpilótaként, a TRI(A) jogosításra kért típuson, vagy a légiközlekedési hatóság jóváhagyása esetén, hasonló típuson. Az útvonal szakaszok közül legfeljebb 7 szakasz teljesíthető repülési szimulátoron (FFS); és
2. valamely FTO-nál vagy TRTO-nál a TRI tanfolyam műszaki részének teljesítésével. (Lásd 53. függelék) és;
3. teljes típusjogosítás tanfolyamon teljesített 3 óra gyakorló oktatási idővel, mint TRI(A), repülőgépen és/vagy repülési szimulátoron (FFS), a légiközlekedési hatóság által kijelölt TRI(A) felügyelete mellett.

Megjegyzés: A 27. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.365 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.370 TRI(MPA) - Meghosszabbítás és megújítás
(Lásd 27. 53. függelék)

a) A TRI(MPA) jogosítás meghosszabbításához a kérelmezőnek a jogosítás lejártát megelőző 12 hónapban:
1. a teljes típusjogosítás- /ismeretfelújító-/ időszakos-tanfolyam alábbi elemei közül egyet kell teljesítenie:
i. egy legalább 3 órás gyakorló oktatást repülési szimulátoron (FFS); vagy
ii. legalább 1 órás repülési gyakorlatot, mely magában foglal 2 fel- és leszállást;
2. vagy részt kell vennie egy, a légiközlekedési hatóság által elfogadott TRI(A) ismeretfelújító tanfolyamon.

b) Ha a jogosítása lejárt, a kérelmezőnek rendelkeznie kell:
1. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban legalább 30 útvonalszakasz teljesítésével, amely felszállásokat és leszállásokat is magában foglal parancsnok-pilótaként, vagy másodpilótaként, a TRI(A) jogosításra kért típuson, vagy a légiközlekedési hatóság jóváhagyása esetén, hasonló típuson. Az útvonal szakaszok közül legfeljebb 15 szakasz teljesíthető repülési szimulátoron (FFS);
2. a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott TRI(MPA) tanfolyam vonatkozó részének sikeres teljesítésével, (lásd e melléklet 27. 53. függeléke), figyelembe véve a kérelmező gyakorlatát; és
3. teljes típusjogosítás tanfolyamon teljesített 3 óra gyakorló oktatási idővel, mint TRI(A), repülőgépen és/vagy repülési szimulátoron (FFS), a légiközlekedési hatóság által kijelölt TRI(A) felügyelete mellett.

1.375 Osztályjogosítás-oktatói jogosítás egypilótás repülőgépre (CRI(SPA)) – Előjogok
(Lásd 1.310(a) pont)

A CRI(SPA) jogosítás engedélyese jogosult osztály- vagy típusjogosítás oktatására egypilótás repülőgépeken. Az engedély engedélyese oktathat mind egymotoros, mind többmotoros repülőgépeken, ha teljesíti a megfelelő követelményeket. (lásd e melléklet 1.310(a) pontja).

1.380 CRI(SPA) – Követelmények
(Lásd 24. 25. 28. 29. 54. függelék)

a) Többmotoros repülőgépek esetén. A többmotoros repülőgépekre vonatkozó CRI(SPA) jogosítás kiadásához a kérelmezőnek rendelkeznie kell:
1. legalább 500 repült órával, repülőgép-vezetőként;
2. legalább 30 repült órával PIC-ként a jogosítás megszerzéséhez szükséges típusú/osztályú repülőgépen a tanfolyam megkezdése előtt;
3. valamely FTO vagy TRTO által szervezett tanfolyam elvégzésével, amelynek tartalmaznia kell legalább öt óra repülésoktatást repülőgépen vagy repülési szimulátoron (FFS), amelyet egy erre a célra felhatalmazott oktató tart (lásd e melléklet 28. 54. függelék); és
4. e melléklet 24. függelékének 1, 2, 3, 5. része szerint és e melléklet 25. függelékének 7. része szerint teljesített jártassági vizsgával.

b) *Egymotoros repülőgépek esetén.* Az egymotoros repülőgépekre vonatkozó CRI(SPA) jogosítás kiadásához a kérelmezőnek rendelkeznie kell;

1. legalább 300 repült órával, repülőgép-vezetőként;
2. legalább 30 repült órával PIC-ként a jogosítás megszerzéséhez szükséges típusú/osztályú repülőgépena tanfolyam megkezdése előtt;
3. valamely FTO vagy TRTO által szervezett tanfolyam elvégzésével, amelynek tartalmaznia kell legalább öt óra repülésoktatást repülőgépen vagy repülési szimulátoron (FFS), amelyet egy erre a célra felhatalmazott oktató tart (lásd e melléklet 29. függelék) és;
4. e melléklet 24. függelékének 1, 2, 3, 4. része szerint és e melléklet 25. függelékének 7. része szerint teljesített jártassági vizsgával.

c) A jogosítás más repülőgép típusra vagy osztályra való kiterjesztéséhez az engedély engedélyesének rendelkeznie kell a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapon belül legalább 10 óra repült idővel a feladat ellátására alkalmas repülőgép típuson vagy a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott hasonló típuson.

A CRI(A) engedély egymotoros repülőgépről (SE) többmotoros repülőgépre (ME) való kiterjesztéséhez meg kell felelni az (a) pont követelményeinek.

Megjegyzés: A 28. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.380 ponttal, a 29. függelék az Appendix 2 to JAR-FCL 1.380 ponttal, az 54. függelék az AMC FCL 1.380 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.385 CRI(SPA) Meghosszabbítás és megújítás

(Lásd 24. függelék)

a) A CRI(SPA) jogosítás meghosszabbításához a kérelmező a jogosítás érvényességének lejártát megelőző 12 hónap során:

1. (i) rendelkezzen legalább 10 óra oktatással eltöltött repülési idővel CRI(SPA)-ként; és
(ii) rendelkezzen az (i) pontban meghatározott 10 órából 5 óra repüléssel SE, és 5 óra repüléssel ME repülőgépen végrehajtott idővel, amennyiben a kérelmező SE és ME CRI(SPA) jogosítással rendelkezik, vagy

2. vezessen le a légiközlekedési hatóság számára elfogadható módon egy ismeretfelújító tanfolyamot; vagy
3. vegyen részt CRI(A) ismeretfelújító tanfolyamon.

b) Amennyiben a jogosítás lejárt, a kérelmező a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban:

1. végezzen el a légiközlekedési hatóság által elfogadott CRI(A) ismeretfelújító tanfolyamot, és
2. feleljen meg e melléklet 24. 25. függelékében meghatározott készség ellenőrzés vonatkozó részeiből (ME vagy SE) összeállított jártassági vizsgán.

1.390 Műszerjogosítás-oktató jogosítás IRI(A) – Előjogok

Az IRI(A) jogosítás engedélyesének repülés oktatói jogosítása a következő oktatásokra korlátozódik:

a) IR(A) kiadására egymotoros repülőgépekre,
b) IR(A) kiadására többmotoros repülőgépekre, amennyiben az oktató megfelel e melléklet 1.380(a) pontjában foglalt követelményeknek.

1.395 IRI(A) - Követelmények

(Lásd 24. 25. 30. 55. függelék)

Az IRI(A) jogosítást kérelmezőnek rendelkeznie kell:

a) legalább 800 óra repült idővel IFR körülmények közt, melyből legalább 400 órát repülőgépen kell teljesíteni;
b) sikeresen el kell végeznie egy FTO által szervezett tanfolyamot (lásd e melléklet 30. és 55. függeléke), mely elméleti ismereteket és legalább 10 óra gyakorlati repülésoktatást tartalmaz repülőgépen, repülési szimulátoron (FFS), vagy FNPT II-n; és
c) jártassági vizsgával e melléklet 24. 25. függeléke alapján.

Megjegyzés: A 30. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.395 ponttal, az 55. függelék az AMC FCL 1.395 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.400 IRI(A) - Meghosszabbítás és megújítás

a) Az IRI(A) jogosítás meghosszabbításához az engedélyesnekmeg kell felelnie e melléklet 1.355(a) pontjában leírt követelményeknek.
b) Ha a jogosítás lejárt, az engedélyesnek meg kell felelnie e melléklet 1.355(c) pontjában leírt követelményeknek.

1.405 Földi repülés-gyakorló berendezésen repülés-oktatói felhatalmazás SFI(A) – Előjogok

(Lásd 1.261(d) pont)

Az SFI(A)-val földi repülés gyakorló berendezésen típusjogosítás és MCC oktatható. (lásd 1.261(d)).

1.410 SFI(A) – Követelmények

(Lásd 14. 15. 23. 27. 53. függelék)

a) Az SFI(A) kérelmezőnek a következőknek kell megfelelnie:
1. rendelkezik, vagy rendelkezett egy JAA tagállamban kiadott, vagy a légiközlekedési hatóság által elfogadott nem JAR – FCL hivatásos szakszolgálati engedéllyel;
2. végrehajtja az FTO vagy TRTO típusjogosítás tanfolyamának szimulátor feladatait;
3. legalább 1500 órás repült idővel rendelkezik, mint pilóta többpilótás repülőgépeken;
4. TRI(A) tanfolyam elvégzése (lásd e melléklet 27. és 53. függeléke);
5. rendelkeznie kell teljes típusjogosítás tanfolyamon teljesített 3 óra gyakorló oktatási idővel, mint TRI(A), repülőgépen és/vagy repülési szimulátoron (FFS), a légiközlekedési hatóság által kijelölt TRI(A) felügyelete mellett.
6. a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban e melléklet 14. 15. függeléke szerint teljesített jártassági vizsgával kell rendelkeznie, a vonatkozó repülőgép típus repülési szimulátorán (FFS); és
7. (i) a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban legalább három útvonal szakaszt teljesít, mint fedélzeti megfigyelő a vonatkozó típuson, vagy a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott hasonló típuson, vagy
(ii) a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban megfigyelőként részt vett minősített személyzet által végrehajtott legalább 2, útvonal-orientált repülő képzésen (LOFT) alapuló szimulátor gyakorlaton, a vonatkozó típuson vagy a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott hasonló típuson. E szimulátor gyakorlatoknak tartalmazniuk kell:

(A) 2 eltérő repülőtér közötti repülést, legalább 2 óra időtartamban, és
(B) a kapcsolódó repülés előtti és utáni műveletek végrehajtását.

A fenti követelmények teljesítettnek tekintendőek, amennyiben e melléklet 23. függeléke szerinti egyedi felhatalmazással rendelkezik a kérelmező és megfelel e melléklet 1.415 pontjában rögzített követelményeknek.

b) Ha az előjogokat ki akarják terjeszteni többpilótás repülőgép további típusokra, az engedélyesnek:
1. teljesítenie kell a vonatkozó típusjogosítás tanfolyam szimulátor részét; és
2. rendelkeznie kell teljes típusjogosítás tanfolyamon teljesített 3 óra gyakorló oktatási idővel, mint TRI(A), repülőgépen és/vagy repülési szimulátoron (FFS), a légiközlekedési hatóság által kijelölt TRI(A) felügyelete mellett.

1.415 SFI(A) – Meghosszabbítás és megújítás

(Lásd 14. 15. 27. 53. függelék)

a) Az SFI(A) felhatalmazás meghosszabbításához a felhatalmazás lejártát megelőző 12 hónapban a kérelmezőnek:
1. le kell vezetnie a teljes típusjogosítás /ismeretfelújító/ időszakos gyakorlatból legalább 3 órás szimulátor szakaszt;

2. e melléklet 14. 15. függeléke szerinti készség ellenőrzést kell tennie a megfelelő típusjogosítású szimulátoron.

b) Amennyiben a felhatalmazás lejárt, a kérelmezőnek:

1. el kell végeznie a megfelelő típusjogosítás tanfolyam szimlátor gyakorlatot tartalmazó részét;
2. teljesítenie kell egy a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott TRI(A) tanfolyamot (lásd e melléklet 27. függeléke és AMC 1.365)
3. TRI(A)-ként le kell vezetnie legalább 3 óra repülésoktatást a megfelelő repülőgép típuson, a légiközlekedési hatóság által kijelölt TRI(A) felügyelete mellett;
4. teljesíteni kell e melléklet 14. függeléke szerinti készség ellenőrzést a megfelelő típusú repülési szimulátoron (FFS).

1.416 Repülő személyzeti együttműködés oktató felhatalmazás MCCI(A) – Előjogok

Az MCCI(A) felhatalmazással MCC tanfolyamokon gyakorlati oktatás végezhető, abban az esetben, ha a tanfolyam nincs típusjogosítás oktatással egybekötve.

1.417 MCCI(A) – Követelmények

(Lásd 56. függelék)

a) Az MCCI(A) felhatalmazás kérelmezőjének a következőket kell teljesítenie:

1. rendelkezik vagy rendelkezett egy JAA tagállam által kiadott, vagy a légiközlekedési hatóság által elfogadható nem JAR-FCL szerinti hivatásos szakszolgálati engedéllyel.
2. rendelkezik legalább 1500 óra repült idővel pilótaként többpilótás repülőgépeken.
3. elvégzett egy jóváhagyott MCCI tanfolyamot repülő szimulátoron (FFS), vagy FNPT II-n (lásd e melléklet 56. függelékét).
4. a légiközlekedési hatóság által kijelölt TRI(A), SFI(A) vagy MCCI(A) felügyelete alatt levezetett egy teljes MCC tanfolyamon, legalább 3 óra MCC oktatást a megfelelő FNPT II-n vagy repülési szimulátoron.

b) Amennyiben a jogokat az FNPT II vagy a repülési szimulátor (FFS)más típusára kívánják kiterjeszteni, az engedélyesnek teljesíteni kell a fenti (a)(4) pontban leírt követelményeket az adott típusra FNPT II-n vagy repülési szimulátoron (FFS).

1.418 MCCI(A) – Meghosszabbítás és megújítás

a) Az MCCI(A) felhatalmazás meghosszabbításához a kérelmezőnek teljesítenie kell felhatalmazás érvényességi idejének lejárta előtti 12 hónapban e melléklet 1.417(a)(4) pontjának követelményeit.

b) Amennyiben a felhatalmazás lejárt, a kérelmezőnek:

1. teljesítenie kell a légiközlekedési hatóság által meghatározott képzési követelményeit, és
2. teljesítenie kell e melléklet 1.417(a)(4) pontjának követelményeit.

1.419 Földi repülés-gyakorló berendezésen kiképző-oktatói felhatalmazás STI(A) – Előjogok, követelmények, meghosszabbítás és megújítás

a) *Előjogok:* Az STI(A)-val rendelkező jogosult oktatni, egypilótás repülőgépek szakszolgálati engedélyéhez, IR-hez és osztály/típus jogosítás kiadásához földi repülés-gyakorló berendezésen.

b) *Követelmények:.* STI(A) kérelmezéséhez a kérelmezőnek:

1. Rendelkeznie kell vagy a kérelem benyújtását megelőző 3 évben rendelkeznie kellett olyan oktatói jogosítással kiterjesztett szakszolgálati engedéllyel, amely tanfolyamot oktatni kíván.

2. (i) rendelkeznie kell legalább 3 óra oktatási gyakorlattal repülési szimulátoron vagy FNPT II-n, STI(A) feladata szerint, a légiközlekedési hatóság által kijelölt FIE(A) felügyelete mellett; vagy

(ii) amennyiben az STI(A) kizárólag BITD-n kíván oktatni, rendelkeznie kell legalább 3 óra oktatási gyakorlattal BITD-n, STI(A) feladata szerint, a légiközlekedési hatóság által kijelölt FIE(A) felügyelete mellett;

3. (i) rendelkeznie kell a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban teljesített, e melléklet 16. függeléke szerinti készség ellenőrzéssel, olyan FNPT-n, amely megfelel az oktatás során használni kívánt osztály/típusjogosítású repülőgépnek; vagy

(ii) amennyiben az STI(A) kizárólag BITD-n kíván oktatni, rendelkeznie kell a kérelem benyújtását megelőző 12 hónapban teljesített, e melléklet 1. függelékében szereplő feladatokat tartalmazó készség ellenőrzéssel.

c) *Meghosszabbítás:* STI(A) meghosszabbításához a felhatalmazás érvényességének lejártát megelőző 12 hónapon belül a kérelmezőnek rendelkeznie kell:

1. legalább 3 óra oktatási gyakorlattal repülési szimulátoron (FFS), FNPT II-n vagy BITD-n teljes CPL, IR, PPL vagy osztály/típusjogosítás tanfolyam részeként, és
2. e melléklet 16. függeléke szerinti jártassági ellenőrzés 3B részének rutinszerű teljesítésével, az oktatni kívánt osztály/típusjogosítású repülőgépnek megfelelő repülési szimulátoron (FFS) vagy FNPT II-n; vagy
3. amennyiben az STI(A) kizárólag BITD-n kíván oktatni e melléklet 1. függelékében szereplő feladatokat tartalmazó készség ellenőrzés teljesítésével.

d) *Megújítás:* Amennyiben a felhatalmazás érvényessége lejárt, a kérelmező köteles:

1. (i) legalább 3 órás megújító képzést végezni repülési szimulátoron (FFS) vagy FNPT II-n; vagy
   (ii) amennyiben az STI(A) kizárólag BITD-n kíván oktatni, legalább 3 óra megújító képzést végezni BITD-n;
2. legalább 3 óra oktatási gyakorlattal rendelkezni teljes CPL, IR, PPL vagy osztály/típus jogosítás tanfolyamon a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott FIE(A), FI(A), CRI(A), IRI(A), TRI(A) vagy SFI(A)) felügyelete mellett. Legalább egy óra oktatást FIE(A) felügyelete mellett köteles végrehajtani.
3. (i) e melléklet 16. függeléke szerinti készség ellenőrzés 3B részét teljesíteni, az oktatni kívánt osztály/típusjogosítású repülőgépnek megfelelő repülési szimulátoron (FFS) vagy FNPT II-n; vagy
   (ii) amennyiben az STI(A) kizárólag BITD-n kíván oktatni e melléklet 1. függelékében szereplő feladatokat tartalmazó készség ellenőrzést teljesíteni.

23. függelék
Követelmények azon oktatók egyedi felhatalmazásához, akik nem rendelkeznek JAR – FCL szakszolgálati engedéllyel, és JAA-n kívüli országokban szándékoznak TRTO-nál oktatni, vagy részleges oktatást végezni JAA-n kívüli országbeli FTO-nál a 15. melléklet 4. függelékének megfelelően
(Lásd 1.300(a)(2)(iii) pont)

1. a) Osztály- és műszerjogosítást magában foglaló e melléklet szerinti szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges tanfolyamon oktató az alábbiakat köteles teljesíteni:

(i) rendelkeznie kell legalább CPL engedéllyel és jogosításokkal, amelyet a nem JAA tagállam a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága bocsátott ki, azért hogy az adott államban lajstromozott légijárművön oktathasson;
(ii) rendelkeznie kell pilótaként legalább 500 óra repült idővel, amelyből legalább 200 óra az oktatni kívánt képzés szerinti oktatás; és megfelelni e melléklet 1.330(a), (b), (c), (d) és/vagy (e) pontokban megjelölt szakmai követelményeknek.
(iii) elvégezni e melléklettel összhangban az engedélyezett és vonatkozó elméleti és gyakorlati tanfolyamo(ka)t. A tanfolyam módosítható a légiközlekedési hatóság jóváhagyásával, figyelembe véve a kérelmező előzetes gyakorlatát és képzettségét, viszont tartalmaznia kell legalább 30 óra földi, és 15 óra kétkormányos repülő képzést az e mellékletnek megfelelő szakszolgálati engedéllyel és jogosítással rendelkező oktató közreműködésével, összhangban e melléklet 1.330 (f) pontjával;
(iv) e melléklet 1.345 pontja szerinti jártassági vizsgát letenni;
(v) a felhatalmazás érvényességét a légiközlekedési hatóság határozza meg, de nem lehet hosszabb, mint 3 év;
(vi) a fenti (i-iv) bekezdés szerinti bármely felhatalmazás meghosszabbításának és megújításának, meg kell felelnie e melléklet 1.355 pontjának.

b) A felhatalmazást az alábbiak szerint kell korlátozni:

(i) a felhatalmazás nem használható fel semmilyen oktatói jogosítás kiadásához szükséges oktatásához;
(ii) nem használható JAA tagállamokban oktatásra;
(iii) csak olyan növendék oktatható, aki megfelelő nyelvtudással rendelkezik abból a nyelvből, amelyen az oktatás folyik;
(iv) az ATP integrált képzés csak azon részeit oktathatja, amelyekre be tudja mutatni az 1(a)(ii) bekezdésben foglaltak szerint szükséges tapasztalatát;
(v) nem oktathat e melléklet 21. függeléke és 47. függeléke szerint meghatározott MCC képzésen.

2. a) JAR – FCL szerinti típusjogosítást oktató köteles:

(i) rendelkeznie kell legalább olyan engedéllyel és jogosításokkal, amelyet a nem JAA tagállam a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága adott ki, azért hogy az adott államban lajstromozott légijárművön oktathasson;
(ii) TRI(A) tevékenységhez rendelkeznie kell e melléklet 1.365(a)(2) és (3) pontjában, vagy SFI(A) esetében rendelkeznie kell e melléklet 1.410(a)(3)és (7) pontjában leírt követelményeknek megfelelő szakmai gyakorlattal;
(iii) teljesítenie kell TRI(A)-ként legalább 100 óra repülés-oktatási időt, vagy szimulátor (FFS) oktatási időt;
(iv) a felhatalmazás érvényességét a légiközlekedési hatóság határozza meg, de nem lehet hosszabb, mint 3 év;
(v) meghosszabbításhoz TRI(A)-ként meg kell felelnie e melléklet 1.370 pontjában leírt hosszabbítási követelményeknek, vagy SFI(A)-ként meg kell felelnie az 1.415 pontban leírt követelményeknek.

b) A felhatalmazást az alábbiak szerint kell korlátozni:

(i) a felhatalmazás nem használható fel semmilyen oktatói jogosítás kiadásához szükséges oktatásához;
(ii) nem használható JAA tagállamokban oktatásra;
(iii) csak olyan növendék oktatható, aki megfelelő nyelvtudással rendelkezik azon a nyelven, amelyen az oktatás folyik.
(iv) nem oktathat e melléklet 21. függeléke és 47. függeléke szerinti MCC képzésen.

24. függelék
Az FI(A) jártassági vizsga, készség ellenőrzés és a szóbeli elméleti vizsga levezetése
(Lásd 1.330, 1.345, 1.355, 1.380, 1.385 és 1.395 pont)

1. Az FI(A) jogosítás jártassági vizsga követelményeit e melléklet 25. függeléke tartalmazza. A vizsga tartalmazza a szóbeli elméleti ismeretek számonkérését a földön, a repülés előtti és utáni eligazítást, és repülés alatti FI(A)-i bemutatókat (azon repülések, amikor a FI(A) bemutatja a növendéknek a feladatokat) a repülőgépen történő jártassági vizsga során.

2. A jártassági vizsga kérelmezőjének azon típusú, vagy osztályú repülőgépen kell az oktatást kapnia, amely repülőgéppel a jártassági vizsgán akar repülni. A vizsga céljára használt repülőgépnek meg kell felelnie a 15. melléklet 3. függelék 25. pontjában rögzített követelményeknek.

3. Mielőtt a kérelmező vizsgát tenne, be kell fejeznie a szükséges képzést. A vizsgáztató kérésére az FTO a vizsgáztató rendelkezésére bocsátja a kérelmező képzési naplóját.

4. A jártassági vizsga szóbeli elméleti része (1. rész) két alrészre oszlik:

a) A kérelmezőnek vizsga körülmények között kell 'növendéket' (növendékeket) oktatnia, aki(k) közül az egyikük a vizsgáztató. A vizsgaoktatást az 1. rész a-h pontjaiból kell kiválasztani. A vizsgaoktatásra történő felkészülés idejének hosszát előzetesen a vizsgáztatóval egyeztetni kell. A kérelmező használhat szakirodalmat. A vizsgaoktatás nem lehet hosszabb, mint 45 perc.

b) A vizsgáztató szóban levizsgáztatja a kérelmezőt az 1. rész a-i pontjainak ismereteiből, és az FI(A) tanfolyamok „Oktatás és tanulás" részéből.

5. A 2. 3. és 7-es részek az SE - SPA FI(A) jogosításra vonatkoznak. Ezek a részek olyan gyakorlatokat tartalmaznak, melyekkel bizonyítható az FI(A) jelölt oktatói képessége (például oktatói bemutató feladatok), és amelyeket a vizsgáztató választ ki az FI(A) tanfolyam tanmenetéből (lásd 50. 54. 55 függelék). A kérelmezőnek be kell mutatnia FI(A) képességeit, beleértve az eligazítást, repülő oktatást, és repülés utáni kiértékelését.

6. A 4-es rész szándékosan lett üresen hagyva, amit arra lehet használni, hogy olyan egyéb FI(A) bemutató gyakorlatokat lehessen végrehajtani a vizsgáztató döntése alapján, amelyeket a vizsgázó és a vizsgáztató a jártassági vizsga előtt kölcsönösen elfogadott.

7. Az 5-ös rész további oktatói bemutató gyakorlatokból áll az ME – SPA FI(A) jogosításhoz. Ehhez a részhez, ha szükséges, használható ME SPA repülőgép, repülési szimulátor (FFS), vagy FNPT II. Ha repülési szimulátort (FFS), vagy FNPT-t használnak, ME repülőgépet kell szimulálni. Ezt a részt a 2-es, 3-as, 4-es és 7-es részeken felül kell végrehajtani.

8. A 6-os rész szándékosan lett üresen hagyva, amit arra lehet használni, hogy olyan egyéb FI(A) bemutató gyakorlatokat lehessen végrehajtani FI(A) IR jogosításhoz a vizsgáztató döntése alapján, amelyeket a vizsgázó és a vizsgáztató a jártassági vizsga előtt kölcsönösen elfogadott. Ezek a feladatok kapcsolódnak az első IR jogosítás kiadásához szükséges képzési követelményekhez.

9. A jártassági vizsga során a kérelmezőnek azt a helyet kell elfoglalnia, amelyet normál körülmények között egy FI(A) oktató elfoglal. A „növendék" szerepét egy másik FI(A) oktatónak, vagy a vizsgáztatónak kell betöltenie. A kérelmezőnek el kell magyaráznia az oda vonatkozó gyakorlatokat, és megfelelően be kell mutatnia azokat a „növendék"-nek. Ezután a „növendék"-nek kell végrehajtani ugyanazokat a gyakorlatokat, azokkal a hibákkal együtt, amelyeket egy gyakorlatlan növendék el szokott követni. A kérelmező feladata, hogy kijavítsa a hibát szóban, vagy, ha szükséges, közvetlen beavatkozással.

10. Az 1-es és 2-es résztől a 7-esig minden (vonatkozó) részt teljesíteni kell hat hónapon belül, úgy hogy az egyes részeket, ha lehetséges, egy napon kell végrehajtani. Ha valamely feladat nem sikerül a 2-es, 3-as és 4-es részből (értelemszerűen) és az 5-ös, 6-os részekből (ha vonatkozik rá), minden feladatot újra el kell végezni. Ha az 1-es rész nem sikerül, akkor az külön is megismételhető.

11. A vizsgáztató a vizsga bármelyik szakaszában megszakíthatja a vizsgát, ha úgy véli, hogy a kérelmező által bemutatott repülési vagy oktatói képessége a vizsga megismétlését igénylik.

12. A repülés során a vizsgáztató a parancsnok.

13. A jártassági vizsga tartalmát és részeit e melléklet 25. függeléke tartalmazza. A jártassági vizsga formáját és a kérelem benyújtásának tartalmát e melléklet 49. függeléke.

25. függelék

FI(A) jártassági vizsga, szóbeli elméleti vizsga és készség ellenőrzés tartalma
(Lásd 1.330, 1.345 pont, 49. függelék)

1. RÉSZ SZÓBELI ELMÉLETI ISMERETEK	
a	Légijog
b	Repülőgép általános ismeretek
c	Repülési jellemzők és repüléstervezés
d	Emberi teljesítőképesség és korlátai
e	Meteorológia
f	Navigáció
g	Üzemeltetési eljárások
h	Repüléselmélet
i	Képzési okmányok kezelése, adminisztráció

2. ÉS 3. RÉSZ FŐ GYAKORLATOK:

2. RÉSZ REPÜLÉS ELŐTTI ELIGAZÍTÁS	
a	Vizuális bemutató
b	Technikai pontosság
c	Magyarázat érthetősége
d	Beszéd érthetősége
e	Oktatási technika
f	Modellek és segédeszközök használata
g	Növendék bevonása

3. RÉSZ REPÜLÉS	
a	Repülési gyakorlatok bemutatása
b	Bemutatás alatti magyarázat
c	Hibák korrigálása
d	Repülőgép vezetése
e	Oktatási technika
f	Általános légijártasság / biztonság
g	Helyzetmeghatározás, légtérhasználat
4. RÉSZ EGYÉB GYAKORLATOK	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
	5. RÉSZ TÖBBMOTOROS GYAKORLATOK
a	[1]Tevékenységek közvetlen felszállás utáni hajtóműhiba esetén
b	[1]Egymotoros megközelítés és átstartolás
c	[1]Egymotoros megközelítés és leszállás
d	
e	
f	
g	

[1] Ezeket a gyakorlatokat az ME - SP(A) osztályjogosítás-oktatói jártassági vizsgán kell bemutatni.

	6. RÉSZ **MŰSZERREPÜLŐ GYAKORLATOK**
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	
	7. RÉSZ **REPÜLÉS UTÁNI ELIGAZÍTÁS**
a	Vizuális bemutató
b	Technikai pontosság
c	Magyarázat érthetősége
d	Beszéd érthetősége
e	Oktatási technika
f	Modellek és segédeszközök használata
g	Növendék bevonása

26. függelék
FI(A) tanfolyam
(Lásd 1.340 pont, 50. függelék)

A TANFOLYAM CÉLKITŰZÉSE

1. Az FI(A) tanfolyam célja, hogy megtanítsa a pilóta szakszolgálati engedély engedélyesét/eseit az FI(A) jogosítás megszerzéséhez szükséges szakmai tudásszintre azért, hogy:

a) megújítsa és felfrissítse az oktató-jelölt műszaki ismereteit;
b) az oktató-jelöltet a földi tantárgyak és légi gyakorlatok oktatására képezze;
c) meg lehessen bizonyosodni arról, hogy az oktató-jelölt repülési képessége megfelelően magas szintű;
d) megtanítsa az oktató-jelöltet az alap-oktatás vezérelveire, és arra, hogy hogyan kell alkalmazni ezeket a PPL oktatás szintjén.

2. A „Oktatás és tanulás” (1. rész) rész kivételével a földi és repülési képzési tematikában foglalt összes tantárgy kötelező része a PPL(A) tanfolyam tematikájának, amit a kérelmezőnek már ismernie kell.

3. A FI(A) tanfolyamnak különös hangsúlyt kell fektetnie az egyén szerepére, összefüggésben az emberi tényezők fontosságával az ember-gép, valamint az elméleti tudás kapcsolatában. Különösen figyelni kell a kérelmező érettségére és ítélőképességre, beleértve emberismeretét, az emberi viselkedésminták felismerését, és képezettségük szintjének felismerését.

4. A tanfolyam során a kérelmezőnek fel kell hívni a figyelmét, hogy saját hozzáállása mennyire fontos a repülés biztonsága szempontjából. A biztonságra való törekvés tudatosítása alapvető célja a tanfolyamnak. A biztonság javításának szándéka a tanfolyam során objektív alapelv. A tanfolyam egyik legfontosabb feladata, hogy a kérelmezők megszerezzék azokat az ismereteket, képességeket és hozzáállást, melyek alkalmassá teszik az oktatói feladatok ellátására.

5. A tanfolyam teljesítése és a kérelmező záróvizsgája után kiadható az FI(A) jogosítás.

OKTATÁS ÉS TANULÁS

6. A tematika e melléklet 50. függelékének 1. részében található. Egy jóváhagyott FI(A) elméleti tanfolyamnak legalább 125 órából kell állnia, beleértve az előmeneteli vizsgákat. Ha a pilóta rendelkezik vagy rendelkezett FI(H) jogosítással, a 125 órából 75 óra beszámítható az FI(A) tanfolyam „Oktatás és tanulás” részbe (1. rész).

GYAKORLATI KÉPZÉS

7. A gyakorlati képzési tematika e melléklet 50. függelékének 2. részében található. A jóváhagyott FI(A) tanfolyamnak legalább 30 órás repülőgépen történő képzést kell tartalmaznia.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

8. A tanfolyam befejezéseként a kérelmezőnek jártassági vizsgát kell tennie e melléklet 24. 25. függeléke szerint.

27. függelék

TRI MPA tanfolyam

(Lásd 1.365 pont, 53. függelék)

A TANFOLYAM CÉLKITŐZÉSE

1. A TRI(A) tanfolyam célja, hogy azoknak a pilóta szakszolgálati engedély engedélyeseknek, akik legalább 1500 óra repült idővel rendelkeznek pilótaként többpilótás repülőgépeken, olyan képzettségi szintet biztosítson, melyet a TRI(A) jogosítás igényel. A tanfolyamot úgy kell összeállítani, hogy megfelelő képzést nyújtson a kérelmezőnek elméleti oktatási ismeretekből, repülés-oktatási ismeretekből, szimulátoron történő oktatásból, annak érdekében, hogy típusjogosítás kiadása céljából oktatást hajtson végre bármely olyan többpilótás repülőgépen, amely repülőgéptípusra képzést kapott. (lásd 1.365 pont).

OKTATÁS ÉS TANULÁS

2. A tematikát e melléklet 53 függeléke tartalmazza. A TRI(A) „Oktatás és tanulás” tanfolyamnak legkevesebb 25 órából kell állnia. Ha a pilóta rendelkezik, vagy rendelkezett FI(A), CRI(A), IRI(A), STI(A), MCCI(A), FI(H), TRI(H), IRI(H) vagy SFI(H) jogosítssal, felhatalmazással, akkor jóváírható a TRI(A) tanfolyamon a TRI tanfolyam „Oktatás és tanulás” része.

GYAKORLATI KÉPZÉS

3. A gyakorlati képzési tematika e melléklet 53. függelékében található.

28. függelék

CRI (SPA) ME tanfolyam
(Lásd 1.380 pont, 54. függelék)

1. A tanfolyam célkitűzése, hogy azoknak a pilóta szakszolgálati engedély engedélyeseknek, akik legalább 500 óra repült idővel rendelkeznek pilótaként, olyan képzettségi szintet biztosítson, amelyet a CRI(A) SP(A) ME jogosítás igényel. A tanfolyamot úgy kell összeállítani, hogy megfelelő képzést nyújtson a kérelmezőnek elméleti oktatási ismeretekből, repülés-oktatási ismeretekből, szimulátoron történő oktatásból, annak érdekében, hogy osztály/típus jogosítás kiadása céljából oktatást hajtson végre bármely SP(A) ME repülőgépen, amelyre képzést kapott. (lásd 1.380 pont).

OKTATÁS ÉS TANULÁS

2. A tematikát e melléklet 54. függeléke tartalmazza. Egy jóváhagyott CRI(A) „Oktatás és tanulás” tanfolyamnak legkevesebb 25 órából kell állnia. Ha a pilóta rendelkezik, vagy rendelkezett FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A), FI(H), TRI(H), IRI(H) vagy SFI(H) jogosítással, felhatalmazással, akkor jóváírható a CRI(A) tanfolyamon a CRI tanfolyam „Oktatás és tanulás” része.

GYAKORLATI KÉPZÉS

3. A CRI(SPA) ME jogosítás kérelmezőjének legalább 5 óra gyakorlati képzésen kell részt vennie, erre a célra megbízott oktatóval. Ennek a gyakorlati képzésnek a célja, hogy a kérelmezőt alkalmassá tegye a biztonságos és hatékony repülő feladat oktatásra egypilótás többmotoros osztály/típusjogosítás megszerző tanfolyamon részt vevő tanulók részére. A repülő képzés tematikája e melléklet 54. függelékében került meghatározásra.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

4. A tanfolyam befejezéseként a kérelmezőnek jártassági vizsgát kell tennie, e melléklet 24. függelékének 1. 2. 3. 5 részében foglaltak szerint, és e melléklet 25. függelékének 7. részében foglaltak szerint.

29. függelék

CRI SP(A) SE tanfolyam
(Lásd 1.380 pont)

1. A tanfolyam célkitűzése, hogy azoknak a pilóta szakszolgálati engedély engedélyeseknek, akik legalább 300 óra repült idővel rendelkeznek pilótaként, olyan képzettségi szintet biztosítson, amelyet a CRI(A) SP(A) SE jogosítás igényel. A tanfolyamot úgy kell összeállítani, hogy megfelelő képzést nyújtson a kérelmezőnek elméleti oktatási ismeretekből, repülés-oktatási ismeretekből, szimulátoron történő oktatásból, annak érdekében, hogy osztály/típusjogosítás kiadása céljából képzést végezhessen bármely SP(A) SE repülőgépen, amelyre képzést kapott. (lásd 1.380 pont).

OKTATÁS ÉS TANULÁS

2. A CRI „Oktatás és tanulás” tanfolyamnak legalább 25 órából kell állnia. Ha a pilóta rendelkezik, vagy rendelkezett FI(A), IRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A), FI(H), TRI(H), IRI(H) vagy SFI(H) jogosítással, felhatalmazással, akkor jóváírható a CRI(A) tanfolyamon a CRI tanfolyam „Oktatás és tanulás” része

GYAKORLATI KÉPZÉS

3. A CRI(SPA) egymotoros jogosítás kérelmezőjének legalább 3 órás gyakorlati képzésen kell részt vennie, erre a célra felhatalmazott oktatóval. Ennek a gyakorlati képzésnek a célja, hogy a kérelmezőt alkalmassá tegye a biztonságos és hatékony repülő feladat oktatásra egypilótás egymotoros osztály/típusjogosítás megszerző tanfolyamon részt vevő tanulók részére.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

4. A tanfolyam befejezéseként a kérelmezőnek jártassági vizsgát kell tennie, e melléklet 24. függelékének 1. 2. 3. 4. részében foglaltak szerint, és e melléklet 25. függelékének 7. részében foglaltak szerint.

30. függelék

IRI(A) tanfolyam

(Lásd 1.395 pont, 55. függelék)

1. Az IRI(A) tanfolyam célja, hogy a repülőgép pilóta szakszolgálati engedély engedélyeseknek olyan képzettségi szintet biztosítson, amit egy IRI(A) jogosítás megkövetel. A tanfolyamot úgy kell összeállítani, hogy megfelelő ismereteket nyújtson a kérelmező számára az elfogadott földi és légi oktatási technikákból és módszerekből.

OKTATÁS ÉS TANULÁS

2. A tematikát e melléklet 55. függeléke tartalmazza. Az IRI(A) „Oktatás és tanulás” tanfolyamnak legalább 25 órából kell állnia. Ha a pilóta rendelkezik vagy rendelkezett FI(A), CRI(A), TRI(A), SFI(A), STI(A), MCCI(A), FI(H), TRI(H) vagy SFI(H) jogosítással, felhatalmazással, akkor jóváírható az IRI(A) tanfolyamon az IRI tanfolyam „Oktatás és tanulás” része

Azoknak a pilótáknak, akik rendelkeznek IRI(H) jogosítással, és megfelelnek e melléklet 1.395(a) pontjában meghatározott követelményeknek, képzettségük beszámítandó a tanfolyamba, kivéve a „Hosszú eligazítás 2”-t, „Repülő Feladat 2”-t és a jártassági vizsgát.

GYAKORLATI KÉPZÉS

3. Az IRI(A) tanfolyamnak legalább 10 órából, vagy a FI(A) jogosítás esetén legalább 5 órából kell állnia repülőgépen, repülési szimulátoron (FFS), vagy FNPT II-n.

JÁRTASSÁGI VIZSGA

4. A tanfolyam befejezéseként a kérelmezőnek jártassági vizsgát kell tennie e melléklet 24. 25. függeléke alapján.

I FEJEZET – VIZSGÁZTATÓK (Repülőgép)

1.420 Vizsgáztatók – Felosztás

A következő vizsgáztatói szerepek léteznek:

a) Repülés vizsgáztató – repülőgépen (FE(A))
b) Típusjogosítás vizsgáztató – repülőgépen (TRE(A)).
c) Osztályjogosítás vizsgáztató – repülőgépen (CRE(A))
d) Műszerjogosítás vizsgáztató – repülőgépen (IRE(A))
e) Szimulátor vizsgáztató - repülőgépen (SFE(A))
f) Repülés-oktató vizsgáztató – repülőgépen (FIE(A)).

1.425 Vizsgáztatók – Általános követelmények

(Lásd 57. 58. függelék)

a) *Előfeltételek*

1. A vizsgáztatónak olyan engedéllyel és jogosítással, valamint ehhez tartozó oktatói előjoggal kell rendelkeznie legalább, mint amilyen engedély és/vagy jogosítás jártassági vizsgájának és/vagy készség ellenőrzésének levezetésére felhatalmazzák.

2. A vizsgáztatónak olyan minősítéssel kell rendelkeznie, hogy parancsnokként vezethesse a készség ellenőrzés, vagy jártassági vizsga során használt repülőgépet, és meg kell felelnie e melléklet 1.435-1.460 pontjai követelményeinek. Abban az esetben, ha minősített vizsgáztató nem áll rendelkezésre, a légiközlekedési hatóság felhatalmazhat olyan vizsgáztatókat/felügyelőket, akik a fent említett oktató/típus/osztály jogosítás követelményeinek nem tesznek eleget.

3. A vizsgáztatói felhatalmazás kérelmezőjének le kell vezetnie legalább egy olyan jártassági vizsgát vizsgáztatói szerepkörben, amire a felhatalmazást meg kívánja szerezni, beleértve a felkészítést, a jártassági vizsga levezetését, a vizsgázó személy kiértékelését, a repülés utáni eligazítást és a dokumentálást. Ezt a felhatalmazásához szükséges vizsgát légiközlekedési hatósági felügyelő, vagy a légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott, gyakorlott vizsgáztatónak kell felügyelnie.

b) *Többszörös jogosítások esete.* Az e fejezetben megadott képzettségi és tapasztalati követelményeknek megfelelő vizsgáztató az alábbiak közül több jogosítást is betölthet: FE(A), TRE(A), CRE(A), IRE(A) SFE(A) vagy FIE(A).

c) A vizsgáztatók e rendelet 14. § alapján kerülnek felhatalmazásra. A vizsgáztatónak teljesítenie kell a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott „A vizsgáztatók teendőinek egységesítése” követelményt (lásd 57. 58. függelék).

d) *Bejegyzések a szakszolgálati engedélybe.* Azon szakszolgálati engedélyek esetében, amelyekbe a vizsgáztató meghosszabbítást jegyezhet be, a vizsgáztató:

1. töltse ki az alábbi adatokat: jogosítások megnevezése, az ellenőrzés időpontja, érvényességi ideje, a felhatalmazási sorszám és aláírás;

2. nyújtsa be a jártassági vizsgáról/készség ellenőrzésről készült eredeti jegyzőkönyvet a kibocsátó légiközlekedési hatóságnak, valamint ennek egy másolatát helyezze a vizsgázó személyes aktájába.

1.430 Vizsgáztatók – érvényességi idő

A vizsgáztatói felhatalmazás legfeljebb 3 évig érvényes. A vizsgáztatót, a légiközlekedési hatóság hatalmazza fel újra e melléklet 31. függeléke szerint.

1.435 Repülés vizsgáztató (repülőgépen) (FE(A)) – Előjogok/Követelmények

Az FE(A) levezeti:
a) PPL(A) kiadásához a jártassági vizsgát, valamint az ehhez tartozó egypilótás osztály/típusjogosításra vonatkozó jártassági vizsgát és készség ellenőrzést, feltéve, hogy a vizsgáztató pilótaként legalább 1000 óra repült időt teljesített, amelyből legalább 250 órát repülés-oktatóként teljesített repülőgépen;
b) CPL(A) kiadásához a jártassági vizsgát, valamint az ehhez tartozó egypilótás osztály/típusjogosításra vonatkozó jártassági vizsgát és készség ellenőrzést, feltéve, hogy a vizsgáztató pilótaként legalább 2000 óra repült időt teljesített, amelyből legalább 250 órát repülés-oktatóként teljesített repülőgépen.

1.440 Típusjogosítás vizsgáztató (repülőgépen) (TRE(A)) – Előjogok/Követelmények

A TRE(A) levezeti:

a) többpilótás repülőgépen típusjogosítás kiadásához a jártassági vizsgát;
b) többpilótás típus- és műszerjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához a készség ellenőrzést;
c) ATPL(A) kiadásához a jártassági vizsgát;

feltéve, hogy a vizsgáztató legalább 1500 óra repült időt teljesített pilótaként többpilótás repülőgépen, amelyből 500 órának parancsnokként eltöltött időnek kell lennie, és rendelkezik, vagy rendelkezett TRI(A) jogosítással, vagy felhatalmazással.

1.445 Osztályjogosítás vizsgáztató (repülőgépen) (CRE(A)) – Előjogok/Követelmények

A CRE(A) levezeti:

a) egypilótás repülőgépeken az osztály- és típusjogosítás kiadásához a jártassági vizsgát;
b) egypilótás osztály/típusjogosítás meghosszabbításához vagy megújításához, valamint műszer-jogosítás meghosszabbításához a készség ellenőrzést feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik, vagy rendelkezett professzionális szakszolgálati engedéllyel és rendelkezik PPL(A) engedéllyel, és legalább 500 repült óra gyakorlattal repülőgép pilótaként.

1.450 Műszerjogosítás vizsgáztató (repülőgépen) (IRE(A)) – Előjogok/Követelmények

Az IRE(A) levezeti a műszer jogosítás első kiadásához a jártassági vizsgát, és a műszer jogosítás meghosszabbításához vagy megújításához a készség ellenőrzést, feltéve, hogy a vizsgáztató legalább 2000 repült órát teljesített pilótaként repülőgépeken, amelyből legalább 450 órát IFR körülmények között, és legalább 250 órát repülés oktatóként.

1.455 Szimulátor vizsgáztató (repülőgépen) (SFE(A)) – Előjogok/Követelmények

Az SFE(A) repülési szimulátoron (FFS) levezeti:
a) többpilótás repülőgépen típusjogosítás első kiadásához a jártassági vizsgát;
b) többpilótás típus- és műszerjogosítás meghosszabbításához, vagy megújításához a készség ellenőrzést

feltéve, hogy a vizsgáztató rendelkezik ATPL(A) engedéllyel és többpilótás repülőgépen pilótaként legalább 1500 óra repült idővel, gyakorolhatja az SFI(A) előjogokat, valamint az (a) pont szerinti típusjogosítással is rendelkezik az adott repülőgéptípuson (lásd 1.405 pont).

1.460 Repülés-oktató vizsgáztató (repülőgépen) (FIE(A)) – Előjogok/Követelmények

Az FIE(A) jogosult repülés-oktatói jogosítások kiadásához, meghosszabbításához vagy megújításához a jártassági vizsga és készség ellenőrzés levezetésére, feltéve, hogy a vizsgáztató legalább 2000 óra repült időt teljesített pilótaként, amelyből legalább 100 óra repült időt oktatóként teljesített FI(A) oktatói jogosítás megszerzésére irányuló tanfolyamon.

31. függelék

A vizsgáztatók teendőinek egységesítése

(Lásd 1.425 és 1.430 pont, 57. függelék)

ÁLTALÁNOS

1. A légiközlekedési hatóság közzéteszi, és a JAA-hez benyújtja a felhatalmazott vizsgáztatók listáját, jogosításaikat és egyéb feladatköreiket.

2. A vizsgáztató köteles folyamatosan figyelemmel kísérni a jogszabályi változásokat.

3. Minden vizsgáztatónak megfelelő szintű képzettséggel és tapasztalattal kell rendelkeznie a vonatkozó osztály vagy típusjogosítású repülőgépen.

A VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS ÚJRA ENGEDÉLYEZÉSE

4. A vizsgáztatói felhatalmazást e melléklet 1.430 pontja szerint lehet újra engedélyezni. Az újbóli engedélyezéshez a vizsgáztatónak évente legalább két jártassági vizsgát, vagy készség ellenőrzést kell végrehajtania a három éves érvényességi időszakon belül. A megbízás ideje alatt legalább egyszer egy jártassági vizsga vagy készség ellenőrzés végrehajtása során jelen kell lennie egy légiközlekedési hatósági felügyelőnek, vagy erre a feladatra megbízott rangidős vizsgáztatónak.

J FEJEZET – AZ ELMÉLETI ISMERETEK KÖVETELMÉNYEI ÉS AZ ELMÉLETI VIZSGA ELJÁRÁSAI HIVATÁSOS PILÓTÁK SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEIHEZ ÉS MŰSZERJOGOSÍTÁSAIHOZ

1.465 Követelmények

A hivatásos pilóta szakszolgálati engedélyt vagy műszerjogosítást kérelmezőnek az 1.470 - 1.495 pontban megadott vizsgák során kell bizonyítania, hogy elméleti tudása megfelel az adott engedélyhez vagy jogosításhoz szükséges ismereteknek.

1.470 Az elméleti vizsga tartalma

(Lásd 32. függelék)

a) Az ATPL(A) kérelmezőjének az alábbi tantárgyakból kell vizsgát tennie: Légijog; Repülőgép Általános Ismeretek-Szerkezettan/Rendszerek/Hajtóműismeret; Repülőgép Általános Ismeretek-Műszerismeret; Tömeg és súlypont; Teljesítményszámítás; Repülési Jellemzők és Repüléstervezés; Emberi Teljesítőképesség és Korlátai; Meteorológia; Általános Navigáció; Rádiónavigáció; Üzemeltetési Eljárások; Repüléselmélet; VFR Kommunikáció; IFR Kommunikáció.
b) A CPL(A) kérelmezőjének az alábbi tantárgyakból kell vizsgát tennie: Légijog; Repülőgép Általános Ismeretek; Repülési Jellemzők és Repüléstervezés; Emberi Teljesítőképesség és Korlátai; Meteorológia; Navigáció; Üzemeltetési Eljárások; Repüléselmélet; VFR Kommunikáció.
c) Az IR(A) kérelmezőjének az alábbi tantárgyakból kell vizsgát tennie: Légijog; Repülőgép Általános Ismeretei; Repülési Jellemzők és Repüléstervezés; Emberi Teljesítőképesség és Korlátai; Meteorológia; Navigáció; IFR Kommunikáció.

Megjegyzés: A 32. függelék a JAR-FCL 1 4. változatában lévő Appendix 1 to JAR-FCL 1.470 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1.475 Kérdések

(Lásd 32. 60. függelék)

a) *A Központi Kérdés Bank (CQB).* A tematikához tartozó kérdéseket (lásd 32. függelék) a JAA CQB-ben határozzák meg. A CQB-be felvett kérdéseket angol nyelven állítják össze e melléklet 60. függelékében meghatározott módszer szerint, számítógépen. A kérdések teszt jellegűek.
b) *Közzététel.* A példakérdéseket és a válaszlehetőségeket a JAA adja ki.

1.480 Vizsgáztatási eljárás

(Lásd 32. függelék)

a) *Gyakoriság.* A vizsgát az e fejezetben meghatározottak szerint kell letenni. A szakszolgálati engedély, vagy a műszerjogosítás vizsga egy vizsgát tartalmaz minden tantárgyból e melléklet 32. függeléke szerint.

b) *Nyelv.* A vizsgát magyarul, illetve a légiközlekedési hatóság által megfelelőnek tartott nyelven kell lefolytatni. A légiközlekedési hatóság értesíti a kérelmezőt, hogy a vizsgát milyen nyelven fogják lefolytatni.

c) *Tartalom.* Egy adott vizsga kérdéseit a légiközlekedési hatóság választja ki a CQB anyagából, biztosítva a tematika teljes lefedettségét minden egyes tantárgy tekintetében. A számítást, vagy grafikus értelmezést igénylő kérdések válaszainak formája más formába hozható, olyan módon, ahogy azt a légiközlekedési hatóság megfelelőnek tartja.
A légiközlekedési hatóság döntése alapján a Kommunikáció tantárgyból történő vizsgát külön is meg lehet tartani. Annak a kérelmezőnek, aki előzetesen sikeres vizsgát tett VFR vagy IFR Kommunikáció-tárgyból, nem kell a vonatkozó részekből újra vizsgáznia.

d) *Szóbeli Vizsga.* Nem lehet szóbeli vizsgát tenni írásbeli, vagy számítógépen végzett vizsga helyett.

e) *Eszközök.* A légiközlekedési hatóság határozza meg, hogyan kell ellátni a vizsgázót a szükséges légiforgalmi térképekkel, térképekkel, adatlapokkal és berendezésekkel, hogy a kérdésekre választ tudjon adni.

f) *Biztonság.* A kérelmező személyazonosságának ellenőrzését a vizsga előtt el kell végezni.

g) *Titkosság.* A vizsgalap tartalmát bizalmasan kell kezelni.

1.485 A kérelmező kötelezettségei

a) A kérelmezőnek az egész vizsgát ugyanazon JAA tagállamban kell letennie.

b) A kérelmezőt valamely FTO-nak kell vizsgára ajánlania, amikor a kérelmező elfogadható szinten teljesítette az elméleti tanfolyam összes megfelelő elemét. Annak a kérelmezőnek, aki nem tudta teljesíteni a vizsgát az 1.490 pontban meghatározott korlátokon belül, akkor igazolnia kell, hogy további képzést kapott valamely FTO-nál.

c) Ha a légiközlekedési hatóság megállapítja, hogy a kérelmező nem tartja be a követendő eljárásokat a vizsga során, akkor a légiközlekedési hatóság felhívja a figyelmét, a nem megfelelő viselkedés abbahagyására. Amennyiben a kérelmező nem hagy fel szabálytalan viselkedésével, úgy a vizsgatantárgy vagy az egész vizsga eredménytelen.

1.490 Megfeleléshez szükséges követelmények

a) A kérelmező akkor felelt meg egy vizsgán, ha az elérhető pontok legalább 75%-át megszerzi. Büntetőpont nem adható.

b) Az e mellékletben meghatározott többi feltételtől függően, az előírt elméleti vizsga akkor tekintendő sikeresnek, ha a kérelmező a megfelelő pilóta szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz előírt összes tantárgy vizsgáját sikeresen letette az első vizsgakísérletének naptári hónapja végétől számított 18 hónapon belül.

c) A kérelmezőnek újra kell kezdenie a vizsgát, ha negyedszerre sem tudott sikeresen megoldani bármely vizsgalapot, vagy nem teljesítette az összes lapot hat kísérlet során, illetve a fenti (b) pontban említett időhatáron belül nem teljesítette a teljes elméleti vizsgát. A vizsga újbóli megkísérlése előtt a kérelmezőnek részt kell vennie a légiközlekedési hatóság által meghatározott további képzésen.

1.495 Elfogadási időszak

a) Az 1.490 pont rendelkezéseivel összhangban teljesített elméleti vizsga az összes vizsgatárgy letételének időpontjától számított 36 hónapos határidőn belül fogadható el CPL(A) vagy IR(A) kiadásához.

b) Az ATPL(A) elméleti vizsga teljesítését követően a CPL(A)-ba bejegyzett IR(A) az utolsó érvényességétől számított 7 évig érvényes, amennyiben az IR(A) jogosítást a fenti (a) pontnak megfelelően szerezték.

32. Függelék

ELMÉLETI VIZSGA TANTÁRGYAI/SZAKASZAI ÉS A VIZSGA IDŐTARTAMA – ATPL, CPL ÉS IR
(Lásd 1.470 pont)

	Repülőgép (A)					
	ATPL Légitársasági Pilóta Szakszolgálati Engedély		**CPL** Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedély		**IR** Műszer-jogosítás (Repülőgép)	
TANTÁRGY	Vizsgalap száma	Vizsga időtartama	Vizsgalap száma	Vizsga időtartama	Vizsgalap száma	Vizsga időtartama
010 Légijog	1	**1.40**	1	**0.45**		
010 Légijog /Üzemeltetési eljárások					1	**1.00**
020 Repülőgép Általános Ismeretek			2	**2.30**	2	**1.15**
Szerkezetek/Rendszerek/Hajtóművek	2	**2.00**		(1.30)		(0.15)
Műszerek/Elektromos berendezések	3	**1.30**		(1.00)		(1.00)
030 Repülési jellemzők/Repülés tervezés			3	**3.00**	3	**2.00**
Súly és súlypontszámítás	4	**1.00**		(0.45)		
Jellemzők	5	**1.00**		(0.45)		
Repüléstervezés és repülés figyelés	6	**3.00**		(1.30)		(2.00)
040 Emberi teljesítőképesség és korlátozások	7	**1.00**	4	**0.30**	4	**0.30**
050 Meteorológia	8	**2.30**	5	**1.30**	5	**1.30**
060 Navigáció			6	**1.30**	6	**2.00**
Általános navigáció	9	**2.00**		(1.00)		(0.30)
Rádió navigáció	10	**1.30**		(0.30)		(1.30)
070 Üzemeltetési eljárások	11	**1.20**	7	**0.45**		
080 Repüléselmélet	12	**1.00**	8	**0.45**		
090 Kommunikáció			9	**0.30**	7	**0.30**
VFR kommunikáció	13	**0.30**		(0.30)		
IFR kommunikáció	14	**0.30**				(0.30)
Összesen:	**14**	**20.30**	**9**	**11.45**	**7**	**8.45**

1 Megjegyzés: A repülési idő és az elméleti ismeretek beszámítására lásd még az 1.050(b) pontot
2 Megjegyzés: A tematika a Repülőgép elméleti tematikák kombinációja. Az ’x’-szel jelölt négyzetekben szereplő témakör oktatása a meghatározott engedélyhez kötelező. A (●) jelölt soroknál az altéma NEM használható az adott engedély szintnél.

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
010 00 00 00	**LÉGIJOG ÉS ATC ELJÁRÁSOK**	X	X	X
010 01 00 00	**NEMZETKÖZI EGYEZMÉNYEK ÉS SZERVEZETEK**	X	X	X
010 01 01 00	A Chicagói Egyezmény	X	X	X
010 01 01 01	I. Rész Légi navigáció - Általános alapelvek és alkalmazás: szuverenitás, terület, - Repülés a Szerződő Állam területe fölött: nem-menetrendszerű járatok jogai, menetrendszerű járatok, cabotage, leszállás vámrepülőtereken, légügyi szabályok alkalmazása, repülési szabályok, a légijármű kutatása - Intézkedések a léginavigáció elősegítésére: vámszolgálat, a repülőgép megfelelőségének követelményei: Légialkalmassági bizonyítvány, a személyzet engedélyei, a bizonyítványok és engedélyek elfogadása, áruszállítási korlátozások, fényképezőgép használat, fedélzeti okmányok - Nemzetközi szabványok és ajánlások: a szabványok és eljárások elfogadása, bizonyítványok és engedélyek hitelesítése, hitelesített bizonyítványok és engedélyek érvényessége, eltérés a nemzetközi szabványoktól és eljárásoktól, az eltérések bejelentése	X	X	X
010 01 01 02	II. Rész: Az ICAO - Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet - Célkitűzések, felépítés	X	X	X
010 01 01 03	Kijelölt régiók és regionális irodák	X	X	
010 01 0 04	Követelmények: - Az Egyezmény függelékei (Annexek) - Szabványok és ajánlott gyakorlat - A légi-navigációs szolgálatok eljárásai - Körzeti kiegészítő eljárások - Körzeti légi-navigáció - Kézikönyvek és körlevelek	X		
010 01 02 00	Egyéb nemzetközi egyezmények	X	X	X
010 01 02 01	Nemzetközi Légiszállítási Egyezmény - Az öt szabadságjog	X	X	
010 01 02 02	A Tokiói, Hágai és Montreali Egyezmények - Jogi hatály - A parancsnokpilóta hatásköre	X	X	
010 01 02 03	Az alábbi európai szervezetek megnevezése, összetétele, célkitűzései, vonatkozó okmányok - ECAC – Európai Polgári Repülési Konferencia beleértve a JAA – Társult Légügyi Hatóságok - EASA – Európai Repülésbiztonsági Ügynökség - EUROCONTROL Szervezet Az Európai Repülésbiztonság Szolgálatában - EC- Európai Bizottság	X	X	X
010 01 02 04	A Varsói Egyezmény	X	X	
010 01 03 00	A parancsnokpilóta hatásköre, felelőssége a repülés biztonsága és védelme érdekében	X	X	
010 01 04 00	Az üzemben tartók és a pilóták felelőssége a földön, a személyekre és javakra vonatkozóan, a légijármű üzemeltetéséből keletkező károkozás, személyi sérülés esetén	X	X	

		REPÜLŐGÉP		
		ATPL	CPL	IR
010 01 05 00	Kereskedelmi eljárások és kapcsolódó szabályok- (Lízingelés) - Légijármű bérlet (Dry lease) - Légijármű teljes bérlet (Wet lease)	X	X	
010 02 00 00	**ANNEX 8 – A LÉGIJÁRMŰ LÉGI ALKALMASSÁGA** - alkalmazás	X	X	
010 03 00 00	**ANNEX 7 - A LÉGIJÁRMŰ FELSÉG- ÉS LAJSTROMJELE** - alkalmazás	X	X	
010 04 00 00	**Annex 1 – Személyzet tanúsítása** - alkalmazás - Az Annex 1 és a JAR-FCL kapcsolata	X	X	X
010 05 00 00	**ANNEX 2 - A LÉGTÉRHASZNÁLAT SZABÁLYAI**	X	X	X
010 05 01 00	Annex 2 - A fontosabb meghatározások, a repülési szabályok alkalmazása, általános szabályok, látvarepülési (VFR) szabályok, IFR – műszerrepülési szabályok, jelzések (látjelek), polgári légijármű elfogása (igazoltatás), utazómagasságok táblázata	X	X	X
010 06 00 00	**LÉGINAVIGÁCIÓS ELJÁRÁSOK- LÉGIJÁRMŰ ÜZEMBEN TARTÁS DOC 8168 – OPS/611, 1. KÖTET**	X	X	X
010 06 01 00	Előszó - bevezetés	X		X
010 06 02 00	Alkalmazott meghatározások és rövidítések	X		X
010 06 03 00	Indulási eljárások - Általános követelmények - szabványos indulási eljárások (SID) - VOR indulási eljárások - Közzétett információk - Egyidejű üzemelés párhuzamos vagy közel párhuzamos műszeres futópályákon - Területi navigációs eljárások RNAV (VOR-DME) indulási eljárások - FMS/RNAV használata hagyományos indulási eljárások végrehajtására	X		X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
010 06 04 00	Megközelítési eljárások (Approach Procedures) - Általános követelmények (kivéve a táblázatokat) - Megközelítési eljárások tervezése: műszeres megközelítési szektor, a fixek pontossága (csak metszéspontok pontossági határai, egyéb fixek pontossági határai, az útirányt biztosító eszközök pontossága, a megközelítési szektorok mérete, süllyedési gradiens) - Érkezési és megközelítési szegmensek: általában, STAR – szabványos érkezési eljárás, kiinduló megközelítési szakasz (csak általában), közbenső megközelítési szakasz, végső megközelítési szakasz (kivéve a táblázatok), MAP - megszakított megközelítési szegmens (csak általában) - Manőverek látással a repülőtér körzetében: általában, a körözési eljárás látással , biztonságos akadály magasság (OCA/H) légtér mérete (táblázatok nélkül), MDA/H minimális süllyedési magasság, körözési eljárás megszakítása - egyidejű ILS üzemelés párhuzamos vagy közel párhuzamos futópályákon, - Területi navigációs megközelítési eljárások RNAV (VOR-DME) - FMS/RNAV használata nem-precíziós megközelítési eljárások végrehajtásakor	X		X
010 06 05 00	Várakozási eljárások (Holding procedures) - Az eljárás felépítése (táblázatok nélkül), besorolás, az eljárás végrehajtása - Biztonságos akadály magasság, OCA/H	X		X
010 06 06 00	Magasságmérő beállítási eljárások (Altimeter setting az ICAO Doc.7030 kiegészítő területi eljárások vonatkozó részével) - Alapkövetelmények, a pilóta és az üzembentartó eljárásai	X	X	X
010 06 07 00	SSR (másodlagos radar) üzemeltetési eljárások (az ICAO Doc. 7030 vonatkozó részének ismeretével) - A transzponder üzemeltetése - Az ACAS berendezés üzemeltetése - TCAS rendszer üzemeltetése - Használatos angol kifejezések	X	X	X
010 07 00 00	**LÉGIFORGALMI SZOLGÁLATOK (AZ ANNEX 11 ÉS DOC. 4444 ALAPJÁN)**	X	X	X
010 07 01 00	Annex 11 – Légiforgalmi szolgálatok - fontosabb meghatározások	X	X	X
010 07 01 01	Általános követelmények: - Az ATS feladatai, a légiforgalmi szolgálatok felosztása, a szolgálatok és ellenőrzött repülőterek légtereinek kijelölése, a légtér osztályok (az Annex 11 4. függeléke szerint), RNP – előírt navigációs teljesítmény (pontosság), az ATS szolgálatokat ellátó szolgálati egységek kijelölése és létrehozása, a repüléstájékoztató (FIR) körzetek, ellenőrzött légterek (CTA, CTR) jellemzői, minimális biztonságos magasságok, a vészhelyzetben lévő légijármű elsőbbsége, tartalék (contingency) repülési eljárások, az ATS szolgálatoknál használt idő	X	X	X

010 07 01 02	ATC – Légiforgalmi irányító szolgálat - Alkalmazás - Az ATC egységek biztosítása, a szolgálatok működése, elkülönítési minimumok, a szakszolgálati engedélyek tartalma, az engedélyek koordinálása, személyek és járművek mozgásának irányítása a repülőtéren	**X**	**X**	**X**

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
010 07 01 03	Légiforgalmi tájékoztató szolgálat -Alkalmazás -A tájékoztató szolgálatok feladatköre -légiforgalmi tájékoztató rádióadások (ATIS, stb.)	X	X	X
010 07 01 04	-Riasztó szolgálat (Alerting Service) -alkalmazás, a kutató-mentő központok értesítése (csak INCERFA, ALERFA, DETRESFA), a vészhelyzetben lévő légijármű közelségében működő légi járműveknek adott tájékoztatás	X	X	X
010 07 01 05	Az egyes RNP típusok azonosító jellemzői, az ATS útvonalak azonosító jelei (kivéve SID és STAR), Annex 11. 1. Függelék	X	X	X
010 07 03 00	Repülési szabályok és a légiforgalmi szolgálatok eljárásai az ICAO Doc. 4444 – RAC/501/11 és az ICAO Doc. 7030 körzeti eljárások alapján -meghatározások -kapcsolat más dokumentumokkal	X	X	X
010 07 03 01	-Általános megfontolások -a légiforgalmi szolgálatok általános működési szabályai: repülési terv benyújtása, áttérés IFR-ről VFR-re, engedélyek és tájékoztatások, a forgalom áramlásának szabályozása, magasságmérő beállítási eljárások, a „heavy” turbulenciakategória és MLS állapot jelzése, helyzetjelentés, légiforgalmi esemény-jelentés, eljárások az összeütközés-kikerülő rendszerrel (ACAS) felszerelt légijárművekre. -A Doc. 4444 1.sz. Függeléke	X	X	X
010 07 03 02	-Területi irányító szolgálat (Area Control Service) -Az ellenőrzött forgalom elkülönítésének általános módszerei -Függőleges elkülönítés: a függőleges elkülönítés alkalmazása, a minimális függőleges elkülönítés, minimális utazómagasság, utazómagasság meghatározása, függőleges elkülönítés emelkedéskor, vagy süllyedéskor -Oldalirányú elkülönítés alkalmazása, hosszirányú elkülönítés alkalmazása (kivéve szuperszonikus forgalom esetében) -Az elkülönítési minimumok csökkentése -Légiforgalmi iránytói engedélyek: tartalom, az ATC engedély leírása, engedély saját elkülönítésre VMC körülmények között, mérvadó forgalomra vonatkozó tájékoztatás, engedély a Flight Plan kért módosítására -Kényszer (vész) helyzet és összeköttetés megszakadása: vészhelyzeti eljárások (csak általános elsőbbség, vészsüllyedés, a parancsnokpilóta tevékenysége), föld-levegő összeköttetés megszakadása (csak a pilótára vonatkozó eljárások), polgári repülőgép elfogási eljárása	X	X	X
010 07 03 03	Bevezető irányító szolgálat (Approach Control Service) -Induló légijármű: általános indulási eljárások, engedély emelkedő légijárműnek saját elkülönítésre VMC-ben, az induló légijárműveknek adott információk -Érkező légijármű: általános szabályok érkező légijárműveknek, süllyedési engedély saját elkülönítéssel VMC-ben, megközelítés látással,	X	X	X

	műszeres megközelítés, várakozás, bevezetési sorrend, várható bevezetési idő (EAT), tájékoztatás az érkező forgalomnak			
010 07 03 04	Repülőtéri irányító szolgálat (Aerodrome Control Service) -A repülőtéri irányító torony feladata: általában, riasztószolgálat ellátása, a VFR üzemelés felfüggesztése -Forgalom és forgalmi körök: a használatos futópálya kiválasztása -A légijárműveknek adott tájékoztatás: a légijárművek működésére vonatkozó tájékoztatás, tájékoztatás a repülőtéri állapotokra -A repülőtéri forgalom irányítása: az érkező és induló légijárművek elsőbbségi sorrendje, az érkező és induló forgalom ellenőrzése, a légijárművek keltett örvény turbulencia szerinti kategorizálása és a hosszirányú elkülönítés növelése, különleges VFR engedélyezése	X	X	X
010 07 03 05	Repüléstájékoztató szolgálat és riasztószolgálat -Repüléstájékoztató szolgálat -Riasztószolgálat	X	X	X
010 07 03 06	Radar használata a légiforgalmi szolgálatoknál -általános szabályok: a radar korlátozásai, azonosító eljárások (csak az azonosítás fogalma), helyzet-tájékoztatások, irányítás radar vektorok adásával -a radar használata az iránytó (ATC) szolgálatoknál	X		X
010 08 00 00	**LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ SZOLGÁLAT AZ ANNEX 15 ALAPJÁN**	X	X	X
010 08 01 00	Annex 15 -fontosabb meghatározások -alkalmazás	X	X	X
010 09 00 00	**REPÜLŐTEREK – AZ ANNEX 14 I. ÉS II. KÖTETEI ALAPJÁN**	X	X	X
010 09 01 00	Annex 14 -Meghatározások	X	X	X
010 09 01 01	Repülőtér adatok: -A működési terület és kapcsolódó létesítmények állapota	X	X	X
010 09 01 02	Látjelek a navigációhoz -Irányjelzők és utasítást adó jelzések -Felfestések -Fények -Jelek -Helyjelzők	X	X	X
010 09 01 03	Az akadályok megjelölésére szolgáló jelölések -Az akadályok megjelölése -Akadályfények	X	X	X
010 09 01 04	Egyes területek korlátozott használatának megjelölése	X	X	X
010 09 01 05	Vészhelyzeti és egyéb szolgálatok -mentő és tűzoltó szolgálatok -előtér ügyelet -légijárművek előtéri kiszolgálása	X	X	X
010 09 01 06	A. Függelék az Annex 14-hez -a közzétett távolságadatok kiszámítása -rádió-magasságmérés védett területe -bevezető és futópálya fénysorok	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
010 10 00 00	**EGYSZERŰSÍTÉSEK (ANNEX 9 – FACILITATION ALAPJÁN)** **-**Meghatározások	X	X	X
010 10 01 00	Légijárművek belépése és elindulása -A légijármű okmányok rendeltetése, leírása és használata General declaration	X	X	X
010 10 02 00	Személyek és poggyászaik beléptetése és kiléptetése -A személyzetek és az operator egyéb alkalmazottainak belépési követelményei és eljárásai	X	X	X
010 11 00 00	**KUTATÁS ÉS MENTÉS (AZ ANNEX 12 ALAPJÁN)**	X	X	X
010 11 01 00	Annex 12 rövid tartalma -Meghatározások	X	X	X
010 11 01 01	Szervezet -A SAR (Search and Rescue) szolgálat létrehozása -SAR körzetek kijelölése -A SAR szolgálati egységek kijelölése és felszerelése	X	X	X
010 11 01 02	Együttműködés -Államok közötti együttműködés -Együttműködés egyéb szolgálatokkal, szervezetekkel	X	X	X
010 11 01 03	Működési szabályok, eljárások -A parancsnokpilóta feladatai a baleset helyszínén -A vészhelyzet rádióadást vevő parancsnokpilóták kötelezettsége -Kutató-mentő szolgálatok jelzései	X	X	X
010 11 01 04	Kutató-mentő szolgálatok jelzései -A felszíni járművek jelzőrendszere -Föld -Levegő között alkalmazott jelkódok -Levegő –Föld kapcsolat jelrendszere	X	X	X
010 12 00 00	**BIZTONSÁG (AZ ANNEX 17 – SECURITY ALAPJÁN)**	X	X	
010 12 01 00	Annex 17	X	X	
010 12 01 01	Általában -Célok és feladatok	X	X	
010 12 01 02	Szervezet -Együttműködés és koordinálás	X	X	
010 12 01 03	Operátorok: légitársaságok biztonsági programja	X	X	
010 13 00 00	**LÉGIJÁRMŰ BALESET KIVIZSGÁLÁS (ANNEX 13 ALAPJÁN)**	X	X	X
010 13 01 00	Annex 13 -Meghatározások -Alkalmazás	X	X	
010 14 00 00	**JAR-FCL**	X	X	X
010 15 00 00	**NEMZETI JOGSZABÁLYOK**	X	X	X
010 15 01 00	Nemzeti jogszabályok és a vonatkozó ICAO Annexektől és JAR-októl való eltérések	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
020 00 00 00	**ÁLTALÁNOS REPÜLŐGÉP ISMERET**	X	X	X
021 00 00 00	**REPÜLŐGÉP SÁRKÁNY ÉS RENDSZEREI: ELEKTROMOS, HAJTÓMŰ, FEDÉLZETI MENTŐFELSZERELÉS**	X	X	
021 00 00 00	**LÉGIJÁRMŰ SÁRKÁNY ÉS RENDSZEREI: ELEKTROMOS, HAJTÓMŰ, FEDÉLZETI MENTŐFELSZERELÉS**			X
021 01 00 00	**REPÜLŐGÉP SÁRKÁNY ÉS RENDSZEREI**	X	X	X
021 01 01 00	Repülőgép törzs -Szerkezeti típusok -Szerkezeti elemek és anyagok -Stress (feszültség)	X	X	
021 01 02 00	Vezetőfülke és utastér ablakok -Szerkezet (laminált üveg) -Szerkezeti korlátozások	X	X	
021 01 03 00	Szárny -Szerkezeti típusok -Szerkezeti elemek és anyagok -A hajtóművek stb. feszültség csökkentése -Stress (feszültség)	X	X °	
021 01 04 00	Stabilizáló felületek -Függőleges, vízszintes és V farokfelületek -Szerkezeti anyagok -Erőhatások -„flutter” (flatter: a szárnyak hajlító-csavaró lengése) -kiegyenlítő rendszer -Mach trim	X	X °	
021 01 05 00	Futómű -Különböző típusok -Szerkezeti kialakítás -Rögzítő rendszerek és vészkibocsátó rendszerek -A véletlen behúzódást megakadályozó szerkezetek -A helyzetet és a mozgást jelző fények, műszerek -Orrkerék vezérlés -Kerekek és köpenyek (szerkezet, korlátozások) -Kerékfék rendszerek -szerkezet -parkolófék -a blokkolás-gátló működése -automatikus fékező rendszer működése -működést, meghibásodást jelző rendszer	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
021 01 06 00	Kormányszervek (szerkezeti kialakítás és működés)	X	X	
021 01 06 01	Elsődleges vezérlő szervek -magassági-, csűrő-, és oldalkormány -trim -működtetés módja (mechanikus, hidraulikus, elektromos, fly-by-wire) -működés, jelzőműszerek, figyelmeztető rendszerek -átviteli (kormány) erők	X	X	
021 01 06 02	Másodlagos vezérlő szervek -belépőél és kilépőél felhajtóerő növelő szerkezetek -felhajtóerő lerontó szerkezetek és fékek -Változtatható magassági kormány -működtetési mód (mechanikus, hidraulikus, elektromos, fly-by-wire) -működés, jelzőműszerek, figyelmeztető rendszerek -veszélyes helyzetek és potenciális meghibásodások	X	X	
021 01 07 00	Hidraulika rendszerek			
021 01 07 01	A hidromechanika alapelvei -hidraulika folyadékok -hidraulikus rendszerek sematikus felépítése és működése	X	X	
021 01 07 02	Hidraulikus rendszerek -fő-, tartalék-, és vészrendszerek -működés, jelzőműszerek, figyelmeztető rendszerek -kisegítő rendszerek	X	X	
021 01 08 00	Levegőhajtású rendszerek (csak dugattyús-motoros repülőgépek)	X	X	X
021 01 08 01	Pneumatikus rendszerek -energiaforrások -a pneumatikus rendszerek sematikus felépítése és működése	X	X	
021 01 08 02	Kondicionáló rendszer -fűtés és hűtés -szerkezet, működés és vezérlő szervek	X	X	
021 01 08 03	Nyomásrendszer -kabinmagasság, maximális kabinmagasság, nyomáskülönbség -a repülőgép túlnyomásos terei -működés és jelzőműszerek -biztonsági és figyelmeztető rendszerek -gyors dekompresszió, veszélyes kabinmagasság jelzés -vészhelyzeti eljárások	X	X	
021 01 08 04	Jégtelenítő rendszerek -szárnyak és vezérsíkok pneumatikus (felfújható) belépőél jégtelenítő rendszere -sematikus felépítés -üzemeltetési korlátozások -szakaszos programú automatika működése	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
021 01 09 00	Levegőhajtású rendszerek légcsavaros-gázturbinás és sugárhajtású repülőgépek	X	X	X
021 01 09 01	Pneumatikus rendszerek -energiaforrások -sematikus felépítés -potenciális meghibásodások, figyelmeztető eszközök -működés, jelzőműszerek, figyelmeztető rendszerek -pneumatikus hajtású rendszerek	X	X	
021 01 09 02	Légkondicionáló rendszer -szerkezet, működés, üzemeltetés, jelzőműszerek és figyelmeztető rendszerek -fűtés és hűtés -hőmérséklet-szabályozás, automatikus és manuális -torlólevegő (ram air) szellőzés -sematikus felépítés	X	X	
021 01 09 03	Jegesedés-gátló rendszerek -hordozófelület (repülőgép) és kormányfelületek, hajtómű, légfelvevők, szélvédőüveg -sematikus szerkezeti felépítés, üzemeltetési korlátozások, indítás, ciklikus programú automatika használata -jegesedés-jelző rendszerek	X	X	X
021 01 09 04	Nyomásszabályzó rendszer -kabinmagasság, maximális kabinmagasság, nyomáskülönbség -a repülőgép túlnyomásos terei -működés és jelzőműszerek -biztonsági és figyelmeztető rendszerek -gyors dekompresszió, veszélyes kabinmagasság jelzés -vészhelyzeti eljárások	X	X	
021 01 10 00	Nem-pneumatikus jegesedés-gátló és jégtelenítő rendszer	X	X	X
021 01 10 01	Az alábbiak sematikus szerkezete és működése: -légfelvevő nyílások -légcsavar (repülőgép) -pitotcső, statikus vevők, átesés-jelző szenzor -szélvédő jégtelenítés -csapadék eltávolító/ablaktörlő rendszer	X	X	X
021 01 11 00	Tüzelőanyag rendszer	X	X	
021 01 11 01	Tüzelőanyag tartályok -szerkezeti elemek és típusok -a tartályok elhelyezése egy és több-hajtóműves repülőgépen -a tartályok feltöltési sorrendje és típusai -kifogyaszthatatlan tüzelőanyag	X	X	
021 01 11 02	Tüzelőanyag táplálás -gravitációs és nyomás alatti beszállítás -keresztáplálás -sematikus szerkezeti felépítés	X	X	
021 01 11 03	Tüzelőanyag légi vészelerésztő rendszer	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
021 01 11 04	A tüzelőanyag rendszer ellenőrzése -működés, jelzőműszerek, figyelmeztető rendszerek -tüzelőanyag gazdálkodás (fogyasztási sorrend vezérlése) -mérőpálca	X	X	
021 02 00 00	**ELEKTROMOSSÁG**	X	X	X
021 02 01 00	DC= egyenáram AC= váltóáram	X	X	X
021 02 01 01	Általában: -elektromos áramkörök -feszültség, áram, ellenállás -Ohm törvénye -Ellenállásos áramkörök -Az ellenállás, mint a hőmérséklet függvénye -Elektromos teljesítmény, elektromos munka -Biztosítékok (feladat, típus és működés) -Az elektromágneses tér)mező) -A kondenzátor (feladata)	X	X	X
021 02 01 02	Akkumulátorok -Típusok, jellemzők, karakterisztikák -Kapacitás -Alkalmazás -Mint veszélyforrás	X	X	X
021 02 01 03	Mágnesesség -permanens mágnesek -elektromágnesesség: -relék, áramköri megszakító, szolenoid szelep (alapelv, feladat és alkalmazás) -elektromágneses teljesítmény -elektromágneses indukció	X	X	X
021 02 01 04	Generátorok -alternátor (váltóáramú generátor) -működési elv, feladat és alkalmazás -jelzőműszerek -szabályozás, ellenőrzés, védelem -gerjesztési módok -indítógenerátor	X	X	X
021 02 01 05	Energia elosztás -AC árameloszto rendszerek (sínek) -az elektromos repülési műszerek/rendszerek ellenőrzése -ampermérő, voltmérő -jelzőtablók -elektromos fogyasztók -DC elosztó rendszer: -szerkezet, működés és ellenőrzés -elemi kapcsoló áramkörök	X	X	X
021 02 01 06	Inverter (alkalmazás)	X	X	X
021 02 01 07	A repülőgép sárkány, mint elektromos vezető	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
021 02 02 00	Váltóáram (AC)	X	X	
021 02 02 01	Általában -egy és többfázisos váltóáram -frekvencia -fáziseltolás -AC áramköri elemek	X	X	
021 02 02 02	Generátorok -Háromfázisú generátor -Szénkefe nélküli generátor (szerkezet és működés) -Generátor meghajtás: -állandó fordulatszámú -integrált hajtás	X	X	
021 02 02 03	AC teljesítmény elosztás -szerkezet, működés és ellenőrzés -védőáramkörök, generátorok párhuzamosítása	X	X	
021 02 02 04	Transzformátorok -feladata -típusok, alkalmazás	X	X	
021 02 02 05	Szinkron és aszinkron motorok -működési elv -alkalmazás	X	X	
021 02 02 06	Átalakító/egyenirányító készülékek	X	X	
021 02 03 00	Félvezetők -a félvezetők működési elve -félvezető ellenállások (tulajdonság és alkalmazás) -egyenirányító (működés és alkalmazás) -tranzisztor (működés és alkalmazás) -dióda (működés és alkalmazás)	X	X	
021 02 04 00	Alapvető komputer ismerete	X	X	
021 02 04 01	Logikai áramkörök	X	X	
021 02 04 02	Logikai szimbólumok	X	X	
021 02 04 03	Kapcsoló áramkörök és logikai szimbólumok	X	X	
021 02 05 00	Rádióhullámok terjedési elmélete (csak alapelv)	X	X	X
021 02 05 01	Alapelvek -Elektromágneses hullámok -Hullámhossz, amplitúdó, fázisszög, frekvencia -Frekvenciasávok, oldalsávok, egyoldali sávok -Impulzusjellemzők -Vivő (hordozó) frekvencia, moduláció, de-moduláció -A moduláció típusai (amplitúdó, frekvencia, impulzus, multiplex) -Oszcillátor áramkörök	X	X	X
021 02 05 02	Antennák -Karakterisztika -Polarizáció -Antenna típusok	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
021 02 05 03	Hullámterjedés -Felületi hullámok -Térhullámok -Különböző frekvencia tartományok terjedése -Frekvencia prognózis -Fading -A terjedést befolyásoló tényezők (visszaverődés, elnyelés, interferencia, éjjeli hatás, parthatás, hegyhatás, sztatikus töltés)	X	X	X
021 03 00 00	**HAJTÓMŰVEK**	X	X	
021 03 01 00	Dugattyús motorok	X	X	
021 03 01 01	Általában -Típusok általában -A négyütemű belsőégésű motor működési elve -Szerkezeti részegységek	X	X	
021 03 01 02	Kenési (olaj) rendszer -Feladat -Sematikus szerkezet -Ellenőrző műszerek és jelzések -Kenőanyagok (olajok)	X	X	
021 03 01 03	Léghűtés -Rendszer ellenőrzés -Hengerfej hőmérséklet -Hűtő terelőlapok (cowl flaps)	X	X	
021 03 01 04	Gyújtás -Feladata, sematikus rendszer -Gyújtási rendszerek -Gyújtómágnes ellenőrzés	X	X	
021 03 01 05	Motor tüzelőanyag rendszer -Porlasztó (szerkezet és működés, porlasztó jegesedés) -Tüzelőanyag befecskendező rendszer (szerkezet, működés) -Tartalék légfelvevő	X	X	
021 03 01 06	Motor teljesítmény -Nyomásmagasság, légsűrűség magasság -Teljesítmény a légnyomás és hőmérséklet függvényében	X	X	
021 03 01 07	Teljesítménynövelő eszközök -Turbófeltöltő, szuperfeltöltő (szerkezet, hatása a motor teljesítményre)	X	X	
021 03 0108	Tüzelőanyag -Benzin típusok, fokozatok -Robbanási jellemzők, oktánszám -Repülőbenzinek színkódja -Adalékok -Víztartalom, jégkristály képzésidés -Fajsúly -Tartalék tüzelőanyag típusok, a specifikációk közti eltérések, korlátozások	X	X	
021 03 01 09	Keverék -Dús és szegény keverék -Legnagyobb teljesítmény és gazdaságos teljesítmény keverék	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
021 03 01 10	Légcsavar -Fix beállítási szögű és állandó sebességű légcsavar -Légcsavar elv és üzemeltetés egy és többmotoros repülőgépen -Légcsavar ellenőrzés -Légcsavar hatásfoka a repülési sebesség függvényében -Repülőgép és motor védelem: légcsavar üzemeltetés földön, levegőben, durva és finom szögállítás korlátozások	X	X	
021 03 01 11	Motor kiszolgálás és vezérlés -Teljesítmény beállítás, teljesítmény tartomány -Keverék beszabályozás -Üzemi korlátozások	X	X	
021 03 01 12	Üzemeltetési jellemzők -Maximális és minimális RPM -Motor vibráció és kritikus RPM -Helyesbítő tevékenység rendellenesség észlelésekor motorindítás, melegítés és repülés alatt	X	X	
021 03 02 00	Gázturbinás hajtómű	X	X	
021 03 02 01	Működési elv	X	X	
021 03 02 02	*Szerkezeti típusok* -Centrifugális -Axiális -Szabadturbina -Egytengelyes turbina -Légcsavaros gázturbina -Sugárhajtómű -Turbóventilátoros sugárhajtómű	X ° °	X ° °	
021 03 03 00	Hajtómű szerkezet	X	X	
021 03 03 01	Légfelvevő (szívótorok) -feladata	X	X	
021 03 03 02	Kompresszor -Feladat -Szerkezet és működési üzemmód -Lapátsérülés hatása -Kompresszor átesés és kihagyás -Kompresszor-jellemzők	X	X	
021 03 03 03	Diffúzor (levegő belépő nyílás) -feladata	X	X	
021 03 03 04	Tüzelőtér -Feladat, típusok, munkafolyamat -Keverési viszony -Befecskendező fúvókák -Termikus terhelés	X	X	
021 03 03 05	Turbina -Feladat, szerkezet, működési elv -Termikus és mechanikus feszültségek -Lapátsérülés hatása -Kilépő gázhőmérséklet ellenőrzés	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
021 03 03 06	Fúvócső -Feladat -Különböző típusai -Zajcsökkentő eszközök	X	X	
021 03 03 07	Nyomás, hőmérséklet és levegőáramlás a gázturbinás hajtóműben	X	X	
021 03 03 08	Sugárfordító (teljesítmény) -Feladat, típusai, működési elv -Hatásfok -Használat és ellenőrzés	X	X	
021 03 03 09	Teljesítmény és teljesítménynövelés -Vízbefecskendezés, működési elv -Alkalmazás, rendszer ellenőrzés	X	X	
021 03 03 10	Forrólevegő elvezetés -A levegő elvezetés hatása a tolóerőre, kilépő gázhőmérsékletre, fordulatszámra és nyomásviszonyra -A levegőelvezetés hatása a teljesítményre	X	X	
021 03 03 11	Segédberendezések meghajtásháza -Feladat	X	X	
021 03 04 00	A hajtómű rendszerei	X	X	
021 03 04 01	Gyújtás -Feladat, típusai, részegységei, üzemeltetés, biztonsági szempontok	X	X	
021 03 04 02	Indítórendszer (starter) -Feladat, típus, szerkezet, üzemmód -Vezérlés és ellenőrzés -Önszabályzó minimális és üresjárat	X	X	
021 03 04 03	Meghibásodások indításnál -okok és megelőzés	X	X	
021 03 04 04	Tüzelőanyag rendszer -Szerkezet, részegységek -Üzemeltetés és ellenőrzés -Meghibásodások	X	X	
021 03 04 05	Kenési (olaj) rendszer -Szerkezet, részegységek -Üzemeltetés és ellenőrzés -Meghibásodások	X	X	
021 03 04 06	Tüzelőanyag -A hőmérséklet hatása -Szennyeződés -Adalékok	X	X	
021 03 04 07	Tolóerő -Tolóerő képlet -Flat rated hajtómű -Tolóerő a repülési sebesség, levegő sűrűség, nyomás, hőmérséklet és RPM függvényében	X	X	
021 03 04 08	Hajtómű üzemeltetés és működés ellenőrzés	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
021 03 04 09	Teljesítmény -Megosztott teljesítményű hajtóművek -A sűrűség szerepe -Flat rated hajtómű			
021 03 05 00	Segédhajtómű egység (APU)	X	X	
021 03 05 01	Általában -Feladat, típusok -Elhelyezés -Üzemeltetés és ellenőrzés	X	X	
021 03 05 02	Torlólevegős turbina -feladata	X	X	
021 04 00 00	**VÉSZMENTŐ FELSZERELÉSEK**	X	X	
021 04 0100	Ajtók és vészkijáratok -megközelíthetőség -normál és vészhelyzeti üzemeltetés -jelölések -kijárati padló jelölések -a személyzet vészkijáratai -utasok vészkijáratai -mentőcsúszdák, mentőtutajok, úszóeszközök használata	X	X	
021 04 02 00	Füstjelzés -a füstjelző detektorok elhelyezése, jelzésmódja, működőképesség ellenőrzés	X	X	
021 04 03 00	Tűzjelző rendszer -a detektorok elhelyezése, riasztási mód, működőképesség ellenőrzés	X	X	
021 04 04 00	Tűzoltó felszerelés -elhelyezés, működtetés, tűzoltó töltet és jelzőműszer, funkcionális ellenőrzés	X	X	
021 04 05 00	A légijármű oxigénellátó rendszere -Működési elv -Védelem, megtalálhatóság -Használati rend gyors dekompresszió esetén -A folyamatos áramlású és igény szerinti elosztó álarcok összehasonlítása -Oxigéngenerátotok -Az oxigénhasználat veszélyei, biztonsági szabályok	X	X	
021 04 06 00	Vészmentő felszerelés -Hordozható kézi tűzoltó készülék -Füstvédő álarc, sisak -Hordozható oxigén készülék -Vészhelyzeti helyzetjeladó, rádióadó -Mentőmellény, mentőtutaj -Zseblámpa, vészvilágítás -Kézi hangosbeszélő -Fejsze -Tűzálló kesztyű -Vészhelyzeti úszóeszközök	X ° ° ° ° ° ° ° ° ° ° °	X ° ° ° ° ° ° ° ° ° ° °	

		REPÜLŐGÉP		
		ATPL	CPL	IR
022 00 00 00	**MŰSZER RENDSZEREK – REPÜLŐGÉPEK**	**X**	**X**	
022 00 00 00	**MŰSZER RENDSZEREK – LÉGIJÁRMŰVEK**			**X**
022 01 00 00	**REPÜLÉSI MŰSZEREK**	**X**	**X**	**X**
022 01 01 00	Levegőjel műszerek (Air Data instruments)	**X**	**X**	**X**
022 01 01 01	Pitot és sztatikus rendszer -Pitotcső, szerkezet, működési elv -Sztatikus vevők -Meghibásodások -Fűtés -Tartalék sztatikus vevő	**X**	X	**X**
022 01 01 02	Magasságmérő (altimeter) -Szerkezet, működési elv -Kijelzés, légnyomás beállítás -Hibák -Helyesbítő táblázatok -Mérési pontosság	**X**	**X**	**X**
022 01 01 03	Sebességmérő (Airspeed indicator) -Szerkezet és működési elv -Műszersebesség (IAS) -A sebességtartomány színskálák jelentése -Maximális sebesség mutató: V_{MO}, M_{MO} -Hibák, mérési pontosság,	**X**	**X**	**X**
022 01 01 04	Mach szám műszer -Mach szám képlet -Szerkezet, működési elv -Kijelzés, skála -Különböző szerkezeti megoldások -Hibák, mérési pontosság,	**X**		
022 01 01 05	Variométer (VSI) – Függőleges sebesség -Szelencés (VSI) és IVSI -Szerkezet és működési elv -Kijelzés	**X**	**X**	**X**
022 01 01 06	Air Data (ADC) komputer – levegőjel komputer -Működési elv -Bevitt és kiadott jelek, jelzések -A levegő jelek használata -Blokkdiagram -A rendszer ellenőrzése	**X**		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
022 01 02 00	Giroszkópos műszerek	X	X	X
022 01 02 01	Giroszkóp alapismeretek -A giroszkóp erők elmélete (stabilitás, precesszió) -Típusok, szerkezet, működési elv -függőleges tengelyű giroszkóp (vertical) -irány giroszkóp -szögsebesség giroszkóp -egy szabadságfokú giroszkóp -lézer giroszkóp (ring laser gyro) -látszólagos elsodródás (látszólagos mozgás) -rendszertelen elsodródás -felfüggesztési módok -meghajtás típusok	X	X	X
022 01 02 02	Irány giroszkóp -szerkezet és működési elv	X	X	X
022 01 02 03	Giroszkópos irányjelző rendszer -szerkezet és működési elv -részegységek -felfüggesztés és üzemmódok -forduló és gyorsulási hibák -alkalmazás, a kimenőjelek felhasználása	X	X	X
022 01 02 04	Térbeli helyzetjelző (függőleges tengelyű) giroszkóp -szerkezet és működési elv -jelzőműszer (műhorizont) típusok -forduló és gyorsulási hibák -alkalmazás, a kimenőjelek felhasználása	X	X	X
022 01 02 05	Elfordulás és dőlésjelző műszer (szögsebesség giroszkóp) -szerkezet és működési elv -műszer típusok -alkalmazási hibák -alkalmazás, a kimenőjelek felhasználása -forduló koordinátor	X	X	X
022 01 02 06	Giroszkópokkal stabilizált platform -használt típusok -gyorsulásmérő, mérőrendszerek -szerkezet és működési elv -platform egyeztetés -alkalmazás, a kimenőadatok felhasználása	X		
022 01 02 07	Rögzített (nem stabilizált platformú) inerciális rendszer -Szerkezet és működési elv -Használatos típusok -Bemenő (input) jelek -Alkalmazás, a kimenő (output) adatok felhasználása	X		
022 01 03 00	Mágneses iránytű -Szerkezet és működési elv -Hibák (deviáció, inklináció)	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
022 01 04 00	Rádió-magasságmérő -Részegységek -Frekvencia tartomány -Működési alapelv -Kijelzés -Hibák	X	X	X
022 01 05 00	Elektronikus repülési műszer rendszer (EFIS) -Adatkijelző típusok -Bemenő (input) adatok -Kezelőpult, kijelző egység -Példa egy tipikus repülőgép rendszerre	X	X	X
022 01 06 00	FMS – Flight Management System -Általános alapelvek -Bemenő és kimenő adatok	X		
022 02 00 00	**AUTOMATIKUS REPÜLŐGÉP-VEZÉRLŐ RENDSZEREK**	X	X	X
022 02 01 00	FD - Flight Director – repülés-vezérlő rendszer -Feladat és alkalmazás -Blokkdiagram, részegységek -Üzemmódok -Üzemi paraméterek a repülés különböző fázisaiban -Utasítás üzemmódok -Üzemmód jelzőműszer -Rendszer ellenőrzés -Határértékek, üzemi korlátozások	X	X	X
022 02 02 00	AP - Autopilot -Feladat és alkalmazás -Típusok (különböző tengelyekre) -Blokkdiagram, részegységek -Oldalirányú (lateral) üzemmódok -Hossztengely (longitudinal) irányú üzemmódok -Közös üzemmódok -Automatikus leszállás, műveleti sorrend -Rendszer koncepció automatikus leszállásra, átstartolásra, felszállásra, „fail passive, fail operational” -Vezérlési módok -Jelátvitel a kormányszervekre -Üzemeltetés és programozás a repülés különböző fázisaiban -A rendszer működésének ellenőrzése -Határértékek, üzemi korlátozások	X	X	X ° °
022 02 03 00	A repülési üzemi tartomány védelme (betartása) -Feladat -Bemenő (input) adatok és jelek -Kimenő (output) adatok és jelek -Rendszer ellenőrzés	X		
022 02 04 00	Oldalkormány csillapítás (yaw damper) – stabilitást növelő rendszer -Feladat -Blokkdiagram, részegységek -Jelcsatolás a függőleges vezérsíkhoz	X	X	X °

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
022 02 05 00	Automatikus bólintás (pitch) trim -Feladat -Input adatok, jelek -Üzemmód -Vízszintes vezérsík, trimlap működtetés -Rendszer ellenőrzés, üzembiztonság	X		
022 02 06 00	Tolóerő kiszámítás -Feladat -Részegységek -Input adatok, jelek -Output adatok, jelek -Rendszer ellenőrzés	X		
022 02 07 00	Tolóerő –automata -Feladat és alkalmazás -Blokkdiagram, részegységek -Üzemmódok -Automatikus üzemeléshez az üzemmód kiválasztás -Jeladás a tolóerőkar mechanikus egységéhez -Üzemeltetése és programozása különböző repülési fázisban -Rendszer ellenőrzés -Határértékek, üzemi korlátozások	X		
022 03 00 00	**FIGYELMEZTETŐJEL ÉS ADATRÖGZÍTŐ BERENDEZÉSEK**	X	X	
022 03 01 00	Figyelmeztetések általában -Figyelmeztetések osztályozása -Kijelző, mutató jelzések	X	X	
022 03 02 00	Magasságriasztó rendszer -Feladat -Blokkdiagram, részegységek -Üzemeltetés és rendszer ellenőrzés	X		
022 03 03 00	GPWS veszélyes földközelség riasztó rendszer -Feladat -Blokkdiagram, részegységek -Input adatok, jelek -Riasztási módok -A rendszer épségének ellenőrzése	X		
022 03 04 00	TCAS – összeütközés-elkerülő rendszer -Feladat -Riasztási módok	X		
022 03 05 00	Sebesség túllépés riasztás -Feladat -Input adatok, jelek -Kijelző, mutatók -Működés ellenőrzés -A meghibásodás hatása az üzemeltetésre	X		
022 03 06 00	Átesés riasztás -Feladat -Egy egyszerűsített rendszer lényeges elemei -Blokkdiagram, olyan rendszer elemei, ahol állásszög indikátor van -üzemeltetés	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
022 03 07 00	FDR – repülési adatrögzítők -feladat -blokkdiagram, részegységek -üzemeltetés -rendszer ellenőrzés	X		
022 03 08 00	CVR – pilótafülke hangrögzítő -Feladat -Blokkdiagram, részegységek -Üzemeltetés	X		
022 03 09 00	Rotor és hajtómű RPM túllépés/minimum alá csökkenés figyelmeztető jelzése -Feladat -Input adatok, jelzések -Kijelző, műszermutatók -Működés ellenőrzés - A meghibásodás hatása az üzemeltetésre			
022 04 00 00	**A HAJTÓMŰEGYSÉG ÉS RENDSZEREK ELLENŐRZŐ MŰSZEREI**	X	X	
022 04 01 00	Nyomásjelző műszerek -Szenzorok -Nyomásműszerek -A színskála jelentése	X	X	
022 04 02 00	Hőmérsékletjelző műszerek -Szenzorok -Torlóhőmérséklet növekedés, helyesbítés -Hőmérséklet műszerek -A színskála jelentése	X	X	
022 04 03 00	RPM (fordulatszám) műszerek -A fordulatszám vevő jelzőműszerhez csatolása -RPM műszerek, dugattyús és gázturbinás repülőgépek -A színskála jelentése	X	X	
022 04 04 00	Tüzelőanyag fogyasztás műszerek -Tüzelőanyag átfolyás mérés (funkció, műszer) -Nagynyomású tüzelőanyag tápvonal átfolyás mérése (feladat, jelzések, hibajelzés)	X	X	
022 04 05 00	Tüzelőanyag mennyiség mérés -Térfogat/tömegmérés, mértékegységek -Mérőegység -Űrtartalom, mennyiség jelzőműszerek -A helytelen jelzések magyarázata	X	X	
022 04 06 00	Nyomatékmérés -Jelzőműszerek, mértékegység -A színskála jelentése	X	X	
022 04 07 00	Repülési időtartam mérése -Meghajtó forrás -jelzőműszer	X	X	
022 04 08 00	Vibráció ellenőrzés -jelzőműszerek, mértékegységek -csatolás a kétáramú turbofan hajtóműhöz -riasztó rendszer	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	**CPL**	**IR**
022 04 09 00	Jelzésátviteli rendszer (távvezérlés) -mechanikus -elektromos	**X**	**X**	
022 04 10 00	Elektronikus kijelzők (display) -EFIS -EICAS -ECAM	**X** °	**X** °	
022 04 11 00	Chip érzékelés -Kijelzés -elmélete			

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
030 00 00 00	**REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNY ÉS TERVEZÉS**	X	X	X
031 00 00 00	**TÖMEG ÉS SÚLYPONT - REPÜLŐGÉP**	X	X	
031 01 00 00	**BEVEZETÉS – TÖMEG ÉS SÚLYPONT**	X	X	
031 01 01 00	Tömegközéppont – C.G. (Centre of Gravity)	X	X	
031 01 01 00	Meghatározások	X	X	
031 01 01 02	Fontossága a repülőgép stabilitása szempontjából;	X	X	
031 01 02 00	Tömeg és egyensúlyhatár korlátozások	X	X	
031 01 02 01	A repülőgép üzemeltetési kézikönyvéből megtudni: -C.G. határok felszállásra, leszállásra, utazó konfigurációra	X	X	
031 01 02 02	Megengedett legnagyobb padlóterhelés	X	X	
031 01 02 03	Maximális gurulási tömeg	X	X	
031 01 02 04	A megengedett maximális tömeget meghatározó tényezők: -Szerkezeti korlátozások -Teljesítmény-korlátozások, mint pl. a felszálláshoz, leszálláshoz rendelkezésre álló futópálya hossza -Időjárási feltételek: hőmérséklet, légnyomás, szél, csapadék; Akadály kikerüléshez vario és magasságkövetelmények; Hajtómű kiesésből adódó teljesítmény csökkenés	X	X	
031 01 02 05	A CG határértékeket meghatározó tényezők: -A légijármű stabilitása, a kormányszervek és kormánylapok elégséges kitérése a jelentkező bólintási nyomatékok kiegyenlítésére minden repülési helyzetben; -Súlypont-vándorlás repülés alatt a tüzelőanyag elfogyás, a futómű behúzás vagy kibocsátás, szándékos utas és árú átrendezés, tüzelőanyag átszivattyúzás eseteire; -A nyomásközéppont eltolódása a fékszárny kibocsátás hatására (repülőgép)	X	X	
031 02 00 00	**TERHELÉS**	X	X	
031 02 01 00	Terminológia	X	X	
031 02 01 01	Üres tömeg	X	X	
031 02 01 02	Száraz üzemeltetési tömeg (üres tömeg +személyzet +szolgálati felszerelés+ kifogyaszthatatlan tüzelőanyag: DOM-Dry Operating Mass	X	X	
031 02 01 03	Tüzelőanyag nélküli tömeg: ZFM – Zero Fuel Mass	X	X	
031 02 01 04	Szabvány tömeg –SM- Standard Mass -Személyzet, utasok és poggyász -Tüzelőanyag, olaj, víz (Térfogat/tömeg átszámítás) -Kézipoggyász	X	X	
031 02 01 05	Hasznos teher (kereskedelmi terhelés+ tüzelőanyag)	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
031 02 02 00	A légijármű tömegének ellenőrzése	X	X	
031 02 02 01	A vonatkozó eljárás (általánosságban, részletek nélkül)	X	X	
031 02 02 02	A légijármű ismételt mérésének szükségessége	X	X	
031 02 02 03	A felszerelések jegyzéke (Equipment List)	X	X	
031 02 03 00	Eljárás a repülőgép tömeg és egyensúlyi okmányainak elkészítésére	X	X	
031 02 03 01	Meghatározni a száraz üzemi tömeget (személyzet, felszerelés, stb.)	X	X	
031 02 03 02				
031 02 03 03	Hozzáadni az utas, áru, poggyászsúlyt szabvány értékkel	X	X	
031 02 03 04	Hozzáadni a tüzelőanyag tömeget	X	X	
031 02 03 05	Ellenőrizni, hogy a max. engedélyezett repülési tömeg nincs e túllépve (tömeg a megengedett határokon belül)			
031 02 04 00	A túlterhelés következményei	X	X	
031 02 04 01	Magasabb felszálló és biztonságos sebesség	X	X	
031 02 04 02	Nagyobb felszállási és leszállási úthossz	X	X	
031 02 04 03	Kisebb emelkedési függőleges sebesség (varió)	X	X	
031 02 04 04	Hatása a hatótávolságra és fogyasztásra	X	X	
031 02 04 05	Csökken a teljesítmény hajtómű kiesés esetén	X	X	
031 02 04 06	Szélsőséges esetben szerkezeti károsodás	X	X	
031 03 00 00	**TÖMEGKÖZÉPPONT (C.G.)**	X	X	
031 03 01 00	A C.G. kiszámítás alapjai (terhelés és C:G: dokumentáció)	X	X	
031 03 01 01	Vonatkozási alap (Datumline) -A fogalom magyarázata -Helye -Szerepe a C.G. kiszámításánál	X	X	
031 03 01 02	Nyomatékkar (Moment arm) -A fogalom magyarázata -Az algebrai előjelek meghatározása -használat	X	X	
031 03 01 04	Nyomaték (Moment) -Magyarázat -M(oment) = tömeg (mass) x nyomaték kar (moment arm)	X	X	
031 03 01 05	Megadni MAC (Közepes aerodinamikai húr) százalékban	X	X	
031 03 01 06	Megadni a vonatkozási síktól mért távolságban			
031 03 02 00	C.G. számítás (repülőgép), hossz és oldalirányú C.G (komputer használattal is)	X	X	
031 03 02 01	C.G az üres tömegre -A repülőgép mérésekor számítják ki -bejegyzik a légijármű dokumentációjába a száraz üzemi tömeghez (DOM)	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	**CPL**	**IR**
031 03 02 02	A C.G. eltolódása a kiegészítő tüzelőanyag, teher vagy ballaszt hatására	**X**	**X**	
031 03 02 03	A számítás gyakorlati módszerei -kiszámítás, vagy a matematikai képletekkel vagy, speciális számolóeszközzel -grafikus módszer -táblázatos módszer	**X**	**X**	
031 03 02 04	Utas, áru átrendezés a C.G. határokon belül tartására			
031 03 03 00	A teher lebiztosítása	**X**	**X**	
031 03 03 01	A megfelelő lekötözés fontossága -felszerelések a rakodó térben -Konténer -Rakodólap	**X**	X	
021 03 03 02	A rakomány elmozdulásának következményei -A C.G elmozdulása esetleg a határokon kívülre -Lehetséges károsodás a mozgó teher nyomatékából -A teher gyorsulásának hatása	**X**	**X**	
031 03 04 00	Area load, running load, supporting	**X**	**X**	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
032 00 00 00	**TELJESÍTMÉNY – REPÜLŐGÉPEK**	X	X	
032 01 00 00	**NEM JAR/FAR 25 SZERINT MINŐSÍTETT EGYMOTOROS REPÜLŐGÉP TELJESÍTMÉNYE – B. TELJESÍTMÉNY OSZTÁLY**	X	X	
032 01 01 00	Terminológia és sebesség meghatározások	X	X	
032 01 02 00	Felszálló és leszálló teljesítmény	X	X	
032 01 02 01	A repülőgép tömeg, szél, légsűrűség, magasság, futópálya lejtés, pálya állapot hatása			
032 01 02 02	A repülési kézikönyv (AFM) adatainak használata	X	X	
032 01 03 00	Emelkedési és utazó teljesítmény	X	X	
032 01 03 01	A repülési adatok használata	X	X	
032 01 03 02	A légsűrűség magasság és a repülőgép tömeg hatása	X	X	
032 01 03 03	A lehetséges repülési időtartam és az ajánlott teljesítmény beállítások hatása	X	X	
032 01 03 04	Szélcsend hatótávolság különböző teljesítmény beállításokkal	X	X	
032 02 00 00	**NEM JAR/FAR 25 SZERINT MINŐSÍTETT TÖBBMOTOROS REPÜLŐGÉPEK TELJESÍTMÉNYE B. TELJESÍTMÉNY OSZTÁLY**	X	X	
032 02 01 00	Terminológia és sebesség meghatározások	X	X	
032 02 01 01	A 032 01 01 00 alatt nem szereplő terminológia	X	X	
032 02 02 00	A teljesítményszámítások fontossága	X	X	
032 02 02 01	Teljesítmény meghatározás normál feltételekre	X	X	
032 02 02 02	A légnyomás-magasság, hőmérséklet, szél, repülőgép tömeg, pályalejtés és felületi állapot hatásának figyelembe vétele	X	X	
032 02 03 00	A teljesítmény elemei	X	X	
032 02 03 01	Felszállási és leszállási úthosszak -Akadálymentes magasság (OCH) felszállásnál	X	X	
032 02 03 02	Emelkedési és süllyedési varió -A választott teljesítmény beállítások, sebességek és repülőgép konfiguráció hatása	X	X	
032 02 03 03	Utazó magasságok és csúcsmagasság -utazó teljesítmény követelmények	X	X	
032 02 03 04	Kereskedelmi terhelés/hatótávolság kompromisszum	X	X	
032 02 03 05	Sebesség/gazdaságosság kompromisszum	X	X	
032 02 04 00	A teljesítmény grafikonok és táblázatok használata	X	X	
032 02 04 01	A repülési kézikönyv (AFM) teljesítmény fejezete	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
032 03 00 00	**JAR/FAR 25 SZERINT MINŐSÍTETT REPÜLŐGÉPEK** **A. TELJESÍTMÉNY OSZTÁLY**	X		
032 03 01 00	Felszállás	X		
032 03 01 01	Használatos meghatározások és sebességek -A felszálló teljesítményhez kapcsolódó sebesség meghatározások hangsúllyal az alábbiakra: -V_1 elhatározási sebesség hajtómű meghibásodás esetére felszállásnál -V_R elemelési sebesség -V_2 biztonságos felszálló sebesség -Felszállással kapcsolatos távolság meghatározások: -Kiegyenlített pályahossz -TORA rendelkezésre álló nekifutási úthossz -TODA – rendelkezésre álló felszállási úthossz -ASDA – gyorsítás-fékezési úthossz -Stopway, clearway -Tömeg/ magasság/hőmérséklet határértékek -Egyéb alkalmazott sebességek: -V_{MCG} -V_{MCA} -V_{MU} -V_{LOF} -V_{MBE}	X		
032 03 01 02	Futópálya változók -Hosszúság, lejtés, felület -Teherbírás (LCN – terhelési osztály száma, SIWL- egy kerékre eső terhelés	X		
032 03 01 03	Repülőgép változók -Tömeg -Fékszárny helyzet -Csökkentett teljesítmény beállítás -Megnövelt V_2 -Jégtelenítő használat -Meleglevegő elvezetés (ECS)	X		
032 03 01 03	Meteorológiai változók -Nyomásmagasság és hőmérséklet (légsűrűség magasság), Szél és lökések, Pályaállapot (állóvíz, hó, jég, stb.)	X		
032 03 01 05	Felszállási sebességek -V_1, V_R és V_2 kiszámítása; Kezdeti emelkedési sebesség, Futómű és fékszárny behúzási sebesség	X		
032 03 01 06	Felszállási úthossz -Felszállási úthossz kiszámítása a repülőgép, futópálya, meteorológiai változók és felszállási sebesség alapján -A korai vagy megkésett elemelés hatása a felszállási úthosszra: korai elemelés esetén földi átesés lehetősége	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
032 03 02 00	Gyorsítás-fékezési úthossz	X		
032 03 02 01	A kiegyenlített pályahossz elve -A meghatározások (032 03 00 00) áttekintése -A kiegyenlített/ nem-kiegyenlített úthosszak és a V_1 kapcsolata	X		
032 03 02 02	Az AFM kézikönyv grafikonjainak használata -A gyorsítás-fékezési úthossz kiszámítása -Döntési idő és lassítási eljárás: -Megengedett késés (reakció idő) -Fékek használata -Sugárfék használat -A fékezési energia korlátozása: -A felmelegedés késleltetése -Kerékköpeny korlátozások	X		
032 03 03 00	Kezdeti emelkedési szakasz	X		
032 03 03 01	Az emelkedés szakaszai -Futómű és fékszárny behúzás -Felszálló tömeg korlátozás az emelkedési követelmények kielégítésére	X		
032 03 03 02	Minden hajtómű működik -Emelkedési sebesség -Függőleges sebesség (emelkedési varió) -Zajcsökkentési eljárás	X		
032 03 03 03	Egy hajtómű nem működik -V_X Legjobb emelkedési gradiens sebessége -V_y Legjobb emelkedési varió sebessége -Függőleges sebesség (Varió): -emelkedési teljesítmény a légsűrűség magasság függvényében	X		
032 03 03 04	Akadálymentességi követelmények -Emelkedéssel elkerülni az akadályokat -Elfordulással kikerülni az akadályokat -A forduló hatása az emelkedési teljesítményre	X		
032 03 04 00	Emelkedés	X		
032 03 04 01	Az AFM teljesítmény diagramjainak használata -A repülési tömeg hatása -A légsűrűségi magasság hatása -Emelkedési idő kiszámítása az utazó magasságig	X		
032 03 04 02	Fontos sebességek emelkedés alatt -Fékszárny behúzási sebesség -Normál emelkedési sebesség (minden hajtómű működik) -V_X Legjobb emelkedési gradiens sebessége -V_Y Legjobb emelkedési érték sebessége	X		
032 03 04 03	Emelkedés egy nem működő hajtóművel -Emelkedési sebesség -V_X legjobb emelkedési gradiens sebessége -V_Y legjobb emelkedési érték (varió) sebessége -Maximális repülési magasság egy hajtóművel	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
032 03 05 00	Utazó üzemmód	X		
032 03 05 01	Utazóteljesítmény diagramok használata -Az utazómagasság(ok) meghatározása -Legnagyobb elérhető utazómagasság -A legnagyobb utazósebesség növelése és teljesítmény beállítások	X		
032 03 05 02	Utazóteljesítmény ellenőrzés -Max. hatótávolság: teljesítmény beállítás, sebességek, tüzelőanyag fogyasztás -Max. repülési idő: teljesítmény beállítás, sebességek, tüzelőanyag. fogyasztás -Sebesség/hatótávolság kompromisszum az utazóteljesítmény megválasztásnál -Max. utazóteljesítmény beállítás: sebességek, tüzelőanyag fogyasztás	X		
032 03 05 03	Utazás egy nem működő hajtóművel -A megfelelő diagramok használata -Hatótávolság és lehetséges repülési idő meghatározás -Szolgálati csúcsmagasság egy álló hajtóművel -MCP max. folyamatos teljesítmény -ETOPS üzem	X		
032 03 05 04	Akadálymentes magasság útvonalon -Tiszta repülési pálya -Függőleges és vízszintes -Tömegkorlátozások akadály kikerüléshez -Fokozatos magasságvesztési eljárás	X		
032 03 05 05	Utazó üzemmód – 3 vagy 4 hajtóműves repülőgép, két hajtómű nem működik: -Követelmények és korlátozások	X		
032 03 06 00	Süllyedés és leszállás	X		
032 03 06 01	A süllyedési diagramok használata -A süllyedés megkezdésének időpontja -Tüzelőanyag-fogyasztás süllyedés alatt -Süllyedési-sebesség korlátozások, pl.: -V_{NO} normál üzemi sebesség -V_{MO} legnagyobb. üzemi sebesség -Legkedvezőbb siklószám sebessége -Legnagyobb megengedett süllyedés (max. megengedett utastér varió értéke)	X		
032 03 06 02	Legnagyobb megengedett leszálló tömeg: -A repülőgép gyártó vagy engedélyező hatóság által meghatározott legnagyobb leszálló tömeg	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
032 03 06 03	Megközelítési és leszállási adatok kiszámítása -A kiválasztott futópálya alkalmassága: -LDA – rendelkezésre álló leszállási úthossz -Adott futópálya feltételekre kiszámított maximális leszálló tömeg -Az adott körülményekre kiszámított minimálisan szükséges futópálya hossza -Egyéb tényezők, mint: futópályalejtés, pálya állapot, szél, hőmérséklet, légsűrűségi magasság -A várható leszálló tömeg kiszámítása -A megközelítési és leszálló sebességek kiszámítása -A számításokat azonosan el kell végezni a kiválasztott kitérő repülőtérre is -A használt terminológia és sebesség fogalmak: -V_{TH} küszöbsebesség (vagy V_{REF} USA) -Megszakított megközelítés sebessége -Leszállás előtt átstartolás sebessége -Leszálló úthossz: száraz, nedves, csapadékos futópálya -Minimálisan szükséges futópálya a cél és kitérő repülőtéren -Leszállás -leszálló konfiguráció (minden hajtómű működik) -megközelítési konfiguráció, egy hajtómű áll	X		
032 03 07 00	Az üzemeltetési kézikönyv teljesítmény diagramjainak gyakorlati használata: tipikus sugárhajtóműves vagy légcsavaros-gázturbinás repülőgép	X		
032 03 07 01	Az AFM teljesítmény fejezet diagramjainak használata -felszálló és leszálló tömeg kiszámítás -felszállási adatok kiszámítása: -a futópálya, repülőgép és időjárási változók hatása -a különféle „V” felszálló és emelkedési sebességek kiszámítása -a szükséges futópálya úthosszak kiszámítása -az emelkedési gradiens és varió kiszámítása -akadálymentes magasságok (OCA/H) -számítások hajtómű kiesésre -Emelkedési adatok kiszámítása -Emelkedési varió és gradiens -Emelkedési idő -Emelkedés alatti tüzelőanyag fogyasztás -Számítások hajtómű kiesésre	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
031 03 07 02	Utazó üzemmód számítások -Max. hatótávolság, max. repülési idő és normál utazó üzemmód teljesítmény beállításai -Tüzelőanyag fogyasztás -Meghibásodások, pl. hajtómű kiesés, kabinnyomás csökkenés miatti kisebb magasság hatása a hatótávolságra és lehetséges repülési időre -ETOPS számítások -A tüzelőanyag fogyasztást befolyásoló egyéb tényezők figyelembe vétele: -A repülési magasság és tömeg hatása -Várakozásra, megközelítésre és kitérő repülőtérre repüléshez szükséges tüzelőanyag -Rendes és rendellenes repülési körülmények -Hajtómű kiesés -Veszélyes dekompresszió	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
033 00 00 00	**REPÜLÉS TERVEZÉS ÉS ELLENŐRZÉS – REPÜLŐGÉP**	X	X	
033 00 00 00	**REPÜLÉS TERVEZÉS ÉS ELLENŐRZÉS – LÉGIJÁRMŰ**			X
033 01 00 00	**REPÜLÉS TERVEZÉSEK ÚTVONALREPÜLÉSRE**	X	X	X
033 01 01 00	Navigációs terv	X	X	X
033 01 01 01	Az útvonalak, sebességek, magasságok, cél és tartalék repülőterek kiválasztása -Terep és akadályok feletti magasság -A repülési iránynak megfelelő utazó magasság -Navigációs ellenőrző pontok, látással, rádióeszközzel	X	X	X
033 01 01 02	Az útirányszögek (TT) és távolságok lemérése	X	X	X
033 01 01 03	Magassági szélelőjelzés adatai minden szakaszra	X	X	X
033 01 01 04	Kiszámítani az MH, GS és repülési idő adatokat minden útvonal szakaszra a TT (MT), távolság és TAS alapján	X	X	X
033 01 01 04	Kitölteni a navigációs fedélzeti napló repülés előtti rovatait	X	X	X
033 01 02 00	Tüzelőanyag szükséglet tervezése	X	X	X
033 01 02 01	Kiszámítani a tervezett tüzelőanyag mennyiséget a repülés minden szakaszára és a teljes útvonalra: -Az AFM diagramjai alapján meghatározni az emelkedés, utazószakasz és süllyedés tüzelőanyag szükségletét -Használni a navigációs terv idő adatait	X	X	X
033 01 02 02	Tüzelőanyag várakozásra és kitérő repülőtérre repüléshez	X	X	X
033 01 02 03	Tartalék tüzelőanyag maghatározása	X	X	X
033 01 02 04	Teljes tüzelőanyag szükséglet az útvonalra	X	X	X
033 01 02 05	Kitölteni a navigációs terv tüzelőanyag rovatait	X	X	X
033 01 03 00	A repülés ellenőrzése és repülés alatti áttervezés	X	X	X
033 01 03 01	Repülés alatt tüzelőanyag számítások -A megmaradó tüzelőanyag mennyiség feljegyzése a navigációs ellenőrző pontoknál	X	X	X
033 01 03 02	A tényleges fogyasztási érték kiszámítása -Összehasonlítani a tényleges és tervezett fogyasztást, a tüzelőanyag helyzetet meghatározni	X	X	X
033 01 03 03	Ha szükséges, módosítani a tüzelőanyag tervet, tartalékot	X	X	X
033 01 03 04	Problematikus esetben újratervezni -Kiválasztani az útvonalat, utazó magasságot és teljesítményt az új célrepülőtérre -Kiszámítani a hátralévő repülési időt -Felülvizsgálni a tüzelőanyag számítást, szükségletet és tartalékot	X	X	X
033 01 04 00	Rádióösszeköttetés és navigációs segédeszközök	X	X	X
033 01 04 01	Az ATC egységek összeköttetési frekvenciái, egyéb repülés alatti szolgálatok (pl. meteorológia) frekvenciái	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
033 01 04 02	Rádió-navigációs és műszeres megközelítési segédeszközök -Típus -Frekvenciák -Azonosítás, alkalmazhatóság	X	X	X
033 02 00 00	**ICAO ATC FLIGHT PLAN – ATC REPÜLÉSI TERV**	X	X	X
033 02 01 00	A repülési terv típusai	X	X	X
033 02 01 01	Az ICAO Flight Plan -Formátum -A teljes repülési terv tartalma -Ismétlődő (repetitive) repülési terv	X	X	X
033 02 02 00	A repülési tervhez szükséges adatok	X	X	X
033 02 02 01	Az adatok beszerzési forrásai -A navigációs repülési terv -A tüzelőanyag terv -Az operátor repülőgép adatait tartalmazó okmány -A tömeg és súlypont adatokat tartalmazó okmány	X	X	X
033 02 03 00	A repülési terv kitöltése	X	X	X
033 02 03 01	Kitöltési eljárások	X	X	X
033 02 03 02	A repülési terv feldolgozásáért felelős szolgálat	X	X	X
033 02 03 03	Hatósági követelmények a repülési terv kitöltésére	X	X	X
033 02 04 00	A repülési terv lezárása	X	X	X
033 02 04 01	Felelősség és eljárások	X	X	X
033 02 04 02	Feldolgozó szerv	X	X	X
033 02 04 03	A résidő ellenőrzése	X	X	X
033 02 05 00	A repülési terv betartása	X	X	X
033 02 05 01	A hatóság által engedélyezett eltérések a különböző repülési tervektől	X	X	X
033 02 05 02	A Repülési terv repülés alatti kiegészítése -Azok a feltételek, amikor a repülési tervet ki kell egészíteni -A pilóta felelőssége és a kiegészítés kitöltési eljárása -A szerv, ahová a kiegészítést be kell nyújtani	X	X	X
033 03 00 00	**GYAKORLATI REPÜLÉSTERVEZÉS**	X	X	X
033 03 01 00	A térkép előkészítése	X	X	X
033 03 01 01	Az útvonal megrajzolása, irányok és távolságok lemérése	X	X	X
033 03 02 00	Navigációs terv	X	X	X
033 03 02 01	A navigációs terv elkészítése -Útirányszögek és távolságok a térképről -A rendelkezésre álló széladatok -A tervezett TAS	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
033 03 03 00	Egyszerű tüzelőanyag terv	X	X	X
033 03 03 01	A tüzelőanyag napló elkészítése bejegyezve az alábbiakat: -Az egyes útvonalszakaszok számított szükséglete -Tüzelőanyag maradék minden szakasz végén -Lehetséges repülési idő (endurance) a tervezett fogyasztás alapján az egyes szakaszok végén	X	X	X
033 03 04 00	Gyakorlati rádióeszköz felhasználási terv	X	X	X
033 03 04 01	Rádióösszeköttetés -Az ATC szolgálatok frekvenciái és hívójelei, egyéb tájékoztató frekvenciák (pl. időjárás jelentések)	X	X	X
033 03 04 02	Navigációs eszközök -Az útvonal rádió-navigációs eszközeinek frekvenciái és azonosító jele	X	X	X
033 04 00 00	**IFR ÚTVONAL REPÜLÉSI TERVE**	X		X
033 04 01 00	Meteorológiai megfontolások	X		X
033 04 01 01	Az útvonal meteorológiai képzésidményeinek elemzése	X		X
033 04 01 02	A szélviszonyok elemzése a tervezett útvonalon	X		X
033 04 02 00	Útvonal kiválasztás a cél és kitérő repülőterekre	X		X
033 04 02 01	Javasolt légiútvonal felhasználás	X		X
033 04 02 02	Irányszög és távolság adatok átvétele a RAD/NAV térképekről	X		X
033 04 02 03	Az útvonal rádió navigációs eszközeinek frekvenciái és azonosító jelei	X		X
033 04 02 04	Minimális útvonal, keresztezési és rádióvételi magasságok	X		X
033 04 02 05	Szabványos indulási (SID) és érkezési (STAR) eljárások	X		X
033 04 03 00	Általános repüléstervezési feladatok	X		X
033 04 03 01	Az AIP és utolsó NOTAM kiadvány tanulmányozása a repülőterek és útvonalak állapotára	X		X
033 04 03 02	Magasságok vagy repülési szintek kiválasztása minden útvonalszakaszra	X		X
033 04 03 03	Az MH és GS kiszámítása minden szakaszra a szél alapján	X		X
033 04 03 04	A repülési idő kiszámítása minden szakaszra a cél és kitérő repülőterekig, az útvonal teljes repülési ideje	X		X
033 04 03 05	A tüzelőanyag terv elkészítése	X		X
033 04 03 06	A cél és kitérő repülőtér műszeres megközelítési eljárásainak előzetes tanulmányozása	X		X
033 04 03 07	Az ATC repülési terv kitöltés	X		X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
033 05 00 00	**SUGÁRHAJTÁSÚ REPÜLŐGÉPEK REPÜLÉS TERVEZÉSE (KIEGÉSZÍTŐ MEGFONTOLÁSOK) – JAR-OPS 1**	X		
033 05 01 00	Kiegészítő tervezési szempontok sugárhajtású repülőgépekre (emeltszintű repüléstervezés)	X		
033 05 01 01	Tüzelőanyag tervezés -Útvonal tüzelőanyag tartalék -Rendeltetési, várakozási és kitérő tartalék -Elszigetelt repülőtér tartalék -A magasság kiválasztás fontossága kitérőre repüléskor -A teljesítmény diagramok használata az emelkedési-, utazó és süllyedési szakasz tüzelőanyag szükségletének meghatározására -Tüzelőanyag tartalék követelmények -A tüzelőanyag fogyasztás hatása a súlypontra	X		
033 05 01 02	Az egyenlő repülési idők (PET – Point of Equal Time) és a biztonságos visszafordulás (PSR – Point of Safe Return) pontjának kiszámítása	X		
033 05 02 00	Számítógépes repüléstervezés	X		
033 05 02 01	A jelenlegi rendszerek fő alapelvei -Előnyök -Hiányosságok és korlátozások	X		
033 06 00 00	**„EGY REPÜLÉSI TERV" GYAKORLATI ELKÉSZÍTÉSE (REPÜLÉSI TERV, REPÜLÉSI NAPLÓ, NAVIGÁCIÓS NAPLÓ, ATC TERV, STB.)**	X	X	X
033 06 01 00	Az adatok kigyűjtése	X	X	X
033 06 01 01	A navigációs adatok kigyűjtése	X	X	X
033 06 01 02	A meteorológiai adatok kigyűjtése	X	X	X
033 06 01 03	A teljesítmény adatok kigyűjtése	X	X	X
033 06 01 04	A navigációs repülési terv összeállítása	X	X	X
033 06 01 05	A tüzelőanyag terv összeállítása -Emelkedési szakasz idő és tüzelőanyag -Utazószakasz idő és tüzelőanyag -Süllyedési szakasz idő és tüzelőanyag -Egy megszakított megközelítés és kitérőre repülés tüzelőanyag szükséglete -Tartalék tüzelőanyag	X	X	X
033 06 01 06	A PET (egyenlő idők, egyenlő fogyasztás pontja) és a PSR (biztonságos visszafordulás) kiszámítása	X		
033 06 01 07	Az ATS repülési terv összeállítása	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
040 00 00 00	**EMBERI TELJESÍTMÉNY ÉS KORLÁTOZÁSOK**	X	X	X
04 01 00 00	**EMBERI TÉNYEZŐ: ALAPELVEK**	X	X	X
040 01 01 00	Emberi tényező a repülésben	X	X	X
040 01 01 01	Alkalmasság és korlátozások	X	X	X
040 01 01 02	Alkalmas pilótává válás -az „alkalmasság” hagyományos megközelítése -emberi tényezők a „hivatásos” megközelítéséhez	X	X	X
04 01 01 00	Baleseti statisztikák	X	X	X
040 01 03 00	Repülésbiztonsági koncepciók	X	X	X
040 02 00 00	**REPÜLÉS-FIZIOLÓGIAI ALAPELVEK ÉS EGÉSZSÉG MEGTARTÁS**	X	X	X
040 02 01 01	A repülési fiziológia alapjai	X	X	X
040 02 01 01	A légkör -összetétel -gáztörvények -a szövetek oxigén igénye	X	X	X
040 02 01 02	Légzési és keringési rendszerek -funkcionális anatómia -hypobarikus környezet -túlnyomás, dekompresszió -gyors dekompresszió -bezárt (befogott) gázok, barotrauma -védekezés, hypoxia -tünetek -hasznos tudatossági idő -hiperventiláció -gyorsulások	X	X	X
040 02 01 03	A nagymagasságú környezet -ózon -sugárzás -páratartalom	X		
040 02 02 01	Ember és környezet: az érzékrendszer	X	X	X
040 02 02 01	Központi és perifériális idegrendszer -érzékküszöb, érzékenység, adaptáció -szokások -reflexek és biológiai ellenőrző rendszerek	X	X	X
040 02 02 02	Látás -funkcionális anatómia -látási mező, retinaközpontú és perifériális látás -binokuláris és egyszemes látás -egyszemes látás -éjszakai látás	X	X	X
040 02 02 03	Hallás -funkcionális anatómia -repüléssel kapcsolatos veszélyek a hallásra	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
040 02 02 04	Egyensúly -funkcionális anatómia -mozgás, gyorsulás, függőleges érzékelése -mozgási betegség	X	X	X
040 02 02 05	A szenzorok input jeleinek integrálása -térbeli dezorientáció -illúziók -fizikális eredetűek -fiziológiai eredetűek -pszichológiai eredetűek -megközelítési és leszállási problémák	X	X	X
040 02 03 00	Egészség és higiénia	X	X	X
040 02 03 01	Személyi higiénia	X	X	X
040 02 03 02	Közönséges kisebb betegségek -megfázás -influenza -gyomor – bél panaszok	X	X	X
040 02 03	Pilótáknál problematikus területek -hallásromlás -alacsony vérnyomás, magas vérnyomás, koronaér - betegségek -elhízás -táplálkozási higiénia -trópusi klíma -járványos betegségek	X	X	X
040 02 03 04	intoxikácó -dohányzás -alkohol -gyógyszerek és önkezelés -különféle toxikus anyagok	X	X	X
040 02 03 05	Cselekvőképtelenség -tünetek és okok -felismerés -követendő eljárások	X	X	X
040 03 00 00	**ALAPFOKÚ REPÜLÉSI PSZICHOLÓGIA**	X	X	X
040 03 01 00	Emberi információ feldolgozás	X	X	X
040 03 00 01	Figyelem és éberség -Az érzékelés szubjektivitása -Megosztott figyelem	X	X	X
040 03 01 02	Érzékelés -Érzéki csalódások -Az érzékelés szubjektivitása -„alsó fel” /”felső le” feldolgozása	X	X	X
040 03 01 03	Emlékezet (memória) -szenzoros memória -munka (working) memória -hosszú távú (long term) memória -motorikus memória (készségek)	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
040 03 01 04	Válasz kiválasztás -tanulási alapelvek és technika -belső késztetés -motiváció és teljesítmény	X	X	X
04 03 02 00	Emberi hiba és megbízhatóság	X	X	X
040 03 02 01	Az emberi viselkedés megbízhatósága	X	X	X
040 03 02 02	Hipotézis a realitásra -hasonlóság és frekvencia -befejezési okok	X	X	X
040 03 02 04	Az emberi hiba elmélete és modellje	X	X	X
040 03 02 04	Hibagenerálás -belső tényezők (kognitív stílusúak) -külső tényezők -ergonómia -gazdasági (economics) -szociális környezet (csoport, szervezet)	X	X	X
040 03 03 00	Döntéshozás	X	X	X
040 03 03 01	Döntéshozási koncepció -folyamat (fázisok) -határok (korlátozások) -kockázat elemzés -gyakorlati alkalmazás	X	X	X
040 03 04 00	A hibák elkerülése és kezelése: pilótafülke management	X	X	X
040 03 04 01	Biztonsági tudatosság -kockázati terület -hibára hajlamosság azonosítása (saját maga) -a hibaforrások azonosítása (mások) -szituációs tudatosság	X	X	X
040 03 04 02	Koordináció (többtagú személyzet koncepció)	X		
040 03 04 03	Kooperáció -kiscsoport dinamika -vezetés, vezetési stílusok -kötelesség és szerep	X		
040 03 04 04	Kommunikáció -kommunikációs modell(ek) -verbális és nem verbális kommunikáció -kommunikációs akadályok -konfliktuskezelés	X	X	X
040 03 05 00	Személyiség	X	X	X
040 03 05 01	Személyiség és beállítódás (attitűd) -kifejlesztés -környezeti befolyásolás	X	X	X
040 03 05 02	Individuális különbségek a személyiségben -saját koncepció (pl. cselekvés az állapot orientáltsággal szemben	X	X	X
040 03 05 03	A veszélyes beállítódás azonosítása (hibára hajlam)	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
040 03 06 00	Emberi túlterhelés és alulterhelés	X	X	X
040 03 06 01	Ideg felkorbácsolás	X	X	X
040 03 06 02	Stressz -definíció, koncepció, modell -nyugtalanság és stressz -a stressz hatásai	X	X	X
040 03 06 03	Fáradtság -fáradtság, okozók szimptómák -a fáradtság következményei	X	X	X
040 03 06 04	Testritmus és alvás -ritmuszavarok -szimptómák, hatás, kezelés	X	X	X
040 03 06 05	A fáradtság és a stressz kezelése -felismerési stratégia -kezelési technika -egészségi és fitness programok -relaxációs technikák -vallási gyakorlatok -tanácsadási technika	X	X	X
040 03 07 00	Magas fokú pilótafülke automatizálás	X	X	X
040 03 07 01	Előnyök és hátrányok (kritikusan)	X	X	X
040 03 07 02	Automatizálásból keletkező önelégültség	X	X	X
040 03 07 03	Munkavégzési koncepciók	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
050 00 00 00	**METEOROLÓGIA**	X	X	X
050 01 00 00	**A LÉGKÖR**	X	X	X
050 01 01 00	Összetétel, kiterjedés, függőleges felosztás	X	X	X
050 01 02 00	Hőmérséklet	X	X	X
050 01 02 01	A hőmérséklet függőleges eloszlása	X	X	X
050 01 02 02	Hőátadás -napsugárzás, földi sugárzás -hővezetés -konvekció (függőleges hőszállítás) -advekció (vízszintes hőszállítás) és turbulencia	X	X	X
050 01 02 03	Hőmérsékleti gradiens, stabilitás, instabilitás	X	X	X
050 01 02 04	Inverzió kialakulása, az inverzió típusai	X	X	X
050 01 02 05	Hőmérséklet a földfelszín közelében, felszíni hatások, napi változás a felhőzet hatása, a szél hatása	X	X	X
050 01 03 00	Légköri nyomás	X	X	X
050 01 03 01	Barometrikus nyomás, izobárok	X	X	X
050 01 03 02	A légnyomás változása a magassággal, izohipszák	X	X	X
050 01 03 03	A légnyomás redukálása a tengerszintre, QFF	X	X	X
050 01 03 04	Felszíni alacsony/felsőlégköri alacsony, felszíni magas/felsőlégköri magas	X	X	X
050 01 04 00	A légkör sűrűsége	X	X	X
050 01 04 01	A nyomás, hőmérséklet és sűrűség viszonya	X	X	X
050 01 05 00	ISA (International Standard Atmosphere) Nemzetközi Egyezményes Légkör	X	X	X
050 01 06 00	Magasságmérés	X	X	X
050 01 06 01	Légnyomás magasság, tényleges magasság	X	X	X
050 01 06 02	QFE magasság (Height), QNH magasság (altitude), repülési szint (Flight Level)	X	X	X
050 01 06 03	Magasságmérő beállítás: QNH, QFE, Standard 1013.2 hPa	X	X	X
050 01 06 04	A terep feletti minimális magasság, legalacsonyabb repülési szint kiszámítása, hozzávetőleges szabály a hőmérséklet és légnyomás hatásának figyelembe vételére	X		X
050 01 06 05	A domborzat hatására felgyorsult légáramlás hatása	X	X	X
050 02 00 00	**A SZÉL**	X	X	X
050 02 01 00	Definíció és a szél mérése	X	X	X
050 02 01 01	Definíció és a szél mérése	X	X	X
050 02 02 00	A szél keletkezésének elsődleges oka	X	X	X
050 02 02 01	A szél keletkezésének elsődleges oka, nyomás gradiens, Coriolis erő, gradiens szél	X	X	X
050 02 02 02	Az izobárok és a szél összefüggése	X	X	X
050 02 02 03	A konvergencia és a divergencia hatásai	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
050 02 03 00	Általános cirkuláció	X	X	X
050 02 03 01	Általános földkörüli cirkuláció	X	X	X
050 02 04 00	Turbulencia	X	X	X
050 02 04 01	Turbulencia és széllökés, a turbulencia típusai	X	X	X
050 02 04 02	A turbulencia eredete és keletkezési helye	X	X	X
050 02 05 00	A szél változása a magassággal	X	X	X
050 02 05 01	A szél változása a súrlódási rétegben	X	X	X
050 02 05 02	A szél időjárási frontok által okozott változása	X		
050 02 06 00	Helyi szelek	X	X	X
050 02 06 01	Felszálló és leszálló szél, szárazföldi és tengeri szél (breeze)	X	X	X
050 02 07 00	Futóáramlások (Jet streams)	X		
050 02 07 01	A futóáramlások eredete	X		
050 02 07 02	A futóáramlások helye és leírása	X		
050 02 07 03	A futóáramlások neve, magassága, szezonális előfordulása	X		
050 02 07 04	A futóáramlás felismerése	X		
050 02 07 05	Derültég turbulencia (CAT): ok, hely, előrejelzés	X		
050 02 08 00	Állóhullámok	X	X	X
050 02 08 01	Az állóhullámok eredete	X	X	X
050 03 00 00	**TERMODINAMIKA**	X	X	X
050 03 01 00	Légnedvesség	X	X	X
050 03 01 01	Vízpára a légkörben	X	X	X
050 03 01 02	Hőmérséklet/harmatpont, keveredési érték, relatív páratartalom	X	X	X
050 03 02 00	Az aggregáció állapotváltozása	X		X
050 03 02 01	Kondenzáció, párolgás, szublimáció, fagyás és olvadás, latens hő	X		X
050 03 03 00	Adiabatikus folyamat	X		X
050 03 03 01	Adiabatikus folyamat	X		X
050 04 00 00	**FELHŐZET ÉS KÖD**	X	X	X
050 04 01 00	Felhőképzésidés és leírás	X	X	X
050 04 01 01	Lehűlés adiabatikus kiterjedés és advekció miatt	X		X
050 04 01 02	Felhő típusok, a felhők osztályozása	X	X	X
050 04 01 03	Az inverzió hatása a felhő kifejlődésre	X	X	X
050 04 01 04	Repülési körülmények az egyes felhőfajtákban	X		X
050 04 02 00	Köd, párásság, homály (haze)	X	X	X
050 04 02 01	Kisugárzási köd	X	X	X
050 04 02 02	Áramlási (advekciós) köd	X	X	X
050 04 02 03	Párás (steaming) köd	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
050 04 02 04	Frontális köd	X	X	X
050 04 02 05	Orografikus köd	X	X	X
050 05 00 00	**CSAPADÉK**	X	X	X
050 05 01 00	Csapadék kifejlődés	X	X	X
050 05 01 01	Csapadék kifejlődés	X	X	X
050 05 02 00	Csapadék fajták	X	X	X
050 05 02 01	Csapadék fajták, összefüggés a felhő fajtákkal	X	X	X
050 06 00 00	**LÉGTÖMEGEK ÉS FRONTOK**	X	X	X
050 06 01 00	A légtömegek típusai	X	X	X
050 06 01 01	Leírás, a légtömegek tulajdonságait befolyásoló tényezők	X	X	X
050 06 01 02	A légtömegek osztályozása, a légtömegek módosulása, az eredet helye	X	X	X
050 06 02 00	Időjárási frontok	X	X	X
050 06 02 01	A légtömegek közti határvonalak (frontok), általános helyzet, földrajzi különbözőség	X	X	X
050 06 02 02	Melegfront, jellemző felhőzete és időjárása	X	X	X
050 06 02 03	Hidegfront, jellemző felhőzete és időjárása	X	X	X
050 06 02 04	Meleg szektor, jellemző felhőzete és időjárása	X	X	X
050 06 02 05	Időjárás a hidegfront mögött	X	X	X
050 06 02 06	Okklúzió, a társuló felhőzet és időjárás	X	X	X
050 06 02 07	Stacionárius front, a társuló felhőzet és időjárás	X	X	X
050 06 02 08	Frontok és nyomásrendszerek mozgása, életciklus	X	X	X
050 07 00 00	**NYOMÁSRENDSZEREK**	X	X	X
050 07 01 00	A fő nyomásrendszerek helye	X	X	X
050 07 01 01	A fő nyomásrendszerek helye	X	X	X
050 07 02 00	Anticiklon	X	X	X
050 07 02 01	Anticiklonok, típusai, általános tulajdonságai, hideg és meleg anticiklon, gerinc, ék, besüllyedések	X	X	X
050 07 03 00	Nem frontális depresszió	X	X	X
050 07 03 01	Termál, orografikus és másodlagos depresszió hideglevegő medence, csatornák	X	X	X
050 07 04 00	Trópusi forgószél	X		
050 07 04 01	A trópusi forgószél keletkezése	X		
050 07 04 02	Eredet és helyi elnevezések, az előfordulás helye és periódusa	X		
050 08 00 00	**KLIMATOLÓGIA**	X	X	X
050 08 01 00	Klimatikus zónák	X		
050 08 01 01	Általános szezonális cirkuláció a troposzférában és az alsó sztratoszférában	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
050 08 01 02	Tropikus esős klíma, száraz klíma, közepes szélességek klímája, szubarktikus klíma hideg téllel, havas klíma	X		
050 08 02 00	Tropikus klíma	X		
050 08 02 01	A trópusi záporok oka és kialakulása: páratartalom, hőmérséklet, tropopauza	X		
050 08 02 02	Az időjárás és szél szezonális változásai, tipikus szinoptikus helyzet	X		
050 08 02 03	Intertropikus keveredési zóna (ITCZ), időjárás az ITCZ-ben, általános szezonális mozgás	X		
050 08 02 04	A térséghez kapcsolódó klimatikus elemek (monszun, tradewind, porvihar, hideglevegő kitörések)	X		
050 08 02 05	Keleti szelek	X		
050 08 03 00	A közepes földrajzi szélességek tipikus időjárási helyzete	X	X	X
050 08 03 01	Nyugati hullámok	X	X	X
050 08 03 02	Magasnyomású területek	X	X	X
050 08 03 03	Egységes nyomásrendszer	X	X	X
050 08 03 04	Hideg medence	X	X	X
050 08 04 00	Helyi szezonális időjárás és szél	X	X	X
050 08 04 01	Helyi szezonális időjárás és szél Főn, Misztrál, Bóra, Sirokkó Kamsin, Harmattan, Ghibbli és Pampero	X	X °	X °
050 09 00 00	**VESZÉLYEK A REPÜLÉSRE**	X	X	X
050 09 01 00	Jegesedés	X	X	X
050 09 01 01	Jéglerakódással járó időjárási körülmények, topográfiai hatások	X	X	X
050 09 01 02	A jegesedés fajtái	X		X
050 09 01 03	A jegesedés veszélyei, kikerülés	X		X
050 09 02 00	Turbulencia	X	X	X
050 09 02 01	Hatása a repülésre, kikerülés	X	X	X
050 09 02 02	CAT: hatása a repülésre	X		
050 09 03 00	Szélnyírás	X	X	X
050 09 03 01	A szélnyírás definíciója	X	X	X
050 09 03 02	A szélnyírás időjárási körülményei	X	X	X
050 09 03 03	Hatása a repülésre	X	X	X
050 09 04 00	Zivatar	X	X	X
050 09 04 01	A zivatarfelhő szerkezete, sqall lines, élettartam, cellák, légköri elektromosság, sztatikus kisülések	X	X	X
050 09 04 02	A kifejlődés körülményei és folyamata, előrejelzés, helye, típus specifikáció	X	X	X
050 09 04 03	Zivatar kikerülés, földi és fedélzeti radar, stormscope	X	X	X
050 09 04 04	A leáramlások kialakulása és hatása	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
050 09 04 05	A villám kisülés keletkezése, a villámcsapás következményei a repülőgépre és a repülés végrehajtására	X	X	X
050 09 05 00	Tornádók	X		
050 09 05 01	Előfordulás	X		
050 09 06 00	Alacsony és magas szintű inverziók	X	X	X
050 09 06 01	Hatása a légijármű teljesítményére	X	X	X
050 09 07 00	A sztratoszféra állapota	X		
050 09 07 01	A tropopauza hatása a légijármű teljesítményére	X		
050 09 07 02	Az ózón hatása, rádióaktivitás			
050 09 08 00	Veszélyek a hegyvidéki körzetekben	X	X	X
050 09 08 01	A terephatása a felhőzetre és csapadékra, frontátvonulás	X	X	X
050 09 08 02	Függőleges áramlások, hegyhullámok, szélnyírás, turbulencia, jégképzésidés	X	X	X
050 09 08 03	Völgyi inverziók kialakulása és hatása	X	X	X
050 09 09 00	A látást csökkentő jelenségek	X	X	X
050 09 09 01	A látás csökkenése párásság, füst, por, homok és csapadék következtében	X	X	X
050 09 09 02	A látás csökkenése hófúvás következtében	X	X	X
050 09 09 03	Mikro meteorológia			
050 10 00 00	**METEOROLÓGIAI TÁJÉKOZTATÁS**	X	X	X
050 10 01 00	Észlelés	X	X	X
050 10 01 01	Talajszinten: talajszél, látástávolság és RVR, transzmissziómeterek. Felhőzet: típus, mennyiség, felhőalap és felső magasság, mozgási irány. Időjárás: valamennyi csapadékfajta, hőmérséklet, relatív páratartalom, harmatpont, légköri nyomás	X	X	X
050 10 01 02	Felsőlégköri észlelések	X		X
050 10 01 03	Műhold észlelések, értelmezés	X		X
050 10 01 04	Időjárási radar észlelések földön és levegőben, értelmezés	X		X
050 10 01 05	Légijármű észlelések és jelentések, adatátviteli rendszerek, PIREPS	X	X	X
050 10 02 00	Időjárási térképek	X	X	X
050 10 02 01	Szignifikáns időjárási térképek	X	X	X
050 10 02 02	Felszíni térképek	X	X	X
050 10 02 03	Felsőlégköri térképek	X	X	X
050 10 02 04	Jelkulcs és jelölések az elemző és előrejelző térképeken	X	X	X
050 10 03 00	Tájékoztatás repüléstervezéshez	X	X	X
050 10 03 01	Repülésmeteorológiai kódok: METAR, TAF, SPECI, SIGMET, SNOWTAM, futópálya állapot	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	**CPL**	**IR**
050 10 03 02	Repülésmeteorológiai rádiósugárzás: VOLMET, ATIS, HF-VOLMET, ACARS	**X**	**X**	**X**
050 10 03 03	A repülés előtti meteorológiai dokumentáció tartalma és felhasználása	**X**	**X**	**X**
050 10 03 04	Meteorológiai eligazítás és tanácsadás	**X**	**X**	**X**
050 10 03 05	Kismagasságú szélnyírás és inverzió észlelő és figyelmeztető rendszer	**X**	**X**	**X**
050 10 03 06	Speciális meteorológiai figyelmeztetések	**X**	**X**	**X**
050 10 03 07	Tájékoztatás a számítógépes repüléstervezéshez	**X**		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
060 00 00 00	**NAVIGÁCIÓ**	X	X	X
061 00 00 00	**ÁLTALÁNOS NAVIGÁCIÓ**	X	X	X
061 01 00 00	**A NAVIGÁCIÓ ALAPJAI**	X	X	
061 01 01 00	A naprendszer -Az évszakok és a Nap látszólagos mozgása	X	X	
061 01 02 00	A Föld -Gömbi főkör, kiskör, loxodroma -Meridián konvergencia, konvergencia szög -Földrajzi szélesség, szélesség különbség -Földrajzi hosszúság, hosszúság különbség -A szélesség és hosszúság koordináták használata adott pont helyének megadására	X	X	
061 01 03 00	Az idő és idő átszámítások -Látszólagos idő -UTC -LMT -Standard idők -Dátumvonal -Napkelte-napnyugta meghatározása, a polgári szürkület	X	X	
061 01 04 00	Irányok -Földmágnesség: deklináció, deviáció és iránytű variációk -Mágneses pólusok, izogon vonalak, a tényleges és mágneses irányszögek összefüggése -Rácshálózat (gridline), isogrivek	X	X	
061 01 05 00	Távolság -Távolság és magasság mértékegységek a navigációban: tengeri mérföld, törvényes mérföld, kilométer, méter, yard és láb -Átszámítás egyik mértékegységről a másikra -A tengeri mérföld és egy meridián fokperc kapcsolata	X	X	
061 02 00 00	**MÁGNESESSÉG ÉS IRÁNYTŰ**	X	X	
061 01 01 00	Általános alapfogalmak -Földmágnesség -A teljes mágneses erő függőleges és vízszintes összetevőkre bontása -A szélességváltozás hatása ezekre a komponensekre -Az irányerő -A mágneses lehajlás -variáció			
061 02 02 00	A légijármű mágnessége -acélok és függőleges lágyvas -az eredő mágneses mező -az irányerő változása -a deviáció változása a szélesség és géptengely irányszög változásával -forduló és gyorsulási hibák -mágneses anyagok eltávolítása iránytű közelből	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
061 01 03 00	Alapelvek ismerete, tartalék és főirányt ű, távleolvasású iránytűk -a fent leírt iránytűk részletes ismerete -működés ellenőrzés -a távirányt ű k és indukciós iránytűk előnyei és hátrányai -a közvetlen leolvasású mágneses iránytűk beállítása és kompenzálása	X	X	
061 03 00 00	**TÉRKÉPEK**	X	X	X
061 03 01 00	A különböző térkép vetületek általános jellemzői -Mercator -Lambert szögtartó kúpvetület -Poláris sztereografikus vetület -Transzverzális Mercator -Ferdetengelyű Mercator	X	X ° ° °	
061 03 02 00	A meridiánok, szélességi körök, gömbi főkör és loxodroma megjelenése az alábbi térképeken: -Mercator -Lambert szögtartó kúpvetület -Poláris sztereografikus vetület	X	X °	
061 03 03 00	A jelenleg használatos térképeken: -Helyzet megszerkesztése -A méretarány és domborzat ábrázolása -Hagyományos jelkulcs -Irányszögek és távolságok mérése -Iránymérések megszerkesztése	X	X	X
061 04 00 00	**HELYSZÁMÍTÓ (DR) NAVIGÁCIÓ**	X	X	
061 04 01 00	A helyszámítás elemei -T - Track (útirányszög) -H - Heading (géptengely-irányszög, T - tényleges, M - mágneses, C - irányt ű) -Szélirány, sebesség -Repülési sebesség (IAS, CAS, TAS, Mach szám) -GS - ground speed (földfeletti sebesség) -ETA -Széleltérítési szög, szélhelyesbítési szög -DR helyzet, fix	X	X	
061 04 02 00	Navigációs számolóeszköz használata -Sebesség számítások -Idő -Távolság -Tüzelőanyag fogyasztás -Átszámítások -Heading -TAS -Szélirány, sebesség	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
061 04 03 00	Navigációs sebességi háromszög, módszerek az alábbiak meghatározására -Heading -GS -Szélvektor -Track és eltérítési szög -Idő és távolság feladatok	X	X	
061 04 04 00	A DR (Dead-reckonning) helyzet kiszámítása -A DR eljárás szükségessége -A repülés előrehaladásának megerősítése -Eljárások a tájékozódás elvesztése esetén -Heading és TAS az utolsó fix ponttól -A szélvektor alkalmazása -Az utolsó ismert útirány és GS vektor -A DR helyzet pontosságának értékelése	X	X	
061 04 05 00	A DR elemek mérése -A magasság kiszámítása, beszabályozás, helyesbítés, hibák -A hőmérséklet meghatározása -A megfelelő sebesség meghatározása -A Mach szám meghatározása	X	X	
061 04 06 00	A DR feladatok megoldása -Mercator térképen -Lambert szögtartó vetületű térképen -Poláris sztereografikus vetületű térképen	X	X °	
061 04 07 00	Kiszámítani: -A maximális hatótávolságot -A hatósugarat -A PSR (biztonságos visszafordulás) és a PET (egyenlő idők) pontokat	X	X	
061 04 07 00	DR helyszámítás hibái, különféle pontatlanságok és gyakorlati módszerek a helyesbítésre	X	X	
061 05 00 00	**GYAKORLATI NAVIGÁCIÓ REPÜLÉS ALATT**	X	X	
061 05 01 00	A látás szerinti navigáció gyakorlati végrehajtása	X	X	
061 05 02 00	Navigáció emelkedés és süllyedés alatt -Átlagos sebesség -Átlagos szélvektor -GS és megtett út emelkedés-süllyedés alatt	X	X	
061 05 03 00	Navigáció az utazó szakaszon, fixpontok használata az alábbi adatok helyesbítésére: -GS helyesbítés -Oldaleltérés, irányeltérés -A szélsebesség és szélirány kiszámítása -ETA módosítás	X	X	
061 05 04 00	Repülési napló (a navigációs adatok feljegyzése)	X	X	
061 05 05 00	Az FMS (Flight Management System) használata	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
061 06 00 00	**INERCIÁLIS NAVIGÁCIÓS RENDSZER (INS)**	**X**		
061 06 01 00	Alapelv és gyakorlati alkalmazás -A giroszkóp elvi működése -A platform stabilizálása -Gyorsulásmérő alapelv -Integrátor működési elv -Shuler ingás platform -Navigációs komputer -Repülőgéphez rögzített lézer giroszkópos rendszer, mint korszerű fő rendszer	**X**		
061 06 02 00	Egyeztetési eljárások -Girokompasz -szintezés	**X**		
061 06 03 00	Pontosság, megbízhatóság, hibák és fedési terület	**X**		
061 06 04 00	Kezelőszervek és jelzőműszerek -üzemmód szelektor egység (MSU) -Kijelző képernyő egység (CDU) -Vízszintes helyzet kijelző (HSI)	**X**		
061 06 05 00	INS üzemeltetés -Normál repülés, helyzet és útvonalpontok bevitele -A repülési terv módosítások -Megkerülhető útvonalpontok -Útvonalpontok adatainak módosítása -Rendszerellenőrzés és helyesbítés	**X**		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
062 00 00 00	**RÁDIÓ NAVIGÁCIÓ**	X	X	X
062 01 00 00	**RÁDIÓ-NAVIGÁCIÓS SEGÉDESZKÖZÖK**	X	X	X
062 01 01 00	Földi iránymérés (DF), mérési pontossági osztály -Alapelv -Megjelenítés és értelmezés -Fedési terület -Hatótávolság -Hibák és pontosság -A hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők	X	X	X
062 01 02 00	ADF fedélzeti iránymérő (NDB és RMI műszer) -Alapelv -Megjelenítés és értelmezés -Fedési terület -Hatótávolság -Hibák és pontosság -A hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők	X	X	X
062 01 03 00	VOR és Doppler VOR (CDI és RMI műszerrel) -Alapelv -Megjelenítés és értelmezés -Fedési terület -Hatótávolság -Hibák és pontosság -A hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők	X	X	X
062 01 04 00	DME távolságmérő berendezés -Alapelv -Megjelenítés és értelmezés -Fedési terület -Hatótávolság -Hibák és pontosság -A hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők	X	X	X
062 01 05 00	ILS (Instrument Landing System) -Alapelv -Megjelenítés és értelmezés -Fedési terület -Hatótávolság -Hibák és pontosság -A hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők	X		X
062 01 06 00	MLS (Microwave Landing System) -Alapelv -Megjelenítés és értelmezés -Fedési terület -Hatótávolság -Hibák és pontosság -A hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők	X		X
062 02 00 00	**ALAPVETŐ RADAR ISMERET**	X	X	X
062 02 01 00	Impulzus technika és a kapcsolódó terminológia	X		X
062 02 02 00	Földi radar -Alapelv -Megjelenítés és értelmezés -Fedési terület -Hatótávolság -Hibák és pontosság -A hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők	X		X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
062 02 03 00	Fedélzeti időjárási radar -Alapelv -Megjelenítés és értelmezés -Fedési terület -Hatótávolság -Hibák és pontosság -A hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők	X		X
062 02 04 00	SSR másodlagos radar és transponder -Alapelv -Megjelenítés és értelmezés -Üzemmódok és kódok, beleértve az S üzemmódot	X	X	X
062 02 05 00	A radarmérések használata, repülés alatti alkalmazása	X		
062 05 00 00	**RNAV TERÜLETI NAVIGÁCIÓS RENDSZER**	X		X
062 05 01 00	Általános működési elv -Rádió-navigációs rendszerek vagy inerciális navigációs rendszerek felhasználása	X		X
062 05 02 00	Tipikus fedélzeti rendszer és üzemeltetése -Útvonalpontok (waypoints) bevitele és kiválasztása, a szükséges irányszög információ (billentyűzetes beviteli rendszer) -A földi állomások kiválasztása, lehangolása és azonosítása -Az irányszerinti vezetés műszerei -Egyes rendszereknél a megtett út, a hátralévő távolság, és ha szükséges, GS ground speed megjelenítéséhez szükséges műszerek -A pillanatnyi helyzet megjelenítéséhez szükséges műszerek	X		X
062 05 03 00	Műszerjelzések	X		X
062 05 04 00	RNAV rendszer típusok a bevitt jel (input) szerint -Független (self contained) fedélzeti rendszerek (inerciális, Doppler) -Külső rendszereket használók (VOR-DME, LORAN, GPS) -Levegőjel adatok (ADC - Air Data Computer (TAS, magasság), MH	X		X
062 05 05 00	VOR/DME RNAV rendszer -Működési elv -Előnyök és hátrányok -Pontosság, megbízhatóság, fedési terület -Fedélzeti berendezés	X		X
062 05 06 00	FD (Flight Director) és AP (Autopilot) kapcsolat	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
062 06 00 00	**FÜGGETLEN ÉS KÜLSŐ REFERENCIÁT IGÉNYLŐ NAVIGÁCIÓS RENDSZEREK**	X	X	X
062 06 01 00	Doppler -Működési elv (fedélzeti rendszer) -GS és széleltérítési szög meghatározás -Előnyök és hátrányok -Pontosság és megbízhatóság -Fedélzeti berendezés	X		
062 06 03 00	LORAN C -Működési elv	X		
062 06 04 00	DECCA navigációs rendszer -Működési elv	X		
062 06 05 00	Műholdas navigációs rendszer: GPS/GLONASS/DGPS -Működési elv -Előnyök és hátrányok	X	X	X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
070 00 00 00	**ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK**	X	X	X
071 00 00 00	**ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK - REPÜLŐGÉP**	X	X	
071 00 00 00	**ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK – SPECIÁLIS ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK**			
071 00 00 00	**ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK - LÉGIJÁRMŰ**			X
070 01 00 00	**ÁLTALÁNOSSÁGBAN**	X	X	X
071 01 01 00	ICAO Annex 6, I., II., és III. Rész (a vonatkozó) -Meghatározások -Alkalmazás -Általános felépítés és tartalom	X	X	
071 01 02 00	J-AR-OPS - Követelmények	X	X	X
071 01 02 01	Általános követelmények az alábbiakra: -Minőségbiztosítási rendszer -Kiegészítő személyzeti tagok -Személyek szállításának szabályai -Belépési engedély a pilótafülkébe -Nem engedélyezett szállítás -Hordozható elektronikus eszközök -A biztonság veszélyeztetése -A földön visszamaradó okmányok -A hatósági ellenőrzés (szemle) joga -Okmányok és jegyzőkönyvek -A dokumentáció megőrzésének időtartama -lízingelés	X	X	
071 01 02 02	Az üzemben tartási engedély és felügyeleti követelmények -Az üzembentartói engedélyre (AOC – Air Operator Certificate) vonatkozó általános szabályok -Az engedély kibocsátása -Változatok, az AOC folyamatos érvényessége -Adminisztratív követelmények	X	X	
071 01 02 03	Az üzemeltetési eljárásokra vonatkozó követelmények -Üzemirányítás (Operational control) és felügyelet -A légiforgalmi szolgálatok igénybe vétele -Műszeres indulási és megközelítési eljárások -Korlátozott mozgásképességű személy szállítása -Be nem fogadott, deportált vagy őrizetes személyek szállítása -A poggyász és áru elhelyezése, rögzítése -Utas ülések -Az utastér és fedélzeti konyha biztonsága -Dohányzás a fedélzeten -A felszállás feltételei -Felszállási minimumok alkalmazása	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
071 01 02 04	Minden időjárásban üzemelés: üzemelés kis látástávolság mellett -AOM – repülőtér üzemelési minimumok – általános -Terminológia -Üzemelés kis látástávolságnál– általános szabályok -Üzemelés kis látástávolságnál – repülőtér követelmény -Üzemelés kis látástávolságnál – képzés és jogosítás -Üzemelés kis látástávolságnál – üzemelési eljárások -Üzemelés kis látástávolságnál - Minimális felszerelés -VFR üzemelési minimumok	X	X ° ° ° ° ° ° °	X
071 01 02 05	Műszer és biztonsági felszerelés követelmények -Általános bevezetés -Áramköri védőberendezések -Szélvédőüveg tisztító berendezés -Fedélzeti időjárási radar -Repülő személyzet egymásközti telefon -Utastájékoztató rendszer -Belső ajtók és függönyök -Elsősegély készletek -Vészhelyzeti orvosi készlet -Elsősegélynyújtó oxigén -Kiegészítő oxigén – túlnyomásos repülőgépek -Légzőkészülékek, füstálarc a személyzet részére -Kézi tűzoltó berendezések -Balták és feszítővas -Az átvágási pontok jelölése -A vészkiürítéshez szükséges eszközök -Megafonok -Vészvilágítás -Automatikus segélykérői helyzetadó -Mentőmellények -Mentőtutajok és vészhelyzeti rádiók megnövelt vízfelület feletti repüléshez -Túlélési felszerelés	X	X	
071 01 02 06	Összeköttetési és navigációs berendezés követelmények -Rádió berendezés IFR -Audió szelektor panel -Rádió berendezés VFR -Összeköttetés és navigáció IFR és VFR	X	X ° °	
071 01 02 07	Légijármű karbantartás -Meghatározások -Az operátor karbantartási rendszerének kérelmezése és engedélyezése -Karbantartási igazgatás -Minőségbiztosítási rendszer -Az operátor karbantartási szervezete -Az operátor légijármű karbantartási programja -Az üzemben tartási engedély folyamatos érvényessége a karbantartási rendszer szempontjából -Egyenértékű biztonsági esetek	X	X	
071 01 02 08	Repülő személyzet	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
071 11 02 09	Repülési és munkaidő korlátozások, pihenési követelmények (fenntartva – Később lesz kiadva)	X	X	
071 01 02 10	Utastér személyzet	X	X	
071 01 03 00	Nagy hatótávolságú repülések navigációs követelményei	X		
071 01 03 01	Repüléstervezés -Navigációs tervezési eljárások -A repülési tervek összeállítása -Útvonal kiválasztás, sebesség, magasság -Kitérő repülőterek kiválasztása -A legrövidebb idejű repülés útvonala, meghatározás	X		
071 01 03 02	Óceán és sarki körzetek feletti repülések (ICAO Doc. 7030) -A szükséges eszközök biztosítása az irány meghatározására és INS többszörözésre -Kereszt-ellenőrzések -Az útirányok és hálózati irányok meghatározása -Poláris útvonalak -A földi mágneses tér jellemzői a sarki körzetekben -A navigáció sajátosságai a sarki körzetekben			
071 0103 03	MNPS légtér (ICAO Doc. 7030, NAT Doc. 001, T 13 5B/5- Irányelv és tájékoztatás a légi navigációra a NAT körzetben, North Atlantic MNPS Airspace Operational Manual és RVSM) -Meghatározások -Földrajzi határok -Előírások és eljárások -Megjegyzések	X		
071 02 00 00	**KÜLÖNLEGES ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK ÉS VESZÉLYEK (ÁLTALÁNOS SZEMPONTOK)**	X	X	X
071 02 01 00	Minimális felszerelések jegyzéke (MEL) -AFM – Aeroplane Flight Manual	X	X	
071 02 02 00	Földi jégtelenítés -Jegesedési körülmények -Meghatározás és felismerés, földön/levegőben -Jégtelenítés, jegesedés-megelőzés, a jégtelenítő folyadékok típusai -Teljesítmény rendellenességek földön/levegőben	X	X	
071 02 03 00	Madarakkal ütközés veszélyei és elkerülése	X	X	
071 02 04 00	Zajcsökkentési eljárások -Hatása a repülési eljárásokra (indulási, utazó és megközelítési szakasz) -A pilóta szerepe (teljesítmény szabályzás, kis ellenállású, kis teljesítményű üzemmód) -A pilóta szerepe (teljesítmény szabályozás a repülés útvonalának megválasztása)	X °	X °	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
071 02 05 00	Tűz/füst a repülőgépen -Porlasztótűz -Hajtóműtűz -Utastér tűz, pilótafülke tűz, rakodótér tűz (a tűz osztályának megfelelő tűzoltóanyag megválasztása, a készülék használata) -Eljárás túlmelegedett kerékfékek estén megszakított felszállást vagy leszállást követően -Füst a pilótafülkében és utastérben (következmény és tevékenység)	X	X	
071 02 06 00	A túlnyomásos repülőgép dekompressziója -Lassú dekompresszió -Gyors vagy robbanásszerű dekompresszió -Veszélyek és tevékenység	X	X	
071 02 07 00	Szélnyírás, microburst -Definíció és leírás -Hatásai és felismerése a felszállási és megközelítési szakaszban -Tevékenység a kikerülése, eljárások a jelentkezésekor	X	X	
071 02 08 00	Légijármű által keltett turbulencia -Oka -A sebesség, a tömeg és a szél hatása -Cselekvés keresztezésekor, felszállás alatt és leszálláskor	X	X	X
071 02 09 00	Biztonság -Jogellenes beavatkozás	X	X	
071 01 10 00	Kényszerleszállás, biztonsági megelőző leszállás Üzemelés nehéz terep és kiterjedt vízfelületek felett (hegyvidék, lejtős terep, dzsungel, elhagyott terület stb.) -Meghatározások -Következmények -Számításba veendő tényezők (szél, terep, előkészülés, repülési taktika, leszállás nehéz terepre, vízfelületre) -Az utasok tájékoztatás és felkészítése -Vészkiürítés -Teendők leszállás után	X °	X °	
071 02 11 00	Tüzelőanyag vészkieresztése -Biztonsági szempontok -Jogi szempontok	X	X	
071 02 12 00	Veszélyes áruk szállítása -Annex 18 -Gyakorlati szempontok	X	X	
071 02 13 00	Csapadékos futópálya -Csapadékformák -Fékhatás, fékhatás koefficiens -Teljesítmény számítások helyesbítése	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
080 00 00 00	**AERODINAMIKA - A REPÜLÉS ELMÉLETE**	X	X	
081 00 00 00	**A REPÜLÉS ELMÉLETE - REPÜLŐGÉP**	X	X	
081 01 00 00	**SZUBSZONIKUS AERODINAMIKA**	X	X	
081 01 01 00	Alapelvek, törvények és meghatározások	X	X	
081 01 01 01	Törvények és meghatározások -Mértékegységek -Newton törvényei -Ideális gáz egyenletek -Impulzus egyenletek -Kontinuitás egyenletek -Bernoulli tételek -Sztatikus nyomás -Dinamikus nyomás -Viszkozitás -Sűrűség -IAS, CAS, EAS, TAS	X	X	
081 01 01 02	Áramlástani alapismeretek -Stacionárius áramlás -Nem-stacionárius áramlás -Áramvonal -Áramcső -Kétdimenziós áramlás -Háromdimenziós áramlás	X	X	
081 01 01 03	Aerodinamikai erők felületen -Eredő légerő -Felhajtóerő -Ellenállás -Állásszög -Erők és egyensúlyi helyzet emelkedés, vízszintes repülés, süllyedés és forduló alatt	X	X	
081 01 10 04	A profil alakja -Viszonylagos vastagság -Húr(vonal) -Kontúrvonal -Orrsugár -Íveltség -Támadási szög -Beállítási szög	X	X	
081 01 01 05	A szárny alakja -Terjedtség (fesztáv) -Karcsúság -Szárnytő húr -Szárnyvég húr -Elkeskenyedő szárny -A szárnyfelület -Közepes aerodinamikai húr (MAC)	X	X	
081 01 02 00	Kétdimenziós áramlás egy profil körül	X	X	
081 01 02 01	Áramlási kép	X	X	
081 01 02 02	Torló pont (0 sebesség, az áramlás szétválik)	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
081 01 02 03	Nyomáseloszlás	X	X	
081 01 02 04	Nyomásközéppont – Cmac	X	X	
081 01 02 05	Felhajtóerő és leáramlás	X	X	
081 01 02 06	Ellenállás és örvénytér (az impulzus megszűnése)	X	X	
081 01 02 07	Az állásszög hatása	X	X	
081 01 02 08	Az áramlás leszakadása nagy állásszögeken	X	X	
081 01 02 09	Felhajtóerő az állásszög függvényében - α diagram	X	X	
081 01 03 00	A koefficiensek	X	X	
081 01 03 01	A felhajtóerő (lift - L) koefficiens C_L -A felhajtóerő képlete -C_L - α diagram -C_{LMAX} és α -A C_{LMAX}, α_{CRIT}, α_{STALL} normál értékei és a -C_L/állásszög görbe	X	X	
081 01 02 02	A légellenállás koefficiens C_D -Az ellenállás képlete -Nulla felhajtóerő ellenállás -Felhajtóerő által indukált ellenállás -C_D - α diagram -C_L – C_D diagram, a profil polárisa -C_L – C_D viszonyszám -A C_L – C_D viszonyszám normál értékei	X	X	
081 01 04 00	Háromdimenziós áramlás a repülőgép körül	X	X	
081 01 04 01	Áramvonalkép rendszer -A fesztáv irányú áramlás és következményei -Szárnyvég örvények és helyi α -Az örvények és a támadási szög -Fel és leáramlásokból szárnyvég örvény -Fesztáv irányú felhajtóerő eloszlás -Örvény turbulencia a repülőgép mögött (a jelenség okai, eloszlás, élettartam)	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
081 01 04 02	Indukált ellenállás -A szárnyvég örvények hatása a támadási szögre -Az indukált helyi α -Az indukált támadási szög hatása a felhajtóerő vektorra -Indukált ellenállás és sebesség -Indukált ellenállás és a szárny karcsúsága -Indukált ellenállás és a szárny alaprajza -Indukált ellenállási koefficiens -Indukált ellenállási koefficiens és a támadási szög -Az indukált ellenállás hatása a C_L - α diagramra -Az indukált ellenállás hatása a C_L – C_D diagramra -A repülőgép polárisa, felhajtóerő – ellenállás viszony -A parabolikus repülőgép poláris diagramon és képletben -A síkmetszet hatása -Szárnyvég lapok (winglets) -Szárnyvég tartályok -Szárnyfesztáv irányú terhelés -A szárny elcsavarás hatása -A szárnyíveltség változtatásának hatása	X	X	
081 01 05 00	A teljes ellenállás	X	X	
081 01 05 01	A káros ellenállás -Profilellenállás -Interferencia ellenállás -Súrlódási ellenállás	X	X	
081 01 05 02	A profilellenállás és a sebesség	X	X	
081 01 05 03	Az indukált ellenállás és a sebesség	X	X	
081 01 05 04	A teljes ellenállás	X	X	
081 01 05 05	A teljes ellenállás és a sebesség			
081 01 05 06	Minimális ellenállás	X	X	
081 01 05 07	Az ellenállás – sebesség diagram	X	X	
081 01 06 00	A földhatás (párnahatás)	X	X	
081 01 06 01	Hatása az indukált ellenállás (C_{DI}) koefficiensre	X	X	
081 01 06 02	Hatása az α_{CRIT} értékére	X	X	
081 01 06 03	Hatása a C_L értékére	X	X	
081 01 06 04	Hatása a repülőgép felszálló és leszálló jellemzőire	X	X	
081 01 07 00	Összefüggés a felhajtóerő koefficiens és a konstans felhajtóerő sebessége között	X	X	
081 01 07 01	Képletben kifejezve	X	X	
081 01 07 02	Diagramon ábrázolva	X	X	
081 01 08 00	Az átesés	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	**CPL**	**IR**
081 01 08 01	Az áramlás leszakadása növekvő állásszögeken -A határréteg -Lamináris határréteg -Turbulens határréteg -Átmeneti határréteg -Leválási pont -Az állásszög hatása -A leválás hatása -A nyomás eloszlásra -A nyomásközéppont helyzetére -A C_L koefficiensre -A C_D koefficiensre -A bólintó nyomatékra -A vízszintes vezérsík leáramlására -A vibráció (buffet -- oszcilláció) -A kormányszervek használata	X	**X**	
081 01 08 02	Az átesési sebesség -A felhajtóerő képlet szerint -1 g átesési sebesség -FAA definíció szerinti átesési sebesség -Az alábbiak hatása az átesési sebességre: -Súlypont -Teljesítmény beállítás -Magasság (műszer szerint) -Felületi terhelés (W/S) -Terhelési tényező (n) -Fordulók -Erők	**X**	**X**	
081 01 08 03	Kiinduló átesés fesztávolság irányába -A szárnyalaprajz hatás -Aerodinamikai elcsavarás -Geometriai elcsavarás -A csűrők használata -Az áramlásterelő lapok (profil irányú), örvényterelők, belépőél lépcsőzés és vortex generátorok hatása	**X**	**X**	
081 01 08 04	Átesésre figyelmeztető jelek, jelzések -Az átesés-figyelmeztető jelzés fontossága -Sebesség határérték -Vibráció megjelenése -Átesés-jelző szalag -Flapper kapcsoló -Kritikus állásszög jelző műszer (AOA – Angle of Attak) -AOA vevő -Kormányoszlop rázás (stick shaker) -Kivétel átesésből	**X**	**X**	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
081 01 08 05	Az átesés különleges jelenségei -Átesés teljesítménnyel -Emelkedő és süllyedő fordulóban -Hátranyilazott szárny -Szuper vagy meredek átesés, kormányoszlop előrenyomó -Kacsaszárny -T alakú farok kialakítás	X	X	
	-Az átesés elkerülése -Dugóhúzóba esés lehetősége -Dugóhúzó felismerés -Kivétel dugóhúzóból -Jéglerakódás (a torló ponton és a felületeken) -Elmarad a figyelmeztető jelzés -Rendellenes viselkedés átesés alatt -Vezérsík átesés	X	X	
081 01 09 00	C_{LMAX} növelő szerkezetek	X	X	
081 01 09 01	Kilépőél fékszárnyak és ezek használata felszállásnál és leszállásnál -A fékszárnyak különböző típusai -Osztott fékszárny -Féklap -Réselt fékszárny -Fowler flap -Hatásuk a C_L -- α diagramra -Hatásuk a C_L – C_D diagramra -Fékszárny aszimmetria -Hatásuk a bólintási szög változásra	X	X	
081 01 09 02	Belépőél növelő szerkezetek és használatuk szükségessége felszállásnál és leszállásnál -Különböző típusok -Krüger lap -Íveltséget változtató lap -Réselt orr-segédszárny -Hatásuk a C_L -- α diagramra -Hatásuk a C_L – C_D diagramra -Orr-segédszárny asszimetria -Manuális/automatikus működtetés	X	X	
081 01 09 03	Vortex (örvény) generátorok -Aerodinamikai működési elv -Előnyök -Hátrányok	X	X	
081 01 10 00	Ellenállás-növelő ((C_L – C_D viszonyt rontó) eszközök	X	X	
081 01 10 01	Szpoilerek és használatuk szükségessége a repülés különböző fázisaiban -Különböző funkciók: -Repülési (sebesség csökkentő) szpoilerek -Földi (áramlást lerontó) szpoilerek -Csűrő-növelő szpoilerek -Kombinált alkalmazásúak -Hatásuk a C_L - α diagramra -Hatásuk a C_L – C_D diagramra és viszonyszámra	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
081 01 10 02	Ellenállás növeléssel sebességet csökkentő eszközök és használatuk szükségessége a repülés különböző fázisaiban -Hatásuk a C_L – C_D diagramra és viszonyszámra	X	X	
081 01 11 00	A határréteg	X	X	
081 01 11 01	Különböző típusok -Lamináris -turbulens	X	X	
081 01 11 02	A homlokellenállásra és súrlódási ellenállásra gyakorolt hatásból származó előnyök és hátrányok	X	X	
081 01 12 00	Különleges repülési körülmények	X	X	
081 01 12 01	Jég és egyéb lerakódás -jegesedés a torlópontnál -jéglerakódás a felületekre (dér, hó, simajég) -eső -csapadék lerakódás a belépő élen -hatásuk az átesésre -hatásuk a kormányozhatóság elvesztésére -hatásuk a felhajtóerő növelő szerkezetekre felszállásnál, leszállásnál és kis sebességen -hatása a felhajtóerő/ellenállás viszonyszámra	X	X	
081 01 12 02	A repülőgép sárkány deformációi és módosításai, a szerkezeti öregedés hatása	X	X	
081 02 00 00	**TRANSZONIKUS AERODINAMIKA**	X		
081 02 01 00	A Mach szám fogalma	X		
081 02 01 01	A hang terjedési sebessége	X		
081 02 01 02	A magasság és hőmérséklet hatása	X		
081 02 01 03	Összenyomhatóság	X		
081 02 02 00	Normál lökéshullámok	X		
081 02 02 01	Kritikus M szám (M_{CRIT}) és ennek túllépése	X		
081 02 02 02	Az alábbiak szerepe: -Mach szám -Kormánylap kitérés -Támadási szög -Profil vastagság -Nyilazási szög -Területi szabály	X		
081 02 02 03	Hatása az alábbiakra: -C_L -- α diagram -C_{LMAX} érték -C_D koefficiens -C_L – C_D viszonyszám	X		
081 02 02 04	Aerodinamikai felmelegedés	X		
081 02 02 05	Nagysebességű átesés (shock stall)– Mach vibráció	X		

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
081 02 02 06	Hatás az alábbiakra: -Ellenállás -Bólintó-szög (Mach trim) -A nyomásközéppont elmozdulása, a nyilazási szög és a leáramlás hatására	X		
091 02 02 07	Rázási határ (*buffet margin*), aerodinamikai csúcsmagasság	X		
091 02 03 00	Az M_{CRIT} túllépésének megelőzését szolgáló eszközök	X		
091 02 03 01	Vortex generátorok	X		
081 01 03 02	Szuperkritikus profilok -Formája -A profilalak hatása a lökéshullámokra -A szuperkritikus profil előnyei és hátrányai	X		
081 03 00 00	**SZUPERSZONIKUS AERODINAMIKA**	X		
081 04 01 00	Ferde lökéshullámok	X		
081 03 01 01	Mach kúp	X		
081 03 01 02	A repülőgép tömegének hatása	X		
081 03 01 03	Kiterjeszkedő hullámok (*Expansion vaves*)	X		
081 03 01 04	Nyomásközéppont	X		
081 03 01 05	Hullámellenállás -Kormánylap felület csuklónyomaték -Kormányfelület hatásfok	X		
081 04 00 00	**STABILITÁS**	X	X	
081 04 01 00	Egyensúlyi feltételek stabilizált vízszintes repülésben	X	X	
081 04 01 01	A statikus stabilitás előfeltételei	X	X	
081 04 01 02	A nyomatékok összege -Felhajtóerő és tömeg (súly) -Ellenállás és vonóerő	X	X	
081 04 01 03	Az erők összege -A vízszintes síkban -A függőleges síkban	X	X	
081 04 02 00	Az egyensúly elérésének módjai	X	X	
081 04 02 01	Szárny és vezérsík felületek (farok vagy kacsaszárny)	X	X	
081 04 02 02	Kormányfelületek	X	X	
081 04 02 03	Ballaszt vagy súlytrim	X	X	
081 04 03 00	Hosszstabilitás	X	X	
081 04 03 01	Alapok és definíciók -Statikus stabilitás, pozitív, semleges és negatív -A dinamikus stabilitás előfeltételei -Dinamikus stabilitás, pozitív, semleges és negatív -Csillapítás: -Figoid -Rövid periódusú -A nagy magasság hatása a dinamikus stabilitásra	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
081 04 03 02	Statikus stabilitás	X	X	
081 04 03 03	Semleges pont és ennek helye -definíció	X	X	
081 04 03 04	Az alábbi tényezők szerepe: -repülőgép geometria -leáramlások: a szárny aerodinamikai központja	X	X	
081 04 03 05	A súlypont (C.G.) helye -hátsó határnál, minimális stabilitási tartomány -mellső helyzetben -a statikus és dinamikus stabilitás hatása	X	X	
081 04 03 06	A C_M -- α diagram	X	X	
081 04 03 07	Az alábbiak szerepe: -A súlypont (C.G.) helyzete -Kormánylap kitérések -A repülőgép nagy részegységei (szárny, törzs, farok) -Konfiguráció -Fékszárny helyzet, -Futómű helyzet	X	X	
081 04 03 08	Magassági kormány helyzet – sebesség (IAS) diagram	X	X	
081 04 03 09	Az alábbiak szerepe: -Súlyponthelyzet (C.G.) -Trim (trimlap) -Trim (vízszintes vezérsík)	X	X	
081 04 03 10	Kormányerő – sebesség (IAS) diagram	X	X	
081 04 03 11	Az alábbiak szerepe: -Súlyponthelyzet (C.G.) -Trim (trimlap) -Trim (vízszintes vezérsík) -M szám /Mach trim -Súrlódás a rendszerben -Terhelő rugó -Ellensúly	X	X °	
081 04 03 12	Manőver/kormányerő – g terhelés viszony	X	X	
081 04 03 14	Az alábbiak szerepe: -Súlyponthelyzet (C.G.) -Trim (trimlap) -Rugós terhelő -Ellensúly	X	X	
081 04 03 15	Kormányerő/g hányados -alkalmassági bizonyítvány kategóriája	X	X	
081 04 03 16	Különleges körülmények: -jegesedés -fékszárny kibocsátás hatása -vezérsík jegesedés hatása -eső -a sárkány deformációja	X	X	
081 04 04 00	Statikus iránystabilitás	X	X	
081 04 04 01	β csúszási szög	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	**CPL**	**IR**
081 04 04 02	Irány (yaw) nyomaték koefficiens C_N	**X**	**X**	
081 04 04 03	C_N -- β diagram	**X**	**X**	
081 04 04 04	Az alábbiak szerepe: -súlyponthelyzet (C.G.) -szárny nyilazási szög -a törzs nagy támadási szögeken -strakes -a függőleges vezérsík nyilazási szöge és előre meghosszabbítása (dorsal) -a repülőgép nagy részegységei	**X**	X	
081 04 05 00	Statikus oldalstabilitás	**X**	**X**	
081 04 05 01	Bedöntési szög	**X**	**X**	
081 04 05 02	Orsózó (hossztengely körüli) nyomaték koefficiense: C_l	**X**	**X**	
081 04 05 03	A β csúszási szög szerepe	**X**	**X**	
081 04 05 04	A C_l -- β diagram	**X**	**X**	
081 04 05 05	Az alábbiak szerepe: -a szárny nyilazási szöge -a függőleges vezérsík nyilazási szöge -a szárny elhelyezése -szárny V beállítás (le-föl)	**X**	**X**	
081 04 05 06	Hatásos oldalstabilitás	**X**	**X**	
081 04 06 00	Dinamikus oldalstabilitás	**X**	**X**	
081 04 06 01	Aszimmetrikus légcsavarszél hatása	**X**	**X**	
081 04 06 02	Zuhanóspirálra való hajlam	**X**	**X**	
081 04 06 03	Holland orsó -okai -Mach szám -Oldallengés csillapító	**X**	**X** °	
081 04 06 04	A magasság hatása a dinamikus oldalstabilitásra	**X**	**X**	
081 05 00 00	**KORMÁNYZÁS**	**X**	**X**	
081 05 01 00	Általában	**X**	**X**	
081 05 01 01	Alapok; a három sík, a három tengely	**X**	**X**	
081 05 01 02	Íveltség változás	**X**	**X**	
081 05 01 03	Támadási-szög változás	**X**	**X**	
081 05 02 00	Bólintószög vezérlés	**X**	**X**	
081 05 02 01	Magassági kormány	**X**	**X**	
081 05 02 02	Leáramlási hatások	**X**	**X**	
081 05 02 03	Jég a vezérsíkon	**X**	**X**	
081 05 02 04	A súlypont (C.G.) helyzete	**X**	**X**	
081 05 03 00	Irányvezérlés (Yaw control)	**X**	**X**	
081 05 03 01	Pedál/oldalkormány kitérési viszonyszám változtatás	**X**	**X**	
081 05 03 02	A hajtómű teljesítmény által létrehozott nyomatékok -Közvetlen -indukált			

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
081 05 03 03	Hajtómű meghibásodás -oldalkormány határok aszimmetrikus vonóerőnél -A V_{MCA} és V_{MCG} jelentése	X	X	
081 05 04 00	Dőlésvezérlés	X	X	
081 05 04 01	Csűrőkormányok -Belső csűrők -Külső csűrők -Feladatuk a repülés különböző fázisaiban	X	X	
081 05 04 03	Szpoilerek	X	X	
081 05 04 04	Ellentétes függőleges tengely körüli elfordulás	X	X	
081 05 04 05	Az ellentétes elfordulás elkerülésének eszközei -frise csűrők -differenciált csűrő kitérítés -a csűrők és az oldalkormány rugós kapcsolata -elforgató (roll) szpoilerek -az aszimmetrikus légcsavarszél hatása	X	X	
081 05 05 00	Kölcsönhatás különböző síkokban (yaw/roll)	X	X	
081 05 05 01	Az aszimmetrikus teljesítmény korlátozásai (határai)	X	X	
081 05 06 00	A kormányerő csökkentésének eszközei	X	X	
081 05 06 01	Aerodinamikai kiegyensúlyozás -orr kiegyensúlyozás -külső kiegyensúlyozás -belső kiegyensúlyozás -kiegyenlítő lap, ellentétes feladatú (antibalansz) lap -szervo kiegyenlítő lap -rugós kiegyenlítő lap	X	X	
081 05 06 02	Mesterséges (kiegyensúlyozás) -(hidraulikus) rásegítő vezérlés -teljes hidraulikus vezérlés -mesterséges kormányerő létrehozása -dinamikus nyomás bemenet -vezérsík állítás	X	X	
081 05 07 00	Tömeg kiegyensúlyozás	X	X	
081 05 07 01	A kiegyensúlyozás indokai -eszközök	X	X	
081 05 08 00	Trimmelés	X	X	
081 05 08 01	A trimmelés szükségessége	X	X	
081 05 08 02	Trimlapok	X	X	
081 05 08 03	Vezérsík trim – trim érték a sebesség (IAS) függvényében -A C.G. helyzet hatása a trim /vezérsík beállításra felszállásnál	X	X	
081 06 00 00	**KORLÁTOZÁSOK**	X	X	
081 06 01 00	Üzemeltetési korlátozások -Flutter (hajlító-csavaró lengés) -Csűrő reverzálás -Futómű/fékszárny működtetés	X	X ° ° °	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
081 06 01 01	V_{MO}, V_{NO}, V_{NE}	X	X	
081 06 01 02	M_{MO}	X		
081 06 02 00	Manőverezési tartomány (envelope)	X	X	
081 06 02 01	Manőverezési terhelés diagram -Terhelési tényező -Gyorsulásos átesési sebesség -V_A, V_C, V_D -Manőverezési terhelési tényező határ, típus alkalmassági kategória	X	X	
081 06 02 02	Az alábbiak szerepe: -Tömeg -Magasság -Mach szám	X	X °	
081 06 03 00	Széllökés tartomány	X	X	
081 06 03 01	Széllökés terhelési diagram -Függőleges széllökés sebességek -Gyorsulásos átesési sebesség -V_B ,V_C , V_D -Széllökéses terhelési tényező határérték -V_{RA}	X	X	
081 06 03 02	Az alábbiak szerepe -Tömeg -Magasság -Mach szám	X	X °	
081 07 00 00	**LÉGCSAVAROK**	X	X	
081 07 01 00	A motor nyomaték vonóerővé alakítása	X	X	
081 07 01 01	A beállítási szög (pitch) jelentése	X	X	
081 07 01 02	Légcsavarlapát elcsavarás	X	X	
081 07 01 03	Fix beállítási szög, változtatható szög/konstans sebesség	X	X	
081 07 01 04	Légcsavar hatásfok a sebesség függvényében	X	X	
081 07 01 05	A légcsavar jegesedés hatása	X	X	
081 07 02 00	Hajtómű meghibásodás vagy leállás	X	X	
081 07 02 01	Légcsavar önforgás (szélkerék) ellenállása -Elfordítási nyomaték (yaw) aszimmetrikus teljesítmény esetén	X	X	
081 07 02 02	Vitorlába állítás -Hatása a siklási teljesítményre -Hatása a legyező (yaw) nyomatékra aszimmetrikus teljesítménynél	X	X	
081 07 03 00	Tervezési jellemző a rezgés csillapításra	X	X	
081 07 03 01	Légcsavarlapát karcsúság	X	X	
081 07 03 02	Légcsavar átmérő	X	X	
081 07 03 03	Légcsavar lapátok száma	X	X	
081 07 03 04	Légcsavar zaj	X	X	
081 07 04 00	A légcsavar működésénél keletkező nyomatékok és a forgatónyomaték	X	X	
081 07 04 01	Forgatónyomaték reakcióerő	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
081 07 04 02	Giroszkóp precesszió	X	X	
081 07 04 03	Aszimmetrikus légcsavarszél (légáram) hatás	X	X	
081 07 04 04	Aszimmetrikus lapáthatás	X	X	
081 08 00 00	**REPÜLÉSI MECHANIKA**	X	X	
081 08 01 00	A repülőgépre ható erők	X	X	
081 08 01 01	Egyenes vonalú állandósult vízszintes repülés	X	X	
081 08 01 02	Egyenes vonalú állandósult emelkedés	X	X	
081 08 01 03	Egyenes vonalú állandósult süllyedés	X	X	
081 08 01 04	Egyenes vonalú állandósult siklás	X	X	
081 08 01 05	Állandósult koordinált forduló -Bedöntési szög -Terhelési tényező -Forduló sugár -Szögsebesség -Egyértékű (3°/s) forduló	X	X	
081 08 02 00	Aszimmetrikus teljesítmény	X	X	
081 08 02 01	A függőleges tengely körüli nyomatékok	X	X	
081 08 02 02	A függőleges vezérsíkon keletkező erők	X	X	
081 08 02 03	A bedöntési szög hatása -Túldöntés -Függőleges vezérsík átesés	X	X	
081 08 02 04	A repülőgép súlyának hatása	X	X	
081 08 02 05	A csűrők használatának hatása	X	X	
081 08 02 06	Speciális légcsavar hatások befolyása az orsózó nyomatékra -Légcsavar forgatónyomaték -Légcsavar leáramlás a fékszárnyakon	X	X	
081 08 02 07	A csúszási szög hatása az orsózó nyomatékokra	X	X	
081 08 02 08	V_{MCA}	X	X	
081 08 02 09	V_{MCL}	X	X	
081 08 02 10	V_{MCG}	X	X	
081 08 02 11	A magasság hatása	X	X	
081 08 03 00	Vészsüllyedés	X	X	
081 08 03 01	A konfiguráció befolyása	X	X	
081 08 03 02	A választott Mach szám és IAS befolyása	X	X	
081 08 03 03	Tipikus pontok a polárgörbén	X	X	
081 08 04 00	Szélnyírás	X	X	

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
090 00 00 00	**KOMMUNIKÁCIÓ**	X	X	X
091 00 00 00	**VFR KOMMUNIKÁCIÓ**	X	X	
091 01 00 00	**MEGHATÁROZÁSOK**	X	X	
091 01 01 00	A fogalmak jelentése	X	X	
091 01 02 00	ATS rövidítések	X	X	
091 01 03 00	Q kód csoportok	X	X	
091 01 04 00	Üzenetek kategóriája	X	X	
091 02 00 00	**ÁLTALÁNOS ÜZEMELÉSI ELJÁRÁSOK**	X	X	
091 02 01 00	Betűk továbbítása	X	X	
091 02 02 00	Számok továbbítása	X	X	
091 02 03 00	Idő továbbítása	X	X	
091 02 04 00	Adási technikák	X	X	
091 02 05 00	Szabvány szavak és kifejezések	X	X	
091 02 06 00	Légiforgalmi állomások rádióforgalmazási hívójelei beleértve a rövidített hívójeleket is	X	X	
091 02 07 00	Repülőgépek rádióforgalmazási hívójelei beleértve a rövidített hívójeleket is	X	X	
091 02 08 00	Kommunikáció átadása	X	X	
091 02 09 00	Próbaeljárások beleértve a rádiópróbát	X	X	
091 02 10 00	Visszamondási és nyugtázási követelmények	X	X	
091 02 11 00	Radar eljárások	X	X	
091 03 00 00	**IDŐJÁRÁS INFORMÁCIÓK FOGALMA (VFR)**	X	X	
091 03 01 00	Repülőtéri időjárás	X	X	
091 03 02 00	Időjárási információt sugárzó állomások	X	X	
091 04 00 00	**KOMMUNIKÁCIÓ MEGSZAKADÁSA ESETÉN KÖVETENDŐ ELJÁRÁSOK**	X	X	
091 05 00 00	**SŰRGŐSSÉGI ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK**	X	X	
091 05 01 00	Sűrgősség (meghatározása-frekvenciája-frekvenciafigyelés-üzenet továbbítás/leadás)	X	X	
091 05 02 00	Vészhelyzet (meghatározása-frekvenciája-frekvenciafigyelés-üzenet továbbítás/leadás)	X	X	
091 06 00 00	**ÁLTALÁNOS VHF HULLÁMTERJEDÉS ELMÉLETE ÉS A FREKVENCIÁK KIOSZTÁSA**	X	X	
092 00 00 00	**IFR KOMMUNIKÁCIÓ**	X		X
092 01 00 00	**MEGHATÁROZÁSOK**	X		X
092 01 01 00	A fogalmak jelentése	X		X

		Repülőgép		
		ATPL	CPL	IR
092 01 02 00	ATS rövidítések	X		X
092 01 03 00	Q kód csoportok	X		X
092 01 04 00	Üzenetek kategóriája	X		X
092 02 00 00	**ÁLTALÁNOS ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK**	X		X
092 02 01 00	Betűk továbbítása	X		X
092 02 02 00	Számok továbbítása	X		X
092 02 03 00	Idő továbbítása	X		X
092 02 04 00	Adási technikák	X		X
092 02 05 00	Szabvány szavak és kifejezések	X		X
092 02 06 00	Légiforgalmi állomások rádióforgalmazási hívójelei beleértve a rövidített hívójeleket is	X		X
092 02 07 00	Repülőgépek rádióforgalmazási hívójelei beleértve a rövidített hívójeleket is	X		X
092 02 08 00	Kommunikáció átadása	X		X
092 02 09 00	Próbaeljárások beleértve a rádiópróbát	X		X
092 02 10 00	Visszamondási és nyugtázási követelmények	X		X
092 02 11 00	Radar eljárások	X		X
092 02 12 00	Magasság változtatás és jelentés	X		X
092 03 00 00	**KOMMUNIKÁCIÓ MEGSZAKADÁSA ESETÉN KÖVETENDŐ ELJÁRÁSOK**	X		X
092 04 00 00	**SŰRGŐSSÉGI ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK**	X		X
092 04 01 00	PAN egészségügyi	X		X
092 04 02 00	Sűrgősség (meghatározása-frekvenciája-frekvenciafigyelés-üzenet továbbítás/leadás)	X		X
092 04 03 00	Vészhelyzet (meghatározása-frekvenciája-frekvenciafigyelés-üzenet továbbítás/leadás)	X		X
092 05 00 00	**IDŐJÁRÁS INFORMÁCIÓK FOGALMA (IFR)**	X		X
092 05 01 00	Repülőtéri időjárás	X		X
092 05 02 00	Időjárási információt sugárzó állomások	X		X
092 06 00 00	**ÁLTALÁNOS VHF HULLÁMTERJEDÉS ELMÉLETE ÉS A FREKVENCIÁK KIOSZTÁSA**	X		X
092 07 00 00	**MORSE KÓDOK**	X	X	X

33. függelék
Rövidítések

A	Aeroplane	repülőgép
A/C	Aircraft	légijármű
AMC	Acceptable Means of Compliance	a megfelelés elfogadható módozatai
AMC	Aeromedical Centre	repülőorvosi központ
AME	Authorised Medical Examiner	felhatalmazott egészségi alkalmasság vizsgáló
AMS	Aeromedical Section	repülőorvosi részleg
ATC	Air Traffic Control	légforgalmi irányítás
ATP	Airline Transport Pilot	légitársasági pilóta
ATPL	Airline Transport Pilot License	légitársasági pilóta szakszolgálati engedély
CFI	Chief Flying Instructor	repülési főoktató
CGI	Chief Ground Instructor	földi főoktató
CP	Co-pilot	másodpilóta
CPL	Commercial Pilot License	kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély
CRE	Class Rating Examiner	osztályjogosítás vizsgáztató
CRI	Class Rating Instructor	osztályjogosítás oktató
CQB	Central Question Bank	központi kérdés bank
FCL	Flight Crew Licensing	repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyei
FE	Flight Examiner	repülés vizsgáztató
F/E	Flight Engineer	fedélzeti mérnök
FI	Flight Instructor	repülés oktató
FIE	Flight Instructor Examiner	repülés-oktató vizsgáztató
FNPT	Flight and Navigation Procedures Trainer berendezés	repülési és navigációs eljárás-gyakorló
FFS	Full Flight Simulator	repülési szimulátor
FTD	Flight Training Device	repülés-gyakorló berendezés
FTO	Flying Traning Organisation	repülés oktató szervezet
H	Helicopter	helikopter
HPA	High Perfomance Aeroplane	nagyteljesítményű repülőgép
HT	Head of Training	képzésvezető
ICAO	International Civil Aviation Organisation	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
IEM	Interpretative and Explanatory Material	értelmező és magyarázó anyag
IFR	Instrument Flight Rules	műszeres repülési szabályok
IMC	Instrument Meteorological Conditions	műszeres repülési körülmények
IR	Instrument Rating	műszerjogosítás
IRE	Instrument Rating Examiner	műszerjogosítás vizsgáztató
IRI	Instrument Rating Instructor	műszerjogosítás oktató
JAA	Joint Aviation Authorithies	Társult Légügyi Hatóságok
JAR	Joint Aviation Requirements	Közös Repülési Követelmények
LOFT	Line Orientated Flight Training	útvonal-orientált repülő képzés
MCC	Multi Crew Co-orporation	hajózó személyzeti együttműködés
ME	Multi Engine	többmotoros
MEL	Minimum Equipment List	minimális felszerelések jegyzéke
MEP	Multi- Engine Piston	többmotoros-dugattyús
MET	Multi -Engine Turbo-prop	többmotoros turbó-légcsavaros
MPA	Multi-Pilot Aeroplane	többpilótás repülőgép
MPH	Multi-Pilot Helicopter	többpilótás helikopter
nm	Nautical Miles	tengeri mérföld

OML	Operational Multicrew Limitation	személyzeti együttműködés korlátozása
OSL	Operational Safety Pilot Limitation	biztonsági pilóta korlátozása
OTD	Other Training Devices	egyéb kiképző berendezések
PF	Pilot Flying	repülést végző pilóta
PIC	Pilot-In-Command	parancsnokpilóta
PICUS	Pilot-In-Command Under Supervision	felügyelet alatt álló parancsnokpilóta
PM	Pilot Monitoring	nem repülő (kiszolgáló) pilóta
PPL	Private Pilot License	magánpilóta szakszolgálati engedély
R/T	Radiotelephony	rádióforgalmazás
SE	Single-Engine	egymotoros
SEP	Single-Engine Piston	egymotoros, dugattyús
SET	Single-Engine Turbo-prop	egymotoros turbólégcsavaros
SFE	Synthetic Flight Examiner	szimulátor vizsgáztató
SFI	Synthetic Flight Instructor	Földi repülésgyakorló berendezésen kiképző-oktató
SPA	Single-Pilot Aeroplane	egypilótás repülőgép
SPH	Single-Pilot Helicopter	egypilótás helikopter
SPIC	Student-Pilot-In-Command	növendék parancsnokpilóta
STD	Synthetic Training Device	földi repülés-gyakorló berendezések
TMG	Touring Motor Glider	motoros vitorlázó-repülőgép (MOVIT)
TR	Type Rating	típusjogosítás
TRE	Type Rating Examiner	típusjogosítás vizsgáztató
TRI	Type Rating Instructor	típusjogosítás oktató
TRTO	Type Rating Training Organisation	típusjogosítás oktató szervezet
VFR	Visual Flight Rules	látvarepülési szabályok
VMC	Visual Meteorological Conditions	látvarepülési meteorológiai körülmények
ZFTT	Zero Flight Time Training	nulla repülési idővel végrehajtandó képzés

34. Függelék
A magánpilóta szakszolgálati engedély (repülőgép) – PPL(A) elméleti képzési és repülés oktatási tematikája
(Lásd 1.125 pont, 1. függelék)

A MAGÁNPILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (REPÜLŐGÉP) – PPL(A) ELMÉLETI KÉPZÉSI TEMATIKÁJA

LÉGIJOG

Jogi szabályozás

1 A Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény (Chicagói Egyezmény)

2 A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO)

3 Az Egyezmény cikkei

1 Szuverenitás
2 Terület
5 Repülés a Szerződő Államok területe fölött
10 Leszállás vámrepülőtéren
11 Repülési szabályok alkalmazása
12 Repülési szabályok
13 Belépési és engedélyezési szabályok
16 Légijárművek átkutatása
22 Alakiságok megkönnyítése
23 Vám- és belépési eljárások
24 Vámilletékek
29 Légijárművön lévő okmányok
30 A légijármű rádió-berendezéseinek használata
31 Légialkalmassági bizonyítvány
32 A személyzet szakszolgálati engedélye
33 Szakszolgálati engedélyek és bizonyítványok elismerése
34 Útinapló
35 Áruszállítási korlátozások
36 Fényképezőgépek használatának korlátozásai
37 Nemzetközi szabványok és eljárások elfogadása
39 Bizonyítványok és szakszolgálati engedélyek záradékolása
40 Záradékolt bizonyítványok és szakszolgálati engedélyek érvényessége

4 Az Egyezmény Függelékei („ICAO Annexek”), valamint a függelékben meghatározott tárgykörökre vonatkozó magyar szabályozás

Annex 7 A légijármű felség- és lajstromjele
– meghatározások
– légijármű lajstromjele
– Lajstrombavételi Bizonyítvány (C of R)
– azonosító tábla

Annex 8 Légijárművek légialkalmassága
– meghatározások
– Légialkalmassági Bizonyítvány (C of A)
– folyamatos légialkalmasság
– a Légialkalmassági Bizonyítvány érvényessége
– műszerek és berendezések
– légijárművek korlátozásai és a légijárművek adatai

Repülési szabályok

Annex 2 Repülési szabályok
- meghatározások
- a repülési szabályok alkalmazhatósága
- általános szabályok
- látvarepülési szabályok (VFR)
- Jelzések (1. Függelék)
- A polgári légijárművek elfogása (2. Függelék)

Légiforgalmi szabályok és légiforgalmi szolgálatok

Annex 11 Légiforgalmi szabályok és légiforgalmi szolgálatok
- meghatározások
- a légiforgalmi szolgálatok szerepe
- a légtér felosztása
- repüléstájékoztató körzetek, irányító körzetek, és repülőtéri irányító körzetek
- légiforgalmi irányító szolgálatok
- repüléstájékoztató szolgálatok
- riasztó szolgálat
- látvarepülési meteorológiai körülmények (VMC)
- műszerrepülési meteorológiai körülmények (IMC)
- előre nem látott események repülés közben

Annex 14 Repülőterek adatai
- meghatározások
- a mozgási terület és a repülőtérhez csatlakozó létesítmények állapota
- Látás utáni navigációs-segédeszközök
  - jelzések és jelző berendezések
  - jelölések
  - fények
  - táblák
  - jelző tárgyak
  - jelzett terület
- Látjelek az akadályok megjelölésére
  - tárgyak megjelölése
  - tárgyak kivilágítása
- Látjelek a korlátozottan használható területek megjelölésére
- Vészhelyzeti és más szolgálatok
  - tűzoltó és mentőszolgálat
  - forgalmi előtér ügyeleti szolgálat
- Repülőtéri földi fények és földfelszín jelölések színei
  - a légiforgalmi földi fények színei
  - a földfelszín jelölések színei

5 4444. számú ICAO dokumentum – A repülés szabályai és légiforgalmi szolgálatok valamint e tárgykörre vonatkozó magyar szabályozás

Általános rendelkezések
- meghatározások
- légiforgalmi irányító szolgálatok (ATS) működési gyakorlata
- repülési terv engedélyezése és tájékoztatás
- a légiforgalom áramlásszabályozása
- magasságmérő-beállítási eljárások
- tájékoztatás a repülőgépek által keltett turbulenciáról
- meteorológiai adatok
- repülés alatti jelentések (AIREP)

Körzeti Irányító Szolgálat
- az ellenőrzött forgalom elkülönítése a különféle légterekben
- repülőgép-vezetők; felelősségük az elkülönítés fenntartására VMC-ben
- repülőgép-vezetők által követendő eljárások vészhelyzetben, és az összeköttetés megszakadása esetén
- polgári légijármű elfogása

Közelkörzeti Irányító Szolgálat
- induló és érkező légijárművek eljárásai a látvarepülési meteorológiai körülmények között (VMC)

Repülőtéri Irányító Szolgálat
- a repülőtéri irányítótorony feladata
- látvarepülési szabályok (VFR) szerinti üzemelés
- forgalmi eljárások és eljárások iskolakörön
- légijárművek részére szóló tájékoztatás
- repülőtéri forgalom irányítása

Repüléstájékoztató és Riasztó Szolgálat
- légiforgalmi tanácsadó szolgálat
- célok és alapelvek

JAA előírások

6 A Társult Légügyi Hatóságok (JAA) Előírásai (JAR), valamint e tárgykörre vonatkozó magyar szabályozás

JAR-FCL A fejezet – Általános követelmények
- 1.025 – szakszolgálati engedélyek és jogosítások érvényessége
- 1.035 – Egészségi alkalmasság
- 1.040 – Egészségi alkalmasság csökkenése
- 1.050 – Repülési idő beszámítása
- 1.065 – A szakszolgálati engedélyt kibocsátó Állam

JAR-FCL B fejezet – Növendék pilóta
- 1.085 – Követelmények
- 1.090 – Alsó korhatár
- 1.095 – Egészségi alkalmasság

JAR-FCL C fejezet – Magánpilóta szakszolgálati engedély
- 1.100 – Alsó korhatár
- 1.105 – Egészségi alkalmasság
- 1.110 – Előjogok és feltételek
- 1.115 – Különleges célból kiadott jogosítások
- 1.120 – Tapasztalat és a tapasztalat beszámítása
- 1.125 – Tanfolyam
- 1.130 – Elméleti vizsga
- 1.135 – Jártassági ellenőrzés

JAR-FCL E fejezet – Műszerjogosítás
- 1.175 – Műszerjogosítást (IR(A)) szükségessé tevő feltételek

JAR-FCL F fejezet – Típus- és Osztályjogosítás
- 1.215 – Osztályjogosítások csoportosítása
- 1.225 – Típus- vagy osztályjogosítást szükségessé tevő feltételek
- 1.245 – Érvényesség, meghosszabbítás és megújítás

JAR-FCL H fejezet – Oktatói jogosítások
- 1.300 – Oktatás – Általános rész

A LÉGIJÁRMŰVEKET ÉRINTŐ ÁLTALÁNOS ISMERETEK

Sárkányszerkezet

7 Sárkányszerkezet felépítése
- alkotórészek
- törzs, szárnyak, farokszerkezet, vezérsík
- elsődleges repülőgép-kormányszervek
- trimm és fékszárny/orrsegédszárny rendszerek
- futómű
  - orrkerék, orrkerék-kormányzás
  - abroncsok állapota
  - fékrendszerek és óvintézkedések azok használata közben
  - behúzható rendszerű futóművek

8 A sárkány terhelései
- statikus szilárdság
  - biztonsági tényező
  - kormányrögzítők használata
  - óvintézkedések a földi/légi üzemelés közben

Hajtóműtan

9 Hajtómű/motor – általános rész
- a négyütemű, belsőégésű motor működésének alapelvei
- alapvető felépítése
- az előgyújtás és a berobbanás okai
- a hajtómű/motorteljesítmény a fordulatszám függvényében (f/p)

10 A hajtómű/motor hűtése
- léghűtés
- hajtómű-/ motorburkolat alakja és a henger légterelői
- hűtőzsaluk alakja és alkalmazása
- hengerfejhőmérő

11 Hajtóművek/motorok kenése
- a kenés szerepe és módszerei
- kenési rendszerek
- olajkeringetés módszerei
- olajszivattyúkkal és szűrőkkel szemben támasztott követelmények
- olaj minősége és fajtái
- olajhőmérséklet és nyomás szabályozása
- olajhűtési módszerek
- az olajrendszer működési hibáinak felismerése

12 Gyújtásrendszerek
- a mágnesgyújtás elve, szerkezete és működése
- az előgyújtás-szabályzó célja és elve
- a működőképesség ellenőrzése, a meghibásodások felismerése
- üzemeltelési eljárások a gyújtógyertya elkormolódásának elkerülésére

13 Porlasztás
- az úszós porlasztó működési elve,
- szerkezete és működése
- a helyes keverékarány fenntartásának módszerei
- az adagolószivattyúk és a gyorsítószivattyúk működése
- a magasság hatása
- a keverék kézi szabályozása
  - helyes keverékarány fenntartása
  - a használat korlátozása nagy teljesítményen
  - a berobbanás elkerülése
- alapjárati elzárószelep
- kezelőszervek működése és használata
- levegőszívásos rendszer
- tartalék indukciós rendszerek
- a porlasztó jegesedése, a forró levegő használata
- befecskendező rendszerek elve és működése

14 Repülőgép-hajtóművek/ motorok üzemanyagai
- az üzemanyagok osztályozása
  - kategóriák és szín szerinti azonosítás
  - minőségi követelmények
- szennyeződés ellenőrzése
- üzemanyag-szűrők és ülepítők használata

15 Üzemanyag rendszerek
- üzemanyag tartályok és szállító vezetékek
- szellőztető rendszer
- mechanikus és elektromos szivattyúk
- ejtőtartályos adagolás
- tartály kiválasztása
- rendszervezérlés

16 Légcsavarok
- légcsavar nomenklatúra
- hajtómű-teljesítmény átalakítása tolóerővé/vonóerővé
- a merev légcsavar kialakítása és felépítése
- a légcsavarlapátra ható erők
- a fordulatszám-változtatás és a sebesség változtatás közötti összefüggés
- tolóerő / vonóerő hatásossága és a sebességváltozás közötti összefüggés
- az állítható légcsavar kialakítása és felépítése
- légcsavarállító mechanizmus működése
- a lapátemelkedés változásának hatása
- szélkerék üzemmód

17 Hajtómű üzemeltetése
- indítási eljárások és óvintézkedések
- meghibásodások felismerése
- motormelegítés, teljesítmény és rendszer ellenőrzések
- olajhőmérséklet és nyomáskorlátozások
- hengerfej- hőmérséklet korlátozása
- gyújtási és egyéb rendszerek ellenőrzése
- teljesítménykorlátozások
- hirtelen teljesítményváltozások elkerülése
- keverékszabályzó használata

Rendszerek

18 Elektromos rendszer
- generátorok/ átalakítók alkalmazása és üzemeltetése
- egyenáramú táplálás
- akkumulátorok, kapacitásuk és feltöltésük
- feszültség-, és áramerősség-mérők
- áramköri megszakítók és biztosítékok
- elektromos működtetésű szolgáltatások és műszerek
- meghibásodások felismerése
- meghibásodások esetén követendő eljárások

19 Vákuumrendszer
- alkotórészek
- szivattyúk
- szabályozó és mérőelemek
- szűrőrendszer
- meghibásodások felismerése
- meghibásodások esetén követendő eljárások

Repülőgépműszerek

20 Pitot/statikus rendszer
- Pitot-cső működése
- Pitot-cső működési elve és szerkezete
- statikus rendszer
- tartalék statikus rendszer
- helyzeti hiba
- rendszerleeresztők, ülepítők
- fűtőelem
- eltömődés vagy dugulás miatt fellépő hibák

21 Sebességmérők
- felépítése és működése
- a torlónyomás és a statikus nyomás közötti összefüggések
- a műszerszerinti, a műszerre helyesbített és tényleges sebesség (IAS, CAS, TAS)
- műszerhiba
- sebesség kijelzések, színkódok
- a repülőgép-vezetők által elvégezhető működőképességi ellenőrzések

22 Magasságmérő
- felépítése és működése
- a nyomásskála feladata
- légsűrűség hatása
- nyomásmagasság
- tényleges magasság
- N. E. L.
- repülési szint
- megjelenítések fajtái (három mutató)
- műszerhibák
- a repülőgép-vezetők által elvégezhető működőképességi ellenőrzések

23 Variométer
- szerkezete és működése
- feladata

- hozzátartozó késlekedés
- pillanatnyi értéket mérő variométer
- megjelenítés
- a repülőgép-vezetők által elvégezhető működőképességi ellenőrzések

24 Pörgettyű
- elve
- merevsége
- precesszió/ pörgettyű látszólagos mozgása

25 Elfordulásjelző műszer
- szögsebességet érzékelő pörgettyű (két szabadságfokú vízszintes tengelyhelyzetű)
- célja és szerepe
- sebesség hatása
- megjelenítés
- forduló koordinátor
- korlátozott-fordulósebesség kijelzések
- energiaforrás
- csúszásjelző
  - elve
  - megjelenítés
- a repülőgép-vezetők által elvégezhető működőképességi ellenőrzések

26 Műhorizont
- a három szabadságfokú függőleges tengelyhelyzetű pörgettyű
- célja és szerepe
- megjelenítés
- értelmezés
- működési korlátok
- energiaforrás
- a repülőgép-vezetők által elvégezhető működőképességi ellenőrzések

27 Géptengely-irányjelző
- pörgettyűs iránytartó (három szabadságfokú vízszintes tengelyhelyzetű)
- célja és szerepe
- megjelenítés
- mágneses iránytűvel való együttes alkalmazása
- beállító mechanizmus
- látszólagos mozgás
- működési korlátok
- energiaforrás
- a repülőgép-vezetők által elvégezhető működőképességi ellenőrzések

28 Mágneses iránytű
- szerkezete és szerepe
- a föld mágneses tere
- mágneses elhajlások és lehajlás
- fordulási, gyorsulási hibák
- elővigyázatosság mágneses tárgyak fedélzetre vitelekor
- a repülőgép-vezetők által elvégzett működőképességi ellenőrzések

29 Motorellenőrző műszerek
- a következő műszerek működési alapelvei, megjelenítése, és működése:
  - olajhőmérő
  - olajnyomás mérő
  - hengerfejhőmérő

- kipufogógáz hőmérő
- szívótérnyomás-mérő műszer
- üzemanyagnyomás-mérő műszer
- üzemanyag-kifogyasztás mérő műszer
- Üzemanyag-mennyiségmérő (k)
- fordulatszámmérő

30 Egyéb műszerek
- a következő műszerek működési alapelvei, megjelenítése, és működése:
  - vákuummérő
  - feszültségmérő és áramerősség-mérő
  - figyelmeztető jelzések
  - más, a repülőgéptípus szempontjából releváns műszerek

Légialkalmasság

31 Légialkalmasság
- a bizonyítvány érvényessége
- az előírások betartása
  - időszakos karbantartási ellenőrzések
  - megfelelés a légiüzemeltetési utasításnak (vagy más, ezzel egyenértékű dokumentumnak), utasításoknak, korlátozásoknak, táblázatoknak
- a légiüzemeltetési utasítás kiegészítései
- dokumentumok beszerzése és karbantartása
  - repülőgép-, hajtómű- és légcsavar üzemidő-nyilvántartó naplók
  - a meghibásodások nyilvántartása
- pilóták számára engedélyezett karbantartás

REPÜLÉSI JELLEMZŐK ÉS REPÜLÉSTERVEZÉS

Tömeg és egyensúly

32 Tömeg és egyensúly
- a maximális tömeghatár
- a tömegközéppont első és hátsó határa normál és szállítórepülésnél
- tömeg- és tömegközéppont számítás – légiüzemeltetési utasítás és súlyponttáblázat

Teljesítmény

33 Felszállás
- rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA), és rendelkezésre álló nekifutási úthossz (TORA)
- felszállás és kezdeti emelkedés
- a tömeg, a szél, és a sűrűségmagasság hatása
- a talajfelszín és a pályalejtés hatása
- fékszárnyak használata

34 Leszállás
- a tömeg, a szél, a sűrűségmagasság és a megközelítési sebesség hatása
- fékszárnyak használata
- a talajfelszín és a pályalejtés hatása

35 Repülés során
- a rendelkezésre álló és a szükséges teljesítmény közötti kapcsolat
- teljesítmény diagram
- maximális emelkedési sebesség és maximális emelkedési szög
- hatótávolság és a tüzelőanyag kifogyasztás ideje

- a konfiguráció, a tömeg, a külső hőmérséklet és a magasság hatásai
- a teljesítmény csökkenése az emelkedő fordulók közben
- siklás
- kedvezőtlen hatások
  - jegesedés, eső
  - a sárkány állapota
  - a fékszárny hatása

EMBERI TELJESÍTŐKÉPESSÉG ÉS KORLÁTAI

Élettani alapismeretek

36 Alapfogalmak
- a légkör összetétele
- gáztörvények
- légzés és vérkeringés

37 A részleges nyomás hatásai
- a magasságnövekedés hatása
- gázcsere
- hypoxia (a vér oxigéntartalmának csökkenése)
  - tünetek
  - megelőzés
- túlnyomás létesítése a kabinban
- a hirtelen nyomáscsökkenés hatásai
  - az öntudatnál maradás kihasználható ideje
  - az oxigénmaszkok használata és vészsüllyedés
- hyperventilláció (nehézlégzés)
  - tünetek
  - megelőzés
- a gyorsulások hatása

38 Látás
- a látás élettana
- a látórendszer korlátai
  - látási zavarok
  - optikai csalódások
  - térbeli tájékozódási zavar
  - a tájékozódási zavar elkerülése

39 Hallás
- a hallás élettana
- a belső fül érzékelései
- a magasságváltozás hatásai
- zaj és hallászcsökkenés
  - a hallóképesség védelme
- térbeli tájékozódási zavar
  - ellentmondás a szem és a fül által érzékelt valóság között
  - a tájékozódási zavar elkerülése

40 Tengeribetegség
- okok
- tünetek
- megelőzés

41 Repülés és egészségi állapot
- egészségi követelmények
- a mindennapi betegségek és gyógymódok hatásai
  - megfázások
  - gyomorrontás
  - kábítószerek, gyógyszerek és mellékhatások
  - alkohol
  - kimerültség
- személyes alkalmasság
- gondoskodás az utasokról
- búvárkodás – óvintézkedések repülés előtt

42 Mérgezési veszélyek
- veszélyes áruk
- fűtőtestekből származó szénmonoxid

Pszichológiai alapismeretek

43 Az információs folyamat
- az érzékelés fogalma
- kognitív észlelés
  - várakozás
  - megérzés
  - szokások

44 A központi döntési csatorna
- mentális terhelés, és a terhelhetőség határai
- információs források
  - ingerek és figyelem
  - verbális kommunikáció
- emlékezet és korlátai
- a félreértelmezés okai

45 Stressz
- okok és hatások
- a kiválás fogalma
- a teljesítményre gyakorolt hatások
- a stressz felismerése és csökkentése

46 Ítélőképesség és döntéshozatal
- a pilóták ítélőképességének fogalma
- pszichológiai magatartásformák
  - viselkedési szempontok
- a kockázat felmérése
  - a tudatos helyzetfelismerés kifejlesztése

METEOROLÓGIA

47 A légkör
- összetétele és szerkezete
- függőleges felosztása

48 Nyomás, sűrűség és hőmérséklet
- barometrikus nyomás, izobárok
- a nyomás, a sűrűség és a hőmérséklet változása a magassággal

– a magasságmérés terminológiája
– nap- és földenergia-sugárzás, hőmérséklet
– a hőmérséklet napi változása
– adiabatikus folyamat
– függőleges hőmérsékleti gradiens
– stabilitás és instabilitás
– a sugárzás, az advekciós leszálló mozgás és az összeáramlás (konvergencia) hatásai

49 Nedvességtartalom és csapadék
– vízgőz a légkörben
– gőznyomás
– harmatpont és a relatív páratartalom
– kicsapódás és párolgás
– csapadék

50 Nyomás és szél
– alacsony- és magasnyomású területek
– légköri mozgások, nyomásgradiens
– függőleges és vízszintes mozgások, összeáramlás és szétáramlás
– talaj menti és geosztrofikus szél
– a szélgradiens és a szélnyírás hatásai a felszállásra és leszállásra
– az izobár-értékek és a szél közötti összefüggés, a Buys-Ballot törvény
– turbulencia és lökésesség
– helyi szelek, főn, szárazföldi és tengeri szellők

51 Felhők kialakulása
– lehűlés vízszintes légáramlással, sugárzással és adiabatikus expanzióval
– felhőtípusok
  – konvekciós felhők
  – orografikus felhők
  – réteges alakzatú és gomolyfelhők
– repülési feltételek az egyes felhőtípusokban

52 Köd, pára és szárazköd
– sugárzás, advekció, frontális és jeges (fagyott) köd
– kialakulása és eloszlása
– a látási viszonyok romlása pára, hó, füst, por vagy homok miatt
– a látási viszonyok romlásának valószínűségi becslése
– veszélyes tényezők a repülésben a kedvezőtlen vízszintes és függőleges látási viszonyok miatt

53 Légtömegek
– a légtömegek tulajdonságainak leírása és befolyásoló tényezői
– a légtömegek osztályozása, keletkezésük körzetei
– a légtömegek módosulása mozgásuk közben
– az alacsony- és magasnyomású rendszerek kialakulása
– a nyomásrendszerekkel járó időjárás

54 Frontok elmélete
– a hideg- és melegfrontok kialakulása
– légtömegek közötti határok
– melegfront kialakulása
– a melegfronttal járó felhők és időjárási jellemzői
– időjárás a meleg szektorban
– hidegfront kialakulása
– a hidegfronttal járó felhők és időjárási jellemzői
– okklúziók

– az okklúzióval járó felhők és időjárási jellemzők
– stacionárius front
– a stacionárius fronttal járó felhők és időjárási jellemzők

55 Jégképződés
– a jég kialakulásához vezető feltételek
– dér, zúzmarás jég, átlátszó jég hatása
– a jegesedés repülőgép-teljesítményre gyakorolt hatása
– óvintézkedések és a jegesedési körülmények elkerülése
– a hajtómű/motor jegesedése
– óvintézkedések a beömlőnyílás és a porlasztó jegesedése ellen, a jegesedés – megakadályozása és a jég eltávolítása

56 Zivatarok
– kialakulásuk – légtömegen belüli zivatarok, frontális és orografikus zivatarok
– szükséges feltételek
– a kialakulás folyamata
– a kialakulását elősegítő feltételek felismerése
– a repülőgépekre veszélyes tényezők
– a villámlás és az erős turbulencia hatása
– zivatarkerülés

57 Hegyvidék fölötti repülés
– veszélyek
– a domborzat hatása a légköri folyamatokra
– hegyi hullámok, szélnyírás, turbulencia, függőleges mozgás, rotorhatások, völgyi szelek

58 Klimatológia
– általános szezonális áramlatok az Európa fölötti troposzférában
– helyi szezonális időjárások és szelek

59 Magasságmérés
– a nyomás beállításának üzemeltetési szempontjai
– nyomásmagasság, sűrűségmagasság
– földfelszín feletti, tengerszint feletti magasság, repülési szint
– ICAO egyezményes műlégkör
– QNH, QFE szabvány magasságmérő-beállítás
– átváltási magasság, átváltási réteg és átváltási szint

60 A meteorológiai szervezet
– repülőtéri meteorológiai hivatalok
– légiforgalmi meteorológiai állomások
– előrejelző szolgálat
– repülőtéri meteorológiai szolgálatok
– a rendszeres időjárás előrejelzések rendelkezésre állása

61 Időjárás elemzése és előrejelzése
– időjárási térképek, jelek, jelzések
– szignifikáns időjárási térképek
– prognosztikai térképek az általános célú repülésekhez

62 Időjárási tájékoztatások a repülés megtervezéséhez
– időjárásjelentések és előrejelzések az induló, az útvonali, a cél- és kitérő repülőtérre
– METAR, TAF, GAFOR kódolt információk értelmezése
– a talajmenti szélről, szélnyírásról, látótávolságról szóló földi jelentések rendelkezésre állása

63 A légiközlekedés számára sugárzott meteorológiai rádióadások
– VOLMET, ATIS, SIGMET

NAVIGÁCIÓ

64 A Föld alakja
- tengelyek, sarkok
- hosszúsági körök
- szélességi körök
- nagykörök, kiskörök, loxodrómák
- északi/déli, keleti/nyugati féltekék

65 Térképezés
- repülési (topográfiai) térképek és diagrammok
- vetületek és jellemzőik
- szögtartás
- egyenértékűség
- méretarány
- nagykörök és loxodrómák

66 Szögtartó vetület (ICAO 1: 500 000 térkép)
- fő jellemzői
- szerkezete
- hosszúsági körök összetartása
- hosszúsági körök, szélességi körök, nagykörök és loxodrómák ábrázolása
- lépték, párhuzamos szélességi körök
- magasság ábrázolása

67 Irányok
- földrajzi észak
- a Föld mágneses tere, változásai – éves változás
- mágneses észak
- függőleges és vízszintes összetevők
- izogon vonalak, agonikus vonalak

68 Repülőgépek mágnesessége
- repülőgépen belüli mágneses hatások
- iránytű eltérése (deviáció)
- fordulási, gyorsulási hibák
- az iránytűre ható külső mágneses zavarások elkerülése

69 Távolságok
- mértékegységek
- távolságmérés a térképvetülethez viszonyítva

70 A gyakorlati navigáció során használt térképek
- helymeghatározás
- hosszúsági és szélességi fokok
- irányszög és távolság
- navigációs szögmérő használata
- repülési pályák (track-ek) és távolságok mérése

71 Referencia anyag/további irodalom a térképekhez
- térképelemzés
- topográfia
- domborzat
- kialakított terepjellemzők
  - állandó terepjellemzők (pl. vonal, pont alakú terepjellemzők, egyedülálló vagy különleges terepjellemzők)
  - olyan terepjellemzők, amelyek megváltozhatnak (pl. víz)
- előkészítés
- a térkép összehajtogatása a használathoz

– módszerek a térképolvasásra
– eligazodás a térképeken
– a jelentőpontok jellemzői
– a jelentőpontok helyének előrebecslése
  – folyamatos vizuális ellenőrzéssel
  – folyamatos vizuális ellenőrzés nélkül
  – amikor nem biztosak a pozíciójukban
– légiközlekedési szimbólumok
– légiközlekedési tájékoztatás
– mértékegységek átváltása

72 A navigáció alapelvei
– IAS, CAS és TAS
– repülési pálya (track), valós és mágneses
– szélsebesség, géptengely-irányszög (heading), és földfeletti sebesség
– szélháromszög
– a géptengely-irányszög (heading) és a földfeletti sebesség kiszámítása
– eltérítés, széleltérítés szöge (WCA)
– várható érkezési idő (ETA)
– helyszámító navigáció, térbeli helyzet, jelentőpont

73 Kör alakú navigációs számítótárcsa (vagy annak megfelelő számítóeszköz)
– a számítótárcsa használata a következők meghatározására:
  – TAS (levegőhöz viszonyított valós sebesség), idő, távolság
  – mértékegységek átváltása
  – szükséges üzemanyag-mennyiség
  – nyomásmagasság, sűrűség magasság és tényleges magasság
  – útvonalidő és ETA (várható érkezési idő)
  – a számítótárcsa használata a széliháromszög kiszámítására
  – a TAS (a levegőhöz viszonyított valós sebesség) és a szélsebesség alkalmazása a repülési pályára (track-re)
  – géptengely-irányszög (heading) és a földfeletti sebesség meghatározása
  – eltérítés és széleltérítés szöge (WCA)

74 Idő
– az egyeztetett világidő (UTC) és a helyi középidő (LMT) közötti összefüggés
– a napkelte és napnyugta idejének meghatározása

75 Repüléstervezés
– a térképek kiválasztása
– időjárás előrejelzések és jelentések az útvonalra és a repülőterekre
– az időjárási helyzet értékelése
– az útvonal kijelölése
– az ellenőrzött/szabályozott légterek, légterek korlátozásai, veszélyes területek stb. – figyelembevétele
– AIP-k és NOTAM-ok használata
– rádió-összeköttetési eljárások ellenőrzött/szabályozott légtérben
– üzemanyag-számítás
– biztonságos útvonalmagasság(ok)
– kitérő repülőterek
– rádió-összeköttetési és rádiónavigációs berendezések frekvenciái
– fedélzeti napló kitöltése
– ATC repülési terv összeállítása
– ellenőrzőpontok kiválasztása, idő és távolság jelölése
– tömeg és súlypont meghatározások
– tömeg és teljesítmény-számítások

76 Gyakorlati navigáció
- mágneses géptengely-irányszög, deviációs táblázat használata
- munkamegosztás repülés közben
- indulási eljárás, fedélzeti napló vezetése, magasságmérő beállításai, műszer szerinti
- sebesség (IAS) meghatározása
- a géptengely-irányszög és a magasság tartása
- vizuális megfigyelések alkalmazása
- helymeghatározás, jelentőpontok
- a géptengely-irányszög és a várható érkezési idő (ETA) módosítása
- érkezési eljárások, rádió-összeköttetés
- fedélzeti napló és a repülőgép napló kitöltése

Rádió navigáció

77 Földi Irányadók (D/F)
- alkalmazása
- működési elve
- információ megjelenítése és értelmezése
- hatótávolsága
- eltérések és pontosság
- a hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők

78 ADF, beleértve a kapcsolódó rádiójeladókat (NDB-ket), és az RMI használata
- alkalmazása
- működési elve
- információ megjelenítése és értelmezése
- hatótávolsága
- eltérések és pontosság
- a hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők

79 VOR/DME
- alkalmazása
- működési elve
- információ megjelenítése és értelmezése
- hatótávolsága
- eltérések és pontosság
- a hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők

80 GPS
- alkalmazása
- működési elve
- információ megjelenítése és értelmezése
- hatótávolsága
- eltérések és pontosság
- a hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők

81 Földi radar
- alkalmazása
- működési elve
- információ megjelenítése és értelmezése
- hatótávolsága
- eltérések és pontosság
- a hatótávolságot és pontosságot befolyásoló tényezők

82 Másodlagos légtérellenőrző radar (SSR)
- működési elve (transzponderek)
- alkalmazása
- megjelenítése és értelmezése
- módok és kódok

ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK

83 ICAO 6. Annex, II. rész – Légijármű üzemeltetése
- előszó
- meghatározások
- általános megállapítások
- repülés előkészítés és a repülés alatti eljárások
- teljesítmény és üzemeltetési korlátok
- műszerek és berendezések
- kommunikációs és navigációs berendezések
- karbantartás
- – hajózó személyzet

a repülőgép fényjelei

84 ICAO 12. Annex – Kutatás és mentés
- meghatározások
- riasztási szakaszok
- eljárások a parancsnok-pilóta számára (5.8 és 5.9 pontok)
- kutatási és mentési jelzések (5.9 pont és A függelék)

85 ICAO 13. Annex – Légijármű balesetek kivizsgálása
- meghatározások
- nemzeti eljárások

86 Zajcsökkentés
- általános eljárások
- zajcsökkentés alkalmazása fel- és leszállás közben

87 A repülési szabályok megsértése
- szabálysértések
- büntetések

REPÜLÉSELMÉLET

88 A légkör
- összetétele és szerkezete
- ICAO műlégkör (NEL)
- légköri nyomás

89 Testkörüli szubszonikus légáramlás
- légellenállás és légsűrűség
- határréteg
- súrlódási erők
- lamináris és turbulens áramlás
- Bernoulli törvény – venturi hatás

90 Kétdimenziós szárnyszelvény (szárnyprofil) körüli légáramlás
- síklap körüli légáramlás
- ívelt lap (szárnyprofil) körüli légáramlás
  - szárnyszelvény keresztmetszetének leírása
  - felhajtóerő és ellenálláserő
  - Cy és Cx, összefüggésük az állásszöggel

91 Három dimenziós áramlás a szárnyszelvény körül
- szárnyszelvény alakok és szárnyak síkbeli alakjai
- indukált ellenállás
  - leáramlási szög, örvényellenállás, földhatás (párnahatás)
  - szárnykarcsúság
- káros (profil) ellenállás
  - alakellenállás, súrlódási ellenállás, interferencia ellenállás
- felhajtóerő/ellenálláserő arány (Cy, Cx görbe)

92 A négy erő megoszlása
- egyensúlyok és erőpárok
- felhajtóerő és tömeg (súly)
- tolóerő és ellenálláserő
- az egyensúlyi állapot elérésének módszerei

93 Kormányszervek
- a három sík
  - a keresztengely körüli bólintás
  - a hossztengely körüli orsózás
  - a függőleges tengely körüli legyezőmozgás
- a magassági kormány (stabilizátor), csűrő és az oldalkormány hatása
- bólintás, orsózás és legyezőmozgás szabályozása
- orsózó és legyező mozgás összefüggése
- a kormányfelületek tömege és aerodinamikai egyensúlya

94 Trimmvezérlés
- trimmlap, kiegyenlítőlap, kiegyenlítést megszüntető lap
- célja és szerepe
- a működésének módja

95 Fékszárnyak és orrsegédszárnyak
- egyszerű, osztott, réselt fékszárny és Fowler lap
- célja és szerepe
- használatuk
- orrsegédszárny, belépőél
- célja és szerepe
- normál/automatikus működés

96 Az átesés
- kritikus állásszög
- egyenletes légáramlás megszakadása
- felhajtóerő csökkenése, ellenálláserő növekedése
- a nyomásközéppont vándorlása
- kialakulására utaló jelek
- repülőgép jellemzői áteséskor
  - az átesési sebességet és a repülőgép viselkedését befolyásoló tényezők áteséskor
- átesés vízszintes, emelkedő, süllyedő és forduló repülés közben
- átesésjelző rendszerek
- kivétel átesésből

97 Dugóhúzók elkerülése
- szárnyvégi átesés
- orsózás kialakulása
- a kezdeti szakasz felismerése
- azonnali és eredményes kivétel átesésből

98 Stabilitás
- a statikus és dinamikus stabilitás meghatározása
- hosszstabilitás
- a tömegközéppont hatása bólintáskor a kormányzásra
- oldal- és iránystabilitás
- oldal-, és iránystabilitás közötti összefüggés

99 Terhelési többes és manőverezés
- szerkezeti szempontok
- manőverezés és a széllökés jelleggörbéje
- a terhelési többes határértékei fékszárnnyal és anélkül
- terhelési többes változása fordulóban és hirtelen felhúzáskor
- manőverezési sebesség határértékei
- óvintézkedések repülés közben

100 Mechanikai feszültségterhelések a földön
- a futóműre ható oldalirányú terhelések
- leszállás
- gurulás, elővigyázatosság a kanyarodáskor

RÁDIÓFORGALMAZÁS

101 Rádióforgalmazás és kommunikáció
- az AIP használata és a frekvencia kiválasztása
- mikrofonhasználat technikája
- fonetikai ábécé
- állomás/repülőgép hívójelek/rövidítések
- rádiózási technikák
- szabványos szavak és kifejezések használata
- „a behallgatás”
- kötelezően „visszaismételendő” utasítások

102 Indulási eljárások
- rádióellenőrzések
- gurulási utasítások
- várakozás a földön
- indulási engedély (ATC clearance)

103 Eljárások az útvonalon
- frekvenciaváltás
- helyzet-, tengerszint feletti magasság és/vagy repülési szint jelentése
- Repüléstájékoztató Szolgálat
- időjárási tájékoztatás
- időjárás-jelentés
- vízszintes irányszögek, irányok és a pozíció megállapításának eljárásai
- eljárási kifejezések
- magassági / hatótávolsági lefedettség

104 Érkezési eljárások, a forgalmi kör eljárásai
- érkezési engedély (ATC clearance)
- rádióhívások és a légiforgalmi irányítás (ATC) utasításai az alábbi műveletek közben:
  - forgalmi kör
  - megközelítés és leszállás
  - a futópálya elhagyása

105 Összeköttetés megszakadása
- teendők
    - tartalék frekvencia használata
    - működőképesség ellenőrzése, a mikrofon és a fejhallgató vizsgálata
- repülés alatti eljárások a légtér típusa szerint

106 Vész és sürgősségi eljárások
- vészjelzés (Mayday), meghatározása és alkalmazásának ideje
- vészjelzésre használható frekvenciák
- a 'Mayday' üzenet tartalma
- sürgősség (Pan Pan) meghatározása és alkalmazásának ideje
- sürgősségi üzenetre használandó frekvenciák
- üzenetek megismétlése / továbbítása
- rádiócsend fenntartása a vészjelző / sürgősségi hívások hallatán
- vészjelzés / sürgősség törlése

Általános repülésbiztonság

107 Repülőgépen
- a székek beállítása és biztonsága
- vállhevederek és biztonsági övek
- vészhelyzeti felszerelés és használata
    - tűzoltó készülékek
    - hajtómű/kabin tüzek
    - jégtelenítő rendszerek
    - túlélő felszerelések, mentőmellények, mentőcsónakok
- szén-monoxid mérgezés
- óvintézkedések a üzemanyag feltöltés során
- tűzveszélyes áruk/nyomás alá helyezett konténerek

108 Üzemeltetésben
- légijárművek által keltett turbulencia
- vízencsúszás (aquaplaning)
- szélnyírás: felszálláskor, megközelítéskor és leszálláskor
- utasok tájékoztatása
- vészkijáratok
- a repülőgép kiürítése
    - kényszerleszállások
    - behúzott futóművel történő leszállások
    - vízre szállás

MAGÁNPILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL) (REPÜLŐGÉP) REPÜLÉSOKTATÁSI TEMATIKÁJA

1. feladat Ismerkedés a repülőgéppel

- a repülőgép jellemzői
- a pilótafülke kialakítása
- rendszerek
- checklistek, gyakorlatok, kormányszervek

1E. feladat Vészhelyzeti gyakorlatok

- teendők tűz esetén a földön és a levegőben
- tűz a motorban, kabinban, elektronikus rendszerben
- rendszerhibák
- menekülési gyakorlatok, a vészhelyzeti felszerelések és kijáratok helye és használata

2. feladat Felkészülés a repülésre, és repülés utáni feladatok

- repülésre felhatalmazott emberek kijelölése, a repülőgép feladatra való alkalmasságának megállapítása
- repülőgép üzemképességét igazoló dokumentumok
- szükséges felszerelés, térképek stb.
- külső ellenőrzések
- belső ellenőrzések
- biztonsági öv, ülés és az oldalkormány pedál beállítása
- ellenőrzések indításkor és melegítéskor
- hajtómű ellenőrzése
- hajtómű leállás ellenőrzések, és a motor kikapcsolása
- parkolás, biztonságba helyezés és nyűgözés (azaz lekötözés)
- a felhatalmazási lap (ODS, AFL stb.) és az üzemképességet igazoló dokumentumok kitöltése

3. feladat Repülési tapasztalat

- repülési gyakorlat

4. feladat A kormányszervek hatása

- elsődleges hatás, amikor oldalirányban vízszintes, illetve amikor bedöntött a repülőgép
- további hatások: a csűrő illetve az oldalkormány működése
- a következők hatásai:
    - sebesség
    - légcsavarszél
    - teljesítmény
    - trimmek
    - fékszárnyak
    - más alkalmazott kormányszervek
- a következők üzemeltetése:
    - keverékszabályozás
    - porlasztó fűtés
    - kabinfűtés/szellőztetés
    - repülőgép-vezetői tevékenység

5. feladat Gurulás

- gurulás előtti ellenőrzések
- indulás, a sebesség kézben tartása, megállás
- a motor kezelése
- az irányok tartása és kanyarodás
- kanyarodás zárt (korlátozott) terekben
- eljárások és elővigyázatosságok a várakozóhelyeken
- a szél hatása és a kormányszervek használata
- a földfelszín hatása
- az oldalkormány mozgási szabadsága
- beállító jelzések
- műszer ellenőrzések
- ATC eljárások
- repülőgép-vezetői tevékenység

5E. feladat Vészhelyzetek

- a fékrendszer és a kormányzás működési hibája

6. feladat Egyenes vonalú, vízszintes repülés

- normál utazási teljesítménnyel, egyenes vonalú és vízszintes repülés megvalósítása és tartása
- repülés kritikusan nagy sebességekkel
- a stabilitás szemléltetése
- a repülőgép vezetése a bólintás változtatásával, beleértve a trimmek használatát
  - irány és magasság szerinti kitrimmelés adott sebességeknél (teljesítményváltoztatás)
  - irány és magasság szerinti kitrimmelés sebesség és konfiguráció változtatások során
- műszerek használata a pontosság érdekében
- repülőgép-vezetői tevékenység

7. feladat Emelkedés

- az emelkedés megkezdése, a normál és a maximális függőleges sebességű emelkedés tartása, az emelkedés befejezése
- az emelkedés befejezése adott magasságokon
- emelkedés az útvonalon (útvonali emelkedés)
- emelkedés kiengedett fékszárnyakkal
- visszatérés a normál emelkedéshez
- az emelkedés maximális szöge
- műszerek használata a pontosság érdekében
- repülőgép-vezetői tevékenység

8. feladat Süllyedés

- a süllyedés megkezdése, tartása és befejezése
- a süllyedés befejezése adott magasságokon
- süllyedés siklással, teljesítménnyel és útvonali süllyedés (beleértve a teljesítmény és a sebesség hatását)
- oldalcsúszás, csúsztatás (az erre képes típusokon)
- műszerek használata a pontosság érdekében
- repülőgép-vezetői tevékenység

9. feladat Fordulók

- közepes bedöntésű fordulók megkezdése és tartása
- visszatérés egyenes vonalú repülésbe
- a fordulóban elkövetett hibák – (helytelen bólintás, bedöntés, egyensúly)
- emelkedő fordulók
- süllyedő fordulók
- csúszó fordulók (az erre képes típusokon)
- ráfordulás adott irányokra, a giroszkópos géptengely-irányszög jelző és az iránytű használata
- műszerek használata a pontosság érdekében
- repülőgép-vezetői tevékenység

10A. feladat Kissebességű repülés

MEGJEGYZÉS: A cél fejleszteni a növendék azon képességét, hogy felismerje a figyelmetlen repülést kritikusan alacsony sebességeken, és gyakorlatot nyújtson ahhoz, hogyan kell fenntartani a repülőgép egyensúlyát, miközben a sebességet visszaállítja normálisra.

- biztonsági ellenőrzések
- bevezetés a lassú repülésbe
- ellenőrzött lassulás kritikusan alacsony repülési sebességre
- a teljes teljesítmény alkalmazása a megfelelő térbeli helyzettel és egyensúllyal a normál emelkedési sebesség eléréséhez
- repülőgép-vezetői tevékenység

10B. feladat Átesés

- repülőgép-vezetői tevékenység
- biztonsági ellenőrzések
- az átesés jelei
- felismerése
- tiszta átesés és kivétel átesésből hajtómű teljesítménnyel és anélkül
- kivétel átesésből, amikor egy szárny lebillen
- közeledés az áteséshez megközelítési és leszállási konfigurációban, hajtómű teljesítménnyel és anélkül, kivétel a kezdeti szakaszban

11. feladat Dugóhúzó elkerülése

- repülőgép-vezetői tevékenység
- biztonsági ellenőrzések
- átesés és kivétel a dugóhúzó kezdeti állapotában (átesés szélsőségesen lebillent szárnynál, kb. 45°-nál)
- az oktató eltereli a növendék figyelmét az átesés során

1. MEGJEGYZÉS: A tanfolyam során történjen legalább két órás repülésoktatás, amelyben az átesés tudatosítása, és a dugóhúzó elkerülése a tananyag.
2. MEGJEGYZÉS: Figyelembe kell venni a manőverezés korlátait, és meg kell tekinteni a repülőgép kézikönyvét, valamint a tömeg- és súlypontszámításokat.

12. feladat Felszállás és emelkedés a hosszúfal adott pontjára

- felszállás előtti ellenőrzések
- felszállás szembeszélben
- az orrkerék biztosítása
- felszállás keresztszélben
- gyakorlatok felszállás közben és után
- rövid távú felszállás és eljárások/technikák puha talaj esetén, beleértve a teljesítmény-számításokat is
- zajcsökkentő eljárások
- repülőgép-vezetői tevékenység

13. feladat Forgalmi kör, megközelítés és leszállás

- forgalmi kör végrehajtásának eljárásai, hosszú falon, rövid falon
- megközelítés és leszállás hajtómű teljesítménnyel
- az orrkerék biztosítása
- a szél hatása a megközelítési és földetérési sebességekre, fékszárnyak használata
- megközelítés és leszállás keresztszélben
- megközelítés és leszállás siklással
- rövid távú leszállás és leszállási technikák puha talajra
- megközelítés és leszállás fékszárny nélkül
- leszállás főfutóra (farokkerekes repülőgépek esetén)
- megszakított megközelítés/átstartolás
- zajcsökkentő eljárások
- repülőgép-vezetői tevékenység

12/13E. feladat Vészhelyzetek

- megszakított felszállás
- motorhiba felszállás után
- elrontott leszállás/átstartolás
- elrontott megközelítés

A biztonság szempontjából azoknak a pilótáknak, akik orrfutós repülőgépen tanultak, kétkormányos átképző oktatáson kell részt venniük, mielőtt farokkerekes repülőgépen repülnének; és ugyanígy fordítva, akik farokkerekes repülőgépen tanultak, kétkormányos átképző oktatáson kell részt venniük, mielőtt orrfutós repülőgépen repülnének.

14. feladat Első egyedül repülés

- oktatói eligazítás, a repülés megfigyelése, repülés utáni eligazítás

Megjegyzés: Az első egyedül megvalósított iskolakört közvetlenül követő repülések során a következőket kell átnézni:

- az forgalmi kör elhagyásának és a hozzá való csatlakozásnak az eljárásai
- a környék, korlátozások, térképolvasás
- a földi rádiónavigációs állomások használata a célra repülésekhez
- fordulók mágneses iránytű használatával, az iránytű hibái
- repülőgép-vezetői tevékenységek

15. feladat Fordulók haladó szinten

- meredek fordulók (45°)
- átesés a fordulóban és kivétel átesésből
- visszaállítás normál repülésre nem megszokott repülési helyzetekből, beleértve a zuhanóspirált
- repülőgép-vezetői tevékenységek

16. feladat Kényszerleszállás hajtómű teljesítmény nélkül

- kényszerleszállási eljárások
- leszállási terület kiválasztása, felkészülés a terv megváltozására
- siklási távolság
- süllyedési terv
- kulcspozíciók
- motorhűtés
- motorhiba ellenőrzések
- a rádió használata
- alapfal (második rövidfal)
- végső megközelítés
- leszállás
- teendők leszállás után
- repülőgép-vezetői tevékenységek

17. feladat Elővigyázatosságból történő leszállás

- teljes eljárás a biztonságos magasságra való emelkedésre a repülőtértől távol
- az elővigyázatosságból történő leszállást szükségessé tevő esetek
- repülés közbeni körülmények
- a leszálló terület kiválasztása
    - normál repülőtér
    - használaton kívül lévő repülőtér
    - egy egyszerű mező
- körözés és megközelítés
- teendők leszállás után
- repülőgép-vezetői tevékenységek

18A feladat Navigáció

Repülés tervezés

- időjárás előrejelzések és a jelenlegi időjárás
- térképek kiválasztása és felkészülés
    - az útvonal megválasztása
    - irányított légtér
    - veszélyes, tiltott és korlátozott légterek
    - biztonságos magasságok
- számítások
    - mágneses géptengely-irányszög(ek) (heading(ek)) és útvonali idő(k)
    - üzemanyag fogyasztás

- tömeg és súlypont
- tömeg és teljesítmény
- repülési tájékoztatások
  - NOTAM-ok stb.
  - rádió frekvenciák
  - kitérő repülőterek kiválasztása
- repülőgép dokumentációja
- repülés bejelentése
  - repülés előtti adminisztrációs eljárások
  - repülési terv űrlapja

Indulás
- a pilótafülke munkaterheinek megszervezése
- indulási eljárások
  - magasságmérő beállításai
  - Rádió-összeköttetés az irányított/szabályozott légtérben
  - a géptengely-irányszög (heading) beállítási eljárásának meghatározása
  - a várható érkezési idő (ETA) feljegyzése
- a magasság és a géptengely-irányszög (heading) tartása
- a várható érkezési idő (ETA) és a géptengely-irányszög (heading) felülvizsgálata
- napló vezetése
- a rádió használata
- földi rádiónavigációs berendezések használata
- minimális időjárási feltételek a repülés folytatására
- repülés közbeni döntések
- átmenet az ellenőrzött/szabályozott légterekbe/-ből
- követendő eljárás, ha kitérő repülőtérre kell repülni
- követendő eljárás, ha bizonytalan a pozíciójában
- követendő eljárás, ha elvesztette pozícióját

Érkezési, repülőtéri eljárások
  - Rádió-összeköttetés ellenőrzött/szabályozott légterekben
  - magasságmérő beállítása
  - csatlakozás az iskolakörhöz
  - eljárások a forgalmi körön
- parkolás
- a repülőgép biztonságba helyezése
- üzemanyag feltöltés
- a repülési terv lezárása, ha lehetséges
- repülés utáni adminisztratív eljárások

18B feladat Navigációs problémák alacsonyabb repülési szinteken és csökkent látási körülmények között

- süllyedés előtti teendők
- veszélyek (pl. akadályok és a terep)
- térképolvasási nehézségek
- a szél és a turbulencia hatásai
- zajérzékeny területek elkerülése
- csatlakozás a forgalmi körhöz
- forgalmi kör rossz idő esetén és leszállás

18C feladat Rádió-navigáció

A VHF Körsugárzó (VOR) használata
- rendelkezésre állás, AIP, frekvenciák
- kiválasztás és azonosítás
- 360 fokos irányválasztó (OBS)

- TO/FROM jelzés, tájékozódás
- irányeltérés jelző műszer (CDI)
- a radiál meghatározása
- a radiál elfogása és megtartása
- VOR átrepülés
- fix pozíció meghatározása két VOR adó segítségével

Az automatikus rádióirány-kereső (ADF) és a körsugárzó rádiónavigációs állomás (NDB) használata
- rendelkezésre állás, AIP, frekvenciák
- kiválasztás és azonosítás
- elhelyezkedés a rádiójeladóhoz képest
- célra repülés

URH iránykereső (VHF/DF) használata
- rendelkezésre állás, AIP, frekvenciák
- adás/vételi eljárások, Rádió-összeköttetés
- QDM megkérése és célra repülés

Útvonali/ közelkörzeti radar használata
- rendelkezésre állás, AIP
- eljárások és Rádió-összeköttetés
- a pilóta felelőssége
- másodlagos légtérellenőrző radar (SSR)
    - transzponderek
    - kód kiválasztása
    - lekérdezés és válasz

Távolságmérő berendezés (DME) használata
- állomás kiválasztása és azonosítása
- üzemmódok
    - távolság, földfölötti sebesség, szakasz lerepüléséhez szükséges idő (ETE)

19. feladat Alapvető műszerrepülés

- élettani érzetek
- a műszerek által mutatott értékek értelmezése és feldolgozása
    – térbeli műszeres repülés
- a műszerek korlátai
- repülőgép-vezetői tevékenységek
- alapvető manőverek
    - egyenes vonalú, vízszintes repülés, különböző sebességeknél és konfigurációkkal
    - emelkedés és süllyedés
    - szabványos fordulók, emelkedő és süllyedő fordulók, megadott géptengely-irányszögekre (headingekre)
    - visszavétel emelkedő és süllyedő fordulókból

A KÉPZÉS MEGKEZDÉSE

Mielőtt a kérelmező a képzést megkezdi, tájékoztatni kell, hogy a megfelelő egészségi alkalmassági bizonyítványt meg kell szereznie mielőtt az első egyedülrepülését engedélyezik.

35. függelék
Űrlap PPL(A) jártassági vizsgákhoz
(Lásd 1.135 pont)

Kérelmezési lap és vizsgajegyzőkönyv PPL(A) jártassági vizsgához
APPLICATION AND REPORT FORM for the PPL(A) skill test

Vezetéknév: Applicant's last name:		**Keresztnév:** First name:	

1	**A repülés részletei** Details of the flight		
Repülőgép típusa: Type of aeroplane:		**Indulási repülőtér:** Departure aerodrome:	
Lajstromjel: Registration:		**Érkezési repülőtér:** Destination aerodrome:	
Indulási blokk idő: Block time off:		**Érkezési blokk idő:** Block time on:	
Teljes blokk idő: Total block time:		**Felszállási idő:** Take-off time:	
Leszállási idő: Landing time:			

2	**A vizsga eredménye** Result of the test * A nem kívánt törlendő Delete as necessary		
Megfelelt Passed*		**Nem felelt meg** Failed*	**Részlegesen megfelelt** Partial passed*

3	Megjegyzések Remarks

Hely és dátum: Location and date:		**A vizsgáztatói engedély típusa és száma:** Type and number of FE' licence:	
A vizsgáztató aláírása: Signature of FE:		**A vizsgáztató neve nyomtatott betűvel:** Name of FE, in capitals:	

36. függelék
ATP(A) integrált tanfolyam
(Lásd 1.160 & 1.165 pont, 32. 40. függelék)

A repülésoktatás öt szakasza:

1. szakasz

1. A feladatok az első egyedül repülésig legalább 10 óra kétkormányos képzési időt tartalmazzanak egy egymotoros repülőgépen, amely az alábbiakból áll:

a) repülés előtti tevékenységek, tömeg és súlypont meghatározás, repülőgép ellenőrzése és karbantartása;
b) üzemeltetés a repülőtéren és az iskolakörön, ütközés elkerülése és óvintézkedések;
c) a repülőgép irányítása látás utáni tájékozódási pontok alapján;
d) normál fel- és leszállások;
e) repülés kritikusan alacsony sebességeken, az átesés kezdeti és végső szakaszának felismerése és visszavétel ezekből, dugóhúzó elkerülése;
f) szokatlan térbeli helyzetek és szimulált motorhiba.

2. szakasz

2. A feladatok az első egyedüli útvonalrepülésig legalább 10 óra kétkormányos képzési időt tartalmazzanak, és legalább 10 óra egyedül repülést, amely az alábbiakból áll:
a) felszállások maximális teljesítménnyel (rövid futópálya vagy akadály közelsége, mint korlátozó tényező), leszállás rövid futópályán;
b) repülés kizárólag a műszerek alapján, beleértve egy 180°-os forduló végrehajtását;
c) kétkormányos útvonalrepülés látás utáni tájékozódási pontok alapján, helyszámító eljárással, földi rádiónavigációs állomások használatával, kitérő repülőtér használatára vonatkozó eljárások alkalmazásával;
d) üzemeltetés a repülőtéren és az iskolakörön, különböző repülőtereken;
e) fel- és leszállás keresztszélben;
f) eljárások és manőverek rendellenes működés során és vészhelyzetekben, beleértve a repülőgép felszereléseinek szimulált meghibásodását;
g) üzemeltetés irányított repülőterekre, irányított repülőterekről és irányított repülőtereken át; a légiforgalmi irányítói szolgálatok eljárásainak betartása, a rádiófónia eljárásainak és kifejezéseinek megfelelő alkalmazása; és
h) a meteorológiai tájékoztatásra kialakított intézkedések ismerete, az időjárási körülmények értékelése a repülés céljára, és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) igénybe vétele.

3. szakasz

3. A feladatok a VFR navigációs ismeretek előrehaladását ellenőrző vizsgáig összesen legalább 5 óra kétkormányos képzési időt tartalmazzanak, és legalább 40 órát parancsnokpilótaként.

4. A kétkormányos képzés és az ellenőrzések a VFR navigációs ismeretek előrehaladását ellenőrző vizsgáig kell, hogy tartalmazzák:

a) az 1. és 2. szakaszban foglalt feladatok ismétlését;
b) VFR repülést viszonylag kritikusan magas sebességeken, a sturc-spirál felismerését és visszavételt a sturc-spirálból;
c) egy VFR navigációs ismeretek előrehaladását ellenőrző vizsgát, amelyet egy olyan repülésoktató folytat le, aki nem vett részt a növendék képzésében;

4. szakasz

5. A műszerjogosítás jártassági vizsgáig a feladatok tartalmazzanak:

a) legalább 55 óra műszerrepülést, amely maximum 25 óra földi műszeres időt tartalmazhat FNPT I-en, vagy maximum 40 órát FNPT II-n, illetve repülési szimulátoron; ezeket repülés oktatónak és/vagy földi repülésgyakorló berendezésen oktatásra felhatalmazott oktatónak kell megtartania; és

b) 50 óra műszeres időt gyakorló parancsnokpilóta szerepkörben (SPIC);

c) éjszakai repülést, beleértve parancsnokpilótaként végrehajtott fel- és leszállásokat;

d) repülés előtti eljárásokat IFR repülésekhez, beleértve a légiüzemeltetési utasítás és a megfelelő légiforgalmi szolgálatok dokumentumainak használatát az IFR repülési terv elkészítéséhez;

e) a normál, rendellenes és vészhelyzeti körülmények között történő IFR üzemelés eljárásai és manőverei, minimum az alábbiak végrehajtásával:

- átváltás látás alapján történő repülésről műszeres repülésre felszállás során
- szabványos indulási és megközelítési eljárások
- útvonali IFR eljárások
- várakozási eljárások
- műszeres megközelítés speciális minimumok esetén
- eljárások megszakított megközelítések esetén
- leszállás műszeres megközelítés után, beleértve a körözést is;

f) manőverek a repülés közben és különleges repülési jellemzők gyakorlása; és

g) többmotoros repülőgép üzemeltetése az 5(e) feladatok szerint, beleértve a repülőgép kizárólag műszerek alapján történő üzemeltetését, miközben egy motor szimuláltan működésképtelen; illetve egy motor leállítása és újraindítása közben. (Az utóbbi gyakorlatot biztonságos magasságon kell végrehajtani, kivéve, ha földi repülés-gyakorló berendezést használnak.)

5. szakasz

6. A repülő-személyzeti együttműködés (MCC) oktatását és vizsgáit az 1.261(d) pontban és az e melléklet 47. függelékében leírt, erre vonatkozó képzési követelmények határozzák meg.

7. Ha ennek a résznek a teljesítésével nem követelik meg a többpilótás repülőgépre szóló típusjogosítást, akkor a kérelmező e melléklet 47. függelékében meghatározottak szerint kap MCC tanfolyam elvégzését igazoló bizonyítványt.

37. függelék
CPL(A)/IR integrált tanfolyam
(Lásd 1.160 & 1.165 pont, 32. 40. függelék)

A repülésoktatás négy szakasza:

1. szakasz
1. A feladatok az első egyedül repülésig legalább 10 óra kétkormányos képzési időt tartalmazzanak egy egymotoros repülőgépen, amely az alábbiakból áll:

a) repülés előtti tevékenységek, tömeg és súlypont meghatározás, repülőgép ellenőrzése, karbantartása;
b) üzemeltetés a repülőtéren és az iskolakörön, ütközés elkerülés és óvintézkedések;
c) a repülőgép irányítása látás utáni tájékozódási pontok alapján;
d) normál fel- és leszállások;
e) repülés kritikusan alacsony sebességeken, az átesés kezdeti és végső szakaszának felismerése és visszavétel ezekből, dugóhúzó elkerülése;
f) szokatlan térbeli helyzetek és szimulált motorhiba.

2. szakasz
2. A feladatok az első egyedüli útvonalrepülésig legalább 10 óra kétkormányos képzési időt tartalmazzanak, és legalább 10 óra egyedül repülést, amely az alábbiakból áll:

a) felszállások maximális teljesítménnyel (rövid futópálya vagy akadály közelsége, mint korlátozó tényező), leszállás rövid futópályán;
b) repülés kizárólag a műszerek alapján, beleértve egy 180°-os forduló végrehajtását;
c) kétkormányos útvonalrepülés látás utáni tájékozódási pontok alapján, helyszámító eljárással, földi rádiónavigációs állomások használatával, kitérő repülőtér használatára vonatkozó eljárások alkalmazásával;
d) üzemeltetés a repülőtéren és az iskolakörön, különböző repülőtereken;
e) fel- és leszállás keresztszélben;
f) eljárások és manőverek rendellenes működés során és vészhelyzetekben, beleértve a repülőgép felszereléseinek szimulált meghibásodását;
g) üzemeltetés irányított repülőterekre, irányított repülőterekről és irányított repülőtereken át; a légiforgalmi irányítói szolgálatok eljárásainak betartása, a rádiófónia eljárásainak és kifejezéseinek megfelelő alkalmazása; és
h) a meteorológiai tájékoztatásra kialakított intézkedések ismerete, az időjárási körülmények értékelése a repülés céljára, és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) igénybe vétele.

3. szakasz
3. A feladatok a VFR navigációs ismeretek előrehaladását ellenőrző vizsgáig tartalmazzanak összesen legalább 5 óra képzési időt, és legalább 40 órát parancsnokpilótaként.

4. A kétkormányos képzés és az ellenőrzések a VFR navigációs ismeretek előrehaladását ellenőrző vizsgáig és a jártassági ellenőrzésig kell, hogy tartalmazzák:

a) az 1. és 2. szakaszban foglalt feladatok ismétlését;
b) VFR repülést viszonylag kritikusan magas sebességeken, a sturc-spirál felismerését és visszavételt a sturc-spirálból;
c) egy VFR navigációs ismeretek előrehaladását ellenőrző vizsgát, amelyet egy olyan repülésoktató folytat le, aki nem kapcsolódott bele a növendék képzésébe;

4. szakasz

5. A műszerjogosítás jártassági vizsgáig a feladatok tartalmazzanak:

a) legalább 55 óra műszerrepülést, amely maximum 25 óra földi műszeres időt tartalmazhat FNPT I-en, vagy maximum 40 órát FNPT II-n, illetve repülési szimulátoron; ezeket repülésoktatónak és/vagy földi repülésgyakorló berendezésen oktatásra felhatalmazott oktatónak kell megtartania; és

b) 50 óra műszeres időt gyakorló parancsnokpilóta szerepkörben;

c) éjszakai repülést, beleértve parancsnokpilótaként végrehajtott fel- és leszállásokat;

d) repülés előtti eljárásokat IFR repülésekhez, beleértve a légiüzemeltetési utasítás és a megfelelő légiforgalmi szolgálatok dokumentumainak használatát az IFR repülési terv elkészítéséhez;

e) a normál, rendellenes és vészhelyzeti körülmények között történő IFR üzemelés eljárásai és manőverei, minimum az alábbiak végrehajtásával:

- átváltás látás alapján történő repülésről műszeres repülésre felszállás során
- szabványos indulási és megközelítési eljárások
- útvonali IFR eljárások
- várakozási eljárások
- műszeres megközelítés speciális minimumok esetén
- eljárások megszakított megközelítések esetén
- leszállás műszer megközelítés után, beleértve a körzést is;

f) manőverek a repülés közben és különleges repülési jellemzők gyakorlása; és

g) egymotoros vagy többmotoros repülőgép üzemeltetése az 5(e) feladatok szerint, beleértve többmotoros repülőgép esetén a repülőgép kizárólag műszerek alapján történő üzemeltetését, miközben egy motor szimuláltan működésképtelen; illetve egy motor leállítása és újraindítása közben. (Az utóbbi gyakorlatot biztonságos magasságon kell végrehajtani, kivéve, ha földi repülés-gyakorló berendezést használnak.)

38. függelék
CPL(A) integrált tanfolyam
(Lásd 1.160 & 1.165 pont, 40. 59. függelék)

A repülésoktatás négy szakasza:

1. szakasz
1. A feladatok az első egyedül repülésig legalább 10 óra kétkormányos képzési időt tartalmazzanak egy egymotoros repülőgépen, amely az alábbiakból áll:

a) repülés előtti tevékenységek, tömeg és súlypont meghatározás, repülőgép ellenőrzése, karbantartása;
b) üzemeltetés a repülőtéren és az iskolakörön, ütközés elkerülés és óvintézkedések;
c) a repülőgép irányítása látás utáni tájékozódási pontok alapján;
d) normál fel- és leszállások;
e) repülés kritikusan alacsony sebességeken, az átesés kezdeti és végső szakaszának felismerése és visszavétel ezekből, dugóhúzó elkerülése;
f) szokatlan térbeli helyzetek és szimulált motorhiba.

2. szakasz
2. A feladatok az első egyedüli útvonalrepülésig legalább 10 óra kétkormányos képzési időt tartalmazzanak, és legalább 10 óra egyedül repülést, amely az alábbiakból álljon:

a) felszállások maximális teljesítménnyel (rövid futópálya vagy akadály közelsége, mint korlátozó tényező), leszállás rövid futópályán;
b) repülés kizárólag a műszerek alapján, beleértve egy 180°-os forduló végrehajtását;
c) kétkormányos útvonalrepülés látás utáni tájékozódási pontok alapján, helyszámító eljárással, földi rádiónavigációs állomások használatával, kitérő repülőtér használatára vonatkozó eljárások alkalmazásával;
d) üzemeltetés a repülőtéren és az iskolakörön, különböző repülőtereken;
e) fel- és leszállás keresztszélben;
f) eljárások és manőverek rendellenes működés során és vészhelyzetekben, beleértve a repülőgép felszereléseinek szimulált meghibásodását;
g) üzemeltetés irányított repülőterekre, irányított repülőterekről és irányított repülőtereken át; a légiforgalmi irányítói szolgálatok eljárásainak betartása, a rádiófónia eljárásainak és kifejezéseinek megfelelő alkalmazása; és
h) a meteorológiai tájékoztatásra kialakított intézkedések ismerete, az időjárási körülmények értékelése a repülés céljára, és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) igénybe vétele.

3. szakasz
3. A feladatok a VFR navigációs ismeretek előrehaladását ellenőrző vizsgáig összesen legalább 30 óra képzési időt tartalmazzanak, és legalább 58 órát parancsnokpilótaként, beleértve

a) legalább 10 óra műszerrepülést, amely tartalmazhat 5 óra földi műszeres időt FNPT-n, vagy repülési szimulátorban; ezeket repülésoktatónak és/vagy földi repülésgyakorló berendezésen oktatásra felhatalmazott oktatónak kell megtartania; és
b) az 1. és 2. szakaszban foglalt feladatok ismétlését; amelyből legalább 5 órát olyan repülőgépen kell végrehajtani, amelynek a tanúsítványa legalább négy személy szállítására lett kiállítva, és változtatható állásszögű légcsavarral, valamint behúzható futóművel rendelkezik.
c) VFR repülést viszonylag kritikusan magas sebességeken, a sturc-spirál felismerését és visszavételt a sturc-spirálból;
d) éjszakai repülést, beleértve parancsnokpilótaként végrehajtott fel- és leszállásokat.

4. szakasz

4. A CPL(A) jártassági vizsga előtti kétkormányos képzés és az ellenőrzések tartalmaznak:

a) maximum 30 óra oktatást, ami speciális légi munkavégzési gyakorlatok végrehajtásával is telhet;

b) szükség szerint a 3. szakaszban megadott feladatok ismétlését;

c) repülés közbeni manővereket és különleges repülési jellemzők gyakorlását; és

d) többmotoros képzést.

Ha szükség van rá, többmotoros repülőgép üzemeltetése, beleértve a repülőgép olyan üzemeltetését, hogy egy motor szimuláltan működésképtelen; illetve a repülőgép üzemeltetését egy motor leállítása és újraindítása közben. (Az utóbbi gyakorlatot biztonságos magasságon kell végrehajtani, kivéve, ha földi repülés-gyakorló berendezést használnak.)

39. függelék
CPL(A) modulrendszerű képzés
(Lásd 1.160 & 1.165 pont, 32. 40. függelék)

Repülésoktatás:

Látva repülési oktatás		Javasolt repülési idő
1	Repülés előtti tevékenységek, tömeg és súlypont meghatározás, repülőgép ellenőrzése, karbantartása.	
2	Felszállás, iskolakör, megközelítés, és leszállás. Checklist használata, ütközések elkerülése, ellenőrzési eljárások.	0:45
3	Iskolakörök: szimulált motorhiba felszállás közben és után.	0:45
4	Felszállások maximális teljesítménnyel (rövid futópálya vagy akadály közelsége, mint korlátozó tényező), leszállás rövid futópályán.	1:00
5	Fel- és leszállás keresztszélben; átstartolás.	1:00
6	Repülés viszonylag kritikusan magas sebességeken, a sturc-spirál felismerése és visszavétel a sturc-spirálból	0:45
7	Repülés kritikusan alacsony sebességeken, dugóhúzó elkerülése, az átesés kezdeti és végső szakaszának felismerése és visszavétel ezekből.	0:45
8	Hosszú távú repülés – helyszámító eljárás, földi rádiónavigációs állomások használata. A kérelmező végzi el a repülés megtervezését, ATC repülési terv kitöltése, meteorológiai tájékoztató dokumentumok, NOTAM stb. kiértékelése, eljárások és kifejezések a rádiófóniában, helyzet-meghatározás rádiónavigációs berendezések segítségével, üzemeltetés irányított repülőterekre, irányított repülőterekről és irányított repülőtereken át, VFR repülések esetében a légiforgalmi szolgálatok eljárásainak betartása, szimulált rádiókommunikációs hiba, az időjárás romlása, kitérő repülőtér használatára vonatkozó eljárások, szimulált motorhiba az útvonali repülés során, vészleszállóhely kiválasztása.	10:00

Műszeres repülésoktatás

Minden feladatot végre lehet hajtani FNPT I vagy II-n, illetve repülési szimulátoron. Ha a műszerrepülés képzés VMC körülmények között történik, akkor megfelelő módszerek alkalmazásával kell IMC körülményeket szimulálni a növendék számára.

9	Alapvető műszerrepülés, külső, látható azonosítási pontok nélkül. Vízszintes repülés, teljesítmény változtatás lassításhoz és gyorsításhoz, egyenes vonalú, vízszintes repülés fenntartása, fordulók vízszintes repülésben, 15°-os és 25°-os bedöntéssel, balra és jobbra; vízszintes szárnyhelyzetbe állítás előre meghatározott géptengely-irányszögre (headingre).	0:30
10	A 9. feladat ismétlése, kiegészítve a következőkkel: emelkedés, süllyedés, a géptengely-irányszög és a sebesség tartása, váltás vízszintes repülésre, emelkedő és süllyedő fordulók.	0:45
11	Műszeres körök	0:45
a.	Feladat megkezdése, lelassítás megközelítési sebességre, fékszárnyak leszállási konfigurációba;	
b.	Szabványos forduló megkezdése (bal vagy jobb);	
c.	Forduló befejezése ellentétes géptengely-irányszögön, 1 percig az új géptengely-irányszög tartása;	
d.	Szabványos forduló, futómű kiengedése, süllyedés 500 ft/min-nel	
e.	Forduló befejezése a kezdeti géptengely-irányszögön, süllyedés folytatása (500 ft/min), és az új géptengely-irányszög tartása 1 percig;	
f.	Váltás vízszintes repülésre, 1000 ft-tel a kezdeti repülési szint alatt;	
g.	Átstartolás megkezdése; és	
h.	emelkedés az optimális emelkedési sebességgel.	
12	A 9. feladat ismétlése, és meredek fordulók 45°-os bedöntéssel, a normál állapot visszaállítása szokatlan géphelyzetekből.	0:45
13	A 12. feladat ismétlése	0:45

14	Rádiónavigáció VOR, NDB használatával, vagy, ha rendelkezésre áll, VDF használatával; előre meghatározott QDM, QDR befogása	0:45
15	A 9. feladat ismétlése, és a normál állapot visszaállítása szokatlan géphelyzetekből.	0:45
16	A 9. feladat ismétlése, fordulók és a repülési szint változtatása a műhorizont és/vagy a giroszkópikus iránytartó szimulált meghibásodása mellett	0:45
17	Az átesés kezdeti és végső szakaszának felismerése, és visszavétel belőle	0:45
18	A 14., 16. és 17. feladat ismétlése	3:30

Többmotoros képzés

Ha szükség van rá, többmotoros repülőgép üzemeltetése az 1-18 feladatok szerint, beleértve a repülőgép olyan üzemeltetését, hogy egy motor szimuláltan működésképtelen; illetve a repülőgép üzemeltetését egy motor leállítása és újraindítása közben. A képzés megkezdése előtt a kérelmezőnek teljesítenie kell e melléklet 1.235 pontját és az 1.240 pontját, a vizsga során használt repülőgéptől függően.

40. függelék
Űrlap CPL(A) jártassági vizsgához
(Lásd 1.170 pont)

Kérelmezési lap és vizsgajegyzőkönyv CPL(A) jártassági vizsgához
APPLICATION AND REPORT FORM for the CPL(A) skill test

Vezetéknév: Applicant's last name:		**Keresztnév:** First name:	
Meglévő szakszolg. eng. Licence held:		**Szakszolg. eng. száma:** Number:	
1	**A repülés részletei** Details of the flight		
A repülőgép osztálya/típusa: Class/Type of aeroplane:		**Indulási repülőtér:** Departure aerodrome:	
Lajstromjel: Registration:		**Érkezési repülőtér:** Destination aerodrome:	
Indulási blokk idő: Block time off:		**Érkezési blokk idő:** Block time on:	
Teljes blokk idő: Total block time:		**Felszállási idő:** Take-off time:	
Leszállási idő: Landing time:			

2	**A vizsga eredménye** Result of the test * A nem kívánt törlendő **DELETE AS NECESSARY**		
Megfelelt Passed*	**Nem felelt meg** Failed*	**Részlegesen megfelelt** Partial passed*	
3	**Megjegyzések** Remarks		
Hely és dátum: Location and date:		**A vizsgáztatói szakszolgálati engedély típusa és száma:** Type and number of FE' licence	
A vizsgáztató aláírása: Signature of FE:		**A vizsgáztató neve nyomtatott betűvel:** Name of FE, in capitals:	

41. függelék
Űrlap IR(A) jártassági vizsgához és készség ellenőrzéshez
(Lásd 1.185 & 1.210 pont)

Kérelmezési lap és vizsgajegyzőkönyv IR(A) jártassági vizsgához
APPLICATION AND REPORT FORM for the IR(A) skill test

Vezetéknév: Applicant's last name:		**Keresztnév:** First name:	
Meglévő szakszolg. eng. Licence held:		**Szakszolg. eng. száma:** Number:	

1	**A repülés részletei** Details of the flight		
A repülőgép osztálya/típusa: Class/Type of aeroplane:		**Indulási repülőtér:** Departure aerodrome:	
Lajstromjel: Registration:		**Érkezési repülőtér:** Destination aerodrome:	
Indulási blokk idő: Block time off:		**Érkezési blokk idő:** Block time on:	
Teljes blokk idő: Total block time:		**Felszállási idő:** Take-off time:	
Leszállási idő: Landing time:			

2	**A vizsga eredménye** Result of the test * A nem kívánt törlendő Delete as necessary		
Megfelelt Passed*		**Nem felelt meg** Failed*	**Részlegesen megfelelt** Partial passed*

3	**Megjegyzések** Remarks

Hely és dátum: Location and date:		**A vizsgáztatói engedély típusa és száma:** Type and number of FE' licence	
A vizsgáztató aláírása: Signature of FE:		**A vizsgáztató neve nyomtatott betűvel:** Name of FE, in capitals:	

42. függelék
Űrlap az ATPL/típusjogosítás/képzés/jártassági vizsga és készség ellenőrzéshez, többpilótás, többmotoros repülőgépekre
(Lásd 1.240 pont)

Kérelmezési lap és Jegyzőkönyv
APPLICATION AND REPORT FORM

Vezetéknév: Applicant's last name:		**Keresztnév:** First name:	
A szakszolg. eng. típusa: Type of licence:		**Szakszolg. eng. száma:** Number:	
Kibocsátó állam: State:	**Típus jogosítás PIC/Mp** Type rating as PIC/Co-pilot*	**A kérelmező aláírása:** Signature of applicant:	
Többmotoros repülőgép: Multi-engine aeroplane:		**Készség ellenőrzés:** Proficiency check:	
Képzési tematika: Training record:		**Típus jogosítás:** Type rating:	
Jártassági vizsga: Skill test:		**ATPL(A)** ATPL(A)	

A típusjogoítás képzés az alább felsorolt követelményeknek megfelelően befejezve.
Satisfactory completion of Type rating – training according to requirements is certified below:

1	**A típus jogosítás képzés elméleti része** Theoretical training for the issue of a type rating performed during period				
Kezdete: From:	**Vége:** To:	**Helye:** At:			
Értékelés: Mark obtained:	**%(min. 75%):** % (Pass mark 75%):	**A szakszolgálati engedély típusa és száma:** Type and number of licence:			
Az oktató aláírása: Signature of instructor:		**Neve (nyomtatott betűvel):** Name in capital letters:			
2	**Szimulátor (repülőgép típus):** Simulator (aeroplane type):	**3 vagy több szabadságfokú** Three or more axes:	**Igen** YES	**Nem** NO	**Megfelel a feladatra** Ready for service and used:
A szimulátor gyártója: Simulator manufacturer:		**Mozgás/rendszer:** Motion/system:			
A szimulátor üzemeltetője: Simulator operator:		**Vizuális megjelenítés:** Visual aid:	**Igen** YES	**Nem** NO	
Teljes képzési idő a kormányok előtt: Total training time at the controls:					
Repülőtéri műszeres megközelítési eljárások fajtája és száma: Instrument approaches at aerodromes:					
Elhatározási magasság mértéke: To a decision altitude/height of:					
Hely/dátum/idő: Location/date/time:		**A típus jogosítás-oktató/vizsgáztató* aláírása:** Signature of type rating instructor/examiner*:			
A szakszolgálati engedély típusa és száma: Type and number of Licence:		**Neve (nyomtatott betűvel):** Name in capital letters:			
3	**Gyakorlati képzés:** Flight training:				
A repülőgép típusa: Type of aeroplane:	**Lajstromjele:** Registration:	**Repülési idő:** Flight time at the controls:			
Felszállások száma: Take offs:	**Leszállások száma:** Landings:	**Képző repülőtér/terület:** Training aerodromes/sites (Take-offs, approaches and landings):			
Hely és dátum: Location and date:		**A típusjogosító oktató/vizsgáztató aláírása:** Signature of type rating instructor/examiner*:			
A szakszolgálati engedély típusa és száma: Type and number of Licence:		**Neve (nyomtatott betűvel):** Name in capital letters:			

4	**Jártassági vizsga/készség ellenőrzés** Skill test/proficiency check Megjegyzés: ha a jelölt nem felelt meg, az oktatónak az okot meg kell jelölni. Remark: if the applicant failed the examiner shall indicate the reasons why	**Megfelelt** PASSED	**Nem felelt meg** FAILED	**Szimulátor/Repülőgép lajstromjele:** SIM/Aircraft Reg:
Hely és dátum: Location and date:			**A szakszolgálati engedély típusa és száma:** Type and number of licence:	
A felhatalmazott vizsgáztató aláírása: Signature of authorised examiner*:			**Neve (nagybetűvel):** Name in capital letters:	

*** a nem kívánt törlendő**
* delete as necessary

43. függelék
Űrlap az osztály/típusjogosítás/képzés/jártassági vizsgához és készség ellenőrzéshez, egymotoros és többmotoros egypilótás repülőgépekre
(Lásd 1.240 pont)

Kérelmezési lap és Jegyzőkönyv

APPLICATION AND REPORT FORM

Vezetéknév: Applicant's last name:		**Keresztnév:** First name:	
A szakszolgálati engedély típusa: Type of licence:		**szakszolgálati engedély száma:** Number:	**Állam:** State:
A repülőgép típusa: Type of aeroplane:	**Lajstromjel:** Registration:	**A kérelmező aláírása:** Signature of applicant:	

IGAZOLOM, HOGY AZ ELMÉLETI ÉS GYAKORLATI OKTATÁS A MEGADOTT KÖVETELMÉNYEK ALAPJÁN BEFEJEZŐDÖTT:
I hereby certify proper completion of the theoretical and practical instruction in accordance with the requirements:

1	**Egymotoros/többmotoros/egy pilótás légijármű** Single engine/multiengine/single pilot Aeroplanes		
Típus jogosítás: Type rating:		**Jártassági vizsga:** Skill test:	
Osztályjogosítás: Class rating:		**Készség ellenőrzés:** Proficiency check:	
Képzési nyilvántartás: Training record:			

2	**Képző Repülés:** Flight Training:	
Repülési idő: Flight time:	**Felszállások száma:** Take offs:	**Leszállások száma:** Landings:
Kiképző repülőtér (felszállások, megközelítések és leszállások): Training aerodromes (Take-offs, approaches and landings):		
Hely és dátum: Location and date:		**A típusjogosító oktató/osztály jogosítás oktató aláírása:** Signature of TRI/CRI:
A szakszolgálati engedély típusa és száma Type and number of Licence:		**Neve (nyomtatott betűvel):** Name in capital letters:

3	**Jártassági vizsga:** Skill test:		
Repülőtér: Aerodrome:	**Felszállás ideje:** Take off time:		**Leszállás ideje:** Landing time:
Jártassági/készség ellenőrzés Skill test/proficiency check **Megjegyzés: ha a jelölt nem felelt meg, az oktatónak az okot meg kell jelölni.** Remark: if the applicant failed the examiner shall indicate the reasons why	**Megfelelt** PASSED	**Nem felelt meg** FAILED	**Szimulátor/Repülőgép lajstromjele:** SIM/Aircraft Reg:
Hely és dátum: Location and date:		**A szakszolgálati engedély. típusa és száma:** Type and number of licence:	
A felhatalmazott vizsgáztató aláírása: Signature of authorised examiner*:		**Neve (nyomtatott betűvel):** Name in capital letters:	

*** a nem kívánt rész törlendő**
* delete as necessary

44. függelék
Nagy teljesítményű egypilótás repülőgépek osztály- vagy típus jogosításához szükséges kiegészítő elméleti követelmények
(Lásd 18. függelék)

1. Számos egypilótás üzemeltetésre jóváhagyott repülőgép, amely hasonló teljesítményű, és hasonló rendszerekkel, navigációs lehetőségekkel rendelkezik, mint azok a repülőgépek, amelyeket általában többpilótás üzemeltetésű repülőgéptípusokhoz sorolnak, és általában ezek az egypilótás repülőgépeket ugyanabban a légtérben is üzemeltetik. A tudásszint, amely ahhoz szükséges, hogy ebben a környezetben is biztonságosan repüljenek nem része és nincs a szükséges mélységig belefoglalva a PPL, CPL vagy IR(A) képzési tematikájába, de az ilyen szakszolgálati engedéllyel rendelkezők repülhetnek parancsnokpilótaként a fent említett repülőgépeken. Az ilyen repülőgépek biztonságos üzemeltetéséhez szükséges tudást meg lehet szerezni e melléklet 18. függelékében található tematikát magába foglaló FTO vagy TRTO tanfolyam elvégzésével. Annak a típus- vagy osztályjogosítást kérelmező pilótának jóváírhatók e melléklet 18. függelékének követelményei, aki rendelkezik ICAO ATPL(A) engedéllyel, vagy e rendelet szerint kiadott szakszolgálati engedély kiadásához bizonyságot tett elméleti tudásáról azzal, hogy teljesítette az összes ATPL(A) szinthez szükséges vizsgát.

2. A tanfolyam az elméleti oktatásnak a JAA Adminisztrációs és Segédanyag (AGM) 5. részében megfogalmazott tanítási céljait fogja felhasználni.

3. Ezen tudás megszerzésének igazolására a képzést nyújtó szervezet által kialakított és a Légiközlekedési hatóság számára elfogadható vizsgák letételével kerül sor. A vizsgák sikeres letételének eredményeként kiállítják a tanfolyam és vizsgák teljesítését igazoló bizonyítványt.

4. A bizonyítvány egy „csak egyszer” megszerzendő minősítést jelent, és a jövőben szakszolgálati engedély engedélyes minden további nagyteljesítményű repülőgépre szerzendő képesítésének esetében a követelmények teljesítettnek tekinthetők. A bizonyítvány határozatlan ideig érvényes, és az első nagyteljesítményű repülőgép típus vagy osztályjogosítás kérelmezésekor be kell nyújtani.

45. függelék
Az elméleti oktatás tematikája egymotoros és többmotoros repülőgépek osztály/típus jogosításához
(Lásd 1.261(a) pont, 19. függelékl)

RÉSZLETES FELSOROLÁS

1 A repülőgép felépítése és felszerelése, a rendszerek normál működése és üzemzavara

1.1 Méretek

180°-os fordulóhoz szükséges minimális pályaszélesség

1.2 Hajtómű/motor, beleértve a segédhajtóművet

1.2.1 Hajtóművek/motorok típusa

1.2.2 a következő rendszerek vagy rendszerösszetevők általános működése:

- hajtómű/motor
- segédhajtómű
- olajrendszer
- üzemanyag-rendszer
- gyújtásrendszer
- indítórendszer
- tűzjelző és tűzoltó rendszer
- generátorok és generátor áttételek
- teljesítmény kijelző
- tolóerő-fordító
- víz befecskendezés

dugattyús, vagy légcsavaros gázturbinás hajtóműveken kiegészítésképpen:

- légcsavar rendszer
- vitorlába állító rendszer

1.2.3. Hajtóművezérlések (beleértve az indítórendszert), hajtómű műszerek és kijelzők a pilótafülkében, ezek szerepe, kapcsolatuk és értelmezésük

1.2.4. Hajtómű üzemeltetés, beleértve a segédhajtóművet (APU), hajtóműindítás alatt, az indító és a hajtómű meghibásodása, eljárások a normál üzemeltetésre a megfelelő sorrendben

1.3. Üzemanyag rendszer

1.3.1. üzemanyag tartályok elhelyezkedése, üzemanyag szivattyúk, üzemanyag útja a hajtóművekig, tartályok űrmértéke, szelepek és mérés

1.3.2. a következő rendszerek elhelyezkedése

- szűrők
- fűtők
- üzemanyag feltöltés és leeresztés
- vészkiengedés
- szellőztetés

1.3.3 a pilótafülkében

- az üzemanyagrendszer kijelzői
- üzemanyag mennyiség és átfolyás kijelzők, és ezek értelmezése

1.3.4. eljárások

a különböző tartályokba történő üzemanyag elosztási eljárások
üzemanyag ellátás, hőmérséklet-szabályozás és üzemanyag vészleeresztés

1.4. Nyomás és légkondicionáló rendszerek

1.4.1. rendszerösszetevők és védelmi eszközök

1.4.2. kijelzők a pilótafülkébenértelmezésük az üzemeltetési feltételek figyelembe vételével

1.4.3. A rendszer normál üzemeltetése indítás közben, utazómagasságon, megközelítéskor és leszálláskor, légkondicionáló rendszer légáramlás és hőmérséklet vezérlése

1.5. Jég és eső elleni védelem, ablaktörlők és esőlepergetők

1.5.1. A repülőgépek jégtelenítővel ellátott részei, beleértve a hajtóműveket, hőleadó helyeket; ezek vezérlése és kijelzői
1.5.2. Jégtelenítő és jegesedés gátló rendszerek üzemeltetése felszállás, emelkedés közben, utazómagasságon és süllyedés közben; a védelmi rendszerek használatát szükségessé tevő körülmények
1.5.3. Az ablaktörlők és az esőlepergető rendszerek vezérlése és kijelzői
1.6. Hidraulika rendszer
1.6.1. a hidraulika rendszer alkotórésze(i), mennyiségek és rendszernyomás, az adott hidraulika rendszerhez kapcsolódó hidraulikusan aktivált alkotórészek
1.6.2. vezérlőszervek, monitorok és kijelzők a pilótafülkében, a kijelzések szerepe, kapcsolatuk és értelmezésük
1.7. Futómű
1.7.1. az alábbiak fő alkotórészei:
- főfutó
- orrkerék
- a futómű kormányzása
- kerékfékező rendszer, beleértve a csúszásgátlást

1.7.2. a futómű kieresztése és behúzása (beleértve a futómű működtetéséből adódó trimm és ellenállás változásokat)
1.7.3. a szükséges keréknyomás, illetve a vonatkozó feliratok helyei
1.7.4. a pilótafülkében a futómű és a fékek kieresztett/behúzott állapotához kapcsolódó vezérlőszervek és kijelzők, beleértve a vészjelzőket
1.7.5. a vészhelyzeti futókibocsátó rendszer összetevői
1.8. Vezérlő szervek és felhajtóerő termelő berendezések
1.8.1
- csűrőrendszer
- magassági kormány rendszere
- oldalkormány rendszer
- trimm rendszer
- féklapok rendszere
- további felhajtóerő növelő berendezések
- átesés jelző rendszer
- felszállási konfigurációt figyelmeztető rendszer

1.8.2. repülésvezérlési rendszer, a pilótafülke kormányaitól kezdve a kormánylapokig
1.8.3. vezérlők, monitorok és kijelzők, beleértve a vészjelzőket
az 1.8.1-ben jelzett rendszerek kijelzői, kapcsolatuk és egymástól való függésük
1.9. Elektromos energia ellátás
1.9.1. a fő (egyenáramú vagy váltóáramú) energiaellátó rendszer száma, teljesítménye, feszültsége, frekvenciája és helye, a tartalék energiaellátó rendszer helye és a külső energiaellátó rendszer
1.9.2. a vezérlőszervek, monitorok és kijelzők helye a pilótafülkében
1.9.3. repülési műszerek, kommunikációs és navigációs rendszerek, fő és tartalék energiaforrások
1.9.4. a lényeges biztosítékok helye
1.9.5. a generátor üzemeltetése és az elektromos energiaellátás működésének ellenőrzése
1.10. Repülési műszerek, kommunikációs, radar és navigációs eszközök, robotpilóta és a repülési adatrögzítő
1.10.1. Látható antennák
1.10.2. A következő eszközök vezérlése és műszerei a pilótafülkében, normál üzem során:
- repülési műszerek
- repüléskoordináló és optimalizáló rendszer (FMS)
- radar berendezések, beleértve a rádió magasságmérőt
- kommunikációs és navigációs rendszerek
- robotpilóta
- repülési adatrögzítő, hangrögzítő

- földközelség jelző (GPWS)
- összeütközést megakadályozó rendszer (CAS)
- vészjelző rendszerek

1.11. Pilótafülke, utas- és csomagtér

1.11.1. A külső, a pilótafülkében, az utas- és a csomagtérben található világítás és a vészvilágítás működtetése

1.11.2. az utas- és a csomagtér ajtóinak, lépcsőinek, ablakainak és a vészkijáratainak működtetése

1.11.3. az oxigén rendszer fő alkotórészei és helyük, oxigén maszkok, és az oxigén rendszer üzemeltetése a személyzet és az utasok részére, a szükséges oxigén mennyisége egy táblázat vagy diagram alapján

1.12. A mentőfelszerelések üzemeltetése, és a következő mentőfelszerelések helyes alkalmazása a repülőgépen:

– hordozható tűzoltó készülék
- elsősegély csomagok
- hordozható oxigénkészülék
- vészhelyzeti kötél
- mentőmellények
- mentőcsónakok
- vészjeladók
- törőbalták
- megafonok
- segélykérő jelek

1.13. Pneumatikus rendszer

1.13.1. a pneumatikus rendszer alkotórészei, nyomásadók, aktuális alkatrészek

1.13.2. vezérlőszervek, monitorok és kijelzők a pilótafülkében, a rendszer működése

1.13.3. vákuumrendszer

2. KORLÁTOZÁSOK

2.1. Általános korlátozások

2.1.1. a repülőgép dokumentációja, üzemeltetési kategória, zajbizonyítvány, maximum és minimum teljesítményadatok minden repülési profilra, körülményre és a légijármű rendszereire

- maximális hát- és oldalszél komponensek fel- és leszálláskor
- maximális sebességek
  - a fékszárny kieresztésekor V_{f0}
  - különböző fékszárny állásoknál V_{fe}
  - a futómű üzemeltetésekor V_{lo}, M_{lo}
  - kieresztett futóval $V_{le,}$ M_{le}
  - maximális oldalkormány kitérítéskor V_a, M_a
  - az abroncsok szempontjából
  - egy légcsavar vitorlába állításakor

2.1.2
- a minimális kormányozhatósági sebesség levegőben V_{mca}
- a minimális kormányozhatósági sebesség a földön V_{mcg}
- az áteséshez tartozó sebesség különböző körülmények között V_{so}, V_{s1}
- maximális sebesség V_{ne}, M_{ne}
- maximális sebesség a normál üzemeltetés során V_{mo}, M_{mo}
- magassági és hőmérsékleti korlátozások
- kormánybot rázásának aktivációja

2.1.3
- a repülőtér maximális nyomásmagassága, a futópálya hajlásszöge
- maximális gurulási tömeg

- maximális felszállótömeg
- maximális elemelkedési tömeg
- maximális leszállótömeg
- üzemanyag nélküli tömeg
- maximális sebesség vészkiengedéskor V_{dco}, M_{dco}, V_{dce}, M_{dce}
- maximális terhelési többes az üzemeltetés során
- a tömegközéppont elhelyezkedésének engedélyezett tartománya

2.2 Hajtómű korlátozások

2.2.1 A hajtóművek üzemeltetési korlátozásai
- időbeli korlátok és maximális hőmérsékletek
- minimális fordulatszámok, és hőmérsékletek
- forgatónyomaték
- a felszálláshoz és az átstartoláshoz tartozó maximális teljesítmények, tekintettel a nyomásmagasságra/repülési magasságra és a hőmérsékletre
- dugattyús motorok: a keverék engedélyezett határösszetételei
- minimális és maximális olajhőmérséklet és nyomás
- az indítás maximális ideje, és a szükséges hűtés
- a hajtóművek és a segédhajtóművek két indítási kísérlete között eltelő idő
- a légcsavarok: az automatikus vitorlába-állító berendezés maximális fordulatszáma, amellyel a légcsavart meghajtja

2.2.2. Engedélyezett olajminőségek

2.3. Rendszerek korlátozásai

2.3.1. A következő rendszerek üzemeltetési adatai:

- túlnyomás, maximális nyomások a légkondicionálás során
- elektromos energiaellátás, a fő energiaellátó rendszer maximális (egyenáramú vagy váltóáramú) terhelése
- vészhelyzet esetén a maximális időtartam, ameddig az akkumulátorok az energiaellátást biztosítják
- a Mach-trimm rendszer és a legyezőmozgás sebesség csillapító sebességkorlátozásai
- a különböző üzemmódok korlátai robotpilóta használata esetén
- jegesedés elleni védelmi rendszer
- az ablakfűtés sebességbeli és hőmérsékleti korlátai
- a hajtómű és a szárny jegesedésgátlásának hőmérsékleti korlátai

2.3.2.Üzemanyag rendszer

Engedélyezett üzemanyag specifikációk, az üzemanyag minimális és maximális nyomása és hőmérséklete

2.4. Minimális felszerelések jegyzéke (MEL)

3. REPÜLÉSI JELLEMZŐK, REPÜLÉSTERVEZÉS

3.1. Repülési jellemzők

A repülési jellemzők kiszámítása, beleértve a sebességeket, emelkedési és süllyedési gradienseket, tömegeket a felszállás, útvonali repülés, megközelítés és leszállás minden körülményére, a rendelkezésre álló dokumentáció alapján; például felszállásra V_1, V_{mbe}, V_r, V_{loF}, V_2, felszállási úthossz, maximális felszállótömeg és a szükséges megállási úthossz a következő tényezők figyelembe vételével:

- gyorsulási/megállási úthossz
- felszállás előtti nekifutás rendelkezésre álló hossza (TORA), rendelkezésre álló felszállási távolság (TODA)
- hőmérséklet a földfelszínen, nyomásmagasság, pálya-hajlásszög, szél
- maximális terhelés és maximális tömeg (például üzemanyag nélküli tömeg)
- hajtómű hiba után a maximális emelkedési gradiens
- a felszállópályán lévő hó, latyak, nedvesség és víz hatása
- egy vagy két hajtómű lehetséges hibája útvonali repülés során
- jegesedésgátló rendszerek használata

- a víz befecskendező és/vagy a csúszásgátló rendszer meghibásodása
- sebességek csökkentett tolóerővel, V_1, V_{1red}, V_{mbe}, V_{mu}, V_r, V_{lof}, V_2
- biztonságos közelítés a V_{ref} sebességhez, tekintettel a V_{mca}-ra és a turbulens körülményekre
- a szélsőséges megközelítési sebességek és a rendellenes siklópálya helyzetek hatása tekintettel a leszállási úthosszra
- minimális emelkedési gradiens a megközelítés és a leszállás során
- az átstartolást korlátozó értékek minimális üzemanyaggal
- maximális megengedhető leszállótömeg és a leszállási úthossz a célrepülőtéren és a kitérő-repülőtéren a következő tényezők figyelembevételével:
    - rendelkezésre álló leszállási úthossz
    - hőmérséklet a földfelszínen, nyomásmagasság, futópálya hajlásszöge és szél
    - üzemanyag-fogyasztás a cél- vagy a kitér repülőtérre
    - a leszállópályán lévő hó, latyak, nedvesség és víz hatása
    - a víz befecskendező rendszer és/vagy a csúszásgátló rendszer meghibásodása
    - a tolóerő-fordító és a féklapok hatása

3.2. Repüléstervezés

Repülés tervezés normális és rendellenes körülmények esetén

- optimális/legmagasabb repülés szint
- minimálisan szükséges repülési magasság
- driftdown eljárás, miután egy hajtómű meghibásodott útvonalrepülés során
- a hajtóművek teljesítmény-beállítása különböző körülmények között, emelkedés, útvonali repülés és várakozás során, illetve a leggazdaságosabb útvonali repülési szinten
- rövid távú/hosszú távú repülési terv kiszámítása
- hajtóműhiba után az optimális és a legmagasabb repülési szint, és a hajtóművek teljesítmény-beállítása

4. TERHELÉS, SÚLYPONT ÉS KISZOLGÁLÁS

4.1. Terhelés és súlypont

- terhelési és trimmhelyzeti lapok (load és trim sheet) tekintettel a legnagyobb fel- és leszállósúlyra
- a tömegközéppont elhelyezkedésének korlátai

4.1.1. az üzemanyag fogyasztás hatása a tömegközéppont elhelyezkedésére

4.1.2. rögzítő pontok, a terhek rögzítése, maximális földi terhelés

4.2. Kiszolgálás

Kiszolgálási csatlakozó pontok az alábbiakhoz:

- üzemanyag
- olaj
- víz
- hidraulika folyadék
- oxigén
- nitrogén
- légkondicionált levegő
- elektromos áram
- indító levegő
- mosdók szabályzatai és biztonsági szabályzatok

5. VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK

5.1. A helyzet felismerése és azonnali intézkedés emlékezetből, megfelelő sorrendben azon körülmények kialakulása esetén, amelyeket a gyártó illetve az engedélyező légiközlekedési hatóság vészhelyzetként tart számon:

- hajtómű-hiba felszállás során a V_1 elérése előtt és után, illetve repülés közben
- a légcsavar rendszer meghibásodása
- a hajtómű túlmelegedése, tűz a hajtóműben a földön és repülés közbeni
- futómű tűz

- elektromos zárlat füstje/tüze
- gyors dehermetizáció és vészsüllyedés
- a légkondicionáló túlmelegedése, a jegesedésgátló rendszer túlmelegedése
- üzemanyag szivattyú meghibásodása
- az üzemanyag megfagyása/túlmelegedése
- elektromos energiaellátó rendszer meghibásodása
- a berendezések hűtésének meghibásodása
- repülési műszerek meghibásodása
- hidraulika rendszer részleges vagy teljes hibája
- a felhajtóerő növelő berendezések és a kormányszervek meghibásodása, beleértve a hidraulikus munkahenger meghibásodását
- füst és/vagy tűz a csomagtérben

5.2. Teendők az elfogadott checklistek alapján rendellenes helyzetek és vészhelyzet esetén

- hajtómű újraindítás repülés közben
- futómű vészhelyzeti kiengedése
- a vészhelyzeti fékrendszer alkalmazása
- a felhajtóerőt termel berendezések kiengedése vészhelyzetben
- az üzemanyag vészkiengedése
- süllyedés vészhelyzetben

6. KÜLÖNLEGES KÖVETELÉMÉNYEK A TÍPUS JOGOSÍTÁSOK KITERJESZTÉSÉHEZ A KEVESEBB, MINT 200 LÁB (60 M) ELHATÁROZÁSI MAGASSÁGÚ MŰSZERES MEGKÖZELÍTÉSKRE

6.1. Légi és földi felszerelések

- műszaki követelmények
- üzemeltetési követelmények
- üzemeltetési megbízhatóság
- hibával is működő
- hibára érzéketlen
- berendezések megbízhatósága
- üzemeltetési eljárások
- előkészítő intézkedések
- leminősítés üzemeltetés közben
- kommunikáció

6.2. Eljárások és korlátozások

- üzemeltetési eljárások
- a személyzet koordinációja

7. KÜLÖNLEGES KÖVETELMÉNYEK AZ EFIS-SZEL FELSZERELT KÉPMEGJELENÍTŐS MŰSZERFALLAL FELSZERELT PILÓTAFÜLKÉVEL RENDELKEZŐ („GLASS COCKPIT”) REPÜLŐGÉPEK ESETÉN

7.1. További tanulási feladatok

7.1.1. a repülőgépeken található számítógépek hardver- és szoftver-kialakításának általános szabályai

7.1.2. az összes személyzet tájékoztató és riasztó rendszer belső logikája és korlátaik

7.1.3. a repülőgépeken található különböző számítógépes rendszerek kapcsolata, a korlátaik, a számítógépes hibák felismerésének lehetőségei, és a számítógép meghibásodása esetén meghozandó intézkedések

7.1.4. Normál eljárások beleértve a személyzet koordinációját

7.1.5. a repülőgép üzemeltetése a számítógép működésének különböző szintű csökkenése esetén (repülés alapműszerekkel)

8. Repüléskoordináló és optimalizáló rendszerek (FMS-k)

46. függelék
A repülőgép típusjogosítás tanfolyam alapvető követelményei
(Lásd 1.261(c)(2) pont, 15. függelék, 15. melléklet 3. 4. 5. függelék)

KÉPZÉSI PROGRAM

1 Típusjogositás

A tanfolyamnak integrált képzést kell biztosítania a földön, repülési szimulátoron és repülőgépen, valamint felépitésénél fogva elő kell segítse, hogy a növendék biztonságosan üzemeltesse a repülőgépet, és alkalmassá tegye a típusjogosítás megszerzésére. A tanfolyamnak egy repülőgéptípusra kell irányulnia, de ahol léteznek a típusnak változatai, ott a jóváhagyott tanfolyam alapját képező összes repülési és földi képzésnek egy adott változatra kell irányulnia.

2 Változatok

A kiegészítő képzés legyen összhangban az 1.235(c) pontban meghatározottakkal.

3 Képzés repülőgépen és földi repülés-gyakorló berendezésen

A képzési programnak részletesen tartalmaznia kell a repülőgépen és a földi repülés-gyakorló berendezésen (repülési szimulátorokon, földi repülés-gyakorló berendezéseken és más képző eszközökön) történő repülési képzés mennyiségét a hatóság jóváhagyása alapján.

4 Jártassági vizsgák

A repülési képzés tartalmát az adott típus jártassági vizsgájának megfelelően kell alakítani. Az e melléklet 15. 16. függelékében megadott gyakorlati képzést és jártassági vizsgát szükség szerint módosítani kell. A jártassági vizsgát végre lehet hajtani repülőgépen, repülési szimulátorban (FFS), vagy részben repülőgépen, részben repülési szimulátorban (FFS). A jártassági vizsgán a földi repülés-gyakorló berendezés használatát a repülési szimulátor minősitési szintje és a jelölt előzetes repülési tapasztalata határozza meg. Ahol repülési szimulátor (FFS) nem áll rendelkezésre, ott a rendszerek rendellenes működését csak olyan légijárművön szabad gyakorolni, amelyet erre a célra engedélyeztek.

5 Előrehaladási vizsgák és végső elméleti vizsga

A teljes tematikát lefedő végső elméleti vizsga előtt, a képzési program tartalmazzon szakaszvégi ellenőrző vizsgákat az elméleti oktatás minden szakaszára. A szakaszvégi ellenőrző vizsgák a képzési program minden szakaszának befejezése után mérjék fel a jelölt tudását.

6 Felszerelések: földi berendezések

6.1 Felszerelések és segédeszközök a képzéshez

A TRTO legalább a tantermi oktatáshoz biztosítson helyszínt. A kiegészítő tantermi képzési segédeszközök és berendezések, számítógépek feleljenek meg a tanfolyam tartalmának és a légijármű összetettségének. Többpilótás üzemeltetésre engedélyezett repülőgépek esetén, a földi képző eszközök minimális szintje, amit jóvá akarnak hagyatni, tartalmazzon olyan berendezést, amely valósághű pilótafülke munkakörnyezetet biztosít. A legmodernebb képzési technológia alkalmazása támogatott, és ahol csak lehetséges, teljesen bele kell építeni a képzési tanfolyamokba.

7 Képző eszközök

A tantermi oktatás kiegészítőjeként a növendékek rendelkezésére lehet bocsátani repülési képző berendezést és más képző eszközöket, hogy lehetőségük legyen gyakorolni és megszilárdítani az elméleti oktatásban szerzett ismereteiket. Ahol megfelelő berendezés nem áll rendelkezésre, vagy adott célokra nem alkalmazható, ott álljon rendelkezésre egy légijármű vagy repülési szimulátor megfelelő változata. Ha a repülés képző berendezés egy másik változata annak a repülőgép típusnak, amire a növendéket kiképzik, akkor különbözeti vagy hozzászoktató képzésre van szükség.

8 Számítógép alapú képzés (CBT)

Ahol képzési eszközként CBT segédfelszereléseket használnak, a szervezetnek biztosítania kell, hogy egy teljes körűen minősített földi oktató mindig rendelkezésre álljon, amikor a tanfolyam növendékei ilyen eszközöket használnak. Az ellenőrzési időszakokon kívül minden CBT óra előtt és után egy minősített földi oktató tartson eligazítást.

9 Elméleti oktatás

Az elméleti oktatásnak a következő általános céloknak kell megfelelnie:

a) lássa el a növendéket alapos tudással a légijármű szerkezetéről, hajtóművéről és rendszereiről, illetve ezek korlátozásairól;
b) tanítsa meg a növendéknek a légijármű és rendszerei fedélzeti vezérlőinek és kijelzőinek helyzetét és üzemeltetését;
c) tanítsa meg a növendékeknek a rendszerek üzemzavarait, a hatásukat a légijármű üzemeltetésére és kölcsönhatásukat más rendszerekkel;
d) tanítsa meg a növendékeknek a normál, rendellenes és vészhelyzeti eljárásokat.

Az elméleti oktatás hossza és tartalma az érintett légijármű típus összetettségétől és bizonyos mértékig a növendék előzetes tapasztalatától függ.

10 Repülési képzés

10.1. Repülés-gyakorló berendezés (STD)

A minősítés szintje és a típus összetettsége fogja meghatározni, hogy a gyakorlati képzés mely része hajható végre repülés-gyakorló berendezésen, beleértve a jártassági vizsga levezetését is. A jártassági vizsga megkezdése előtt a növendéknek gyakorlati képzés során kell bemutatnia a jártassági vizsga egyes tételeinek ismeretét. Többpilótás repülőgépen, két jelölttel történő képzés esetében mindegyik típusjogosítás képzésen legalább 32 óra végrehajtható STD-n, amiből 16 órát repülési szimulátoron kell teljesíteni.

10.2. Repülőgép (repülési szimulátorral (FFS))

A nulla repülési idővel végrehajtható képzések (ZFTT) kivételével, a repülőgépen megszerzett repülési idő legyen elégséges a jártassági vizsga teljesítéséhez. Az a pilóta, aki kevesebb, mint 500 óra repült idővel rendelkezik többpilótás repülőgépen, vagy összesen kevesebb, mint 1500 óra repült idővel rendelkezik, hajtson végre legalább 6 leszállást, és ezek között legyen olyan leszállás is, amely teljes megállással végződik. Az a pilóta, aki többpilótás típusokon több mint 500 óra repült idővel, és összesen több mint 1500 óra repült idővel rendelkezik, legalább 4 leszállást hajtson végre.

10.3. Repülőgép (repülési szimulátor nélkül)

Ha repülőgépet használnak a képzésen, akkor a gyakorlati repülési idő mennyisége legyen elégséges a jártassági vizsga teljesítéséhez. Ez sugárhajtóműves és turbólégcsavaros repülőgépeknél legyen legalább 8 óra.

10.4. A repülési képzés hossza az érintett légijármű típus összetettségétől, és bizonyos mértékig a növendék előzetes tapasztalatától függ.

46. függelék
A repülőgép típusjogosítás tanfolyam alapvető követelményei
(Lásd 1.261(c)(2) pont, 15. függelék, 15. melléklet 3. 4. 5. függelék)

KÉPZÉSI PROGRAM

1 Típusjogositás

A tanfolyamnak integrált képzést kell biztosítania a földön, repülési szimulátoron és repülőgépen, valamint felépitésénél fogva elő kell segítse, hogy a növendék biztonságosan üzemeltesse a repülőgépet, és alkalmassá tegye a típusjogosítás megszerzésére. A tanfolyamnak egy repülőgéptípusra kell irányulnia, de ahol léteznek a típusnak változatai, ott a jóváhagyott tanfolyam alapját képező összes repülési és földi képzésnek egy adott változatra kell irányulnia.

2 Változatok

A kiegészítő képzés legyen összhangban az 1.235(c) pontban meghatározottakkal.

3 Képzés repülőgépen és földi repülés-gyakorló berendezésen

A képzési programnak részletesen tartalmaznia kell a repülőgépen és a földi repülés-gyakorló berendezésen (repülési szimulátorokon, földi repülés-gyakorló berendezéseken és más képző eszközökön) történő repülési képzés mennyiségét a hatóság jóváhagyása alapján.

4 Jártassági vizsgák

A repülési képzés tartalmát az adott típus jártassági vizsgájának megfelelően kell alakítani. Az e melléklet 15. 16. függelékében megadott gyakorlati képzést és jártassági vizsgát szükség szerint módosítani kell. A jártassági vizsgát végre lehet hajtani repülőgépen, repülési szimulátorban (FFS), vagy részben repülőgépen, részben repülési szimulátorban (FFS). A jártassági vizsgán a földi repülés-gyakorló berendezés használatát a repülési szimulátor minősitési szintje és a jelölt előzetes repülési tapasztalata határozza meg. Ahol repülési szimulátor (FFS) nem áll rendelkezésre, ott a rendszerek rendellenes működését csak olyan légijárművön szabad gyakorolni, amelyet erre a célra engedélyeztek.

5 Előrehaladási vizsgák és végső elméleti vizsga

A teljes tematikát lefedő végső elméleti vizsga előtt, a képzési program tartalmazzon szakaszvégi ellenőrző vizsgákat az elméleti oktatás minden szakaszára. A szakaszvégi ellenőrző vizsgák a képzési program minden szakaszának befejezése után mérjék fel a jelölt tudását.

6 Felszerelések: földi berendezések

6.1 Felszerelések és segédeszközök a képzéshez

A TRTO legalább a tantermi oktatáshoz biztosítson helyszínt. A kiegészítő tantermi képzési segédeszközök és berendezések, számítógépek feleljenek meg a tanfolyam tartalmának és a légijármű összetettségének. Többpilótás üzemeltetésre engedélyezett repülőgépek esetén, a földi képző eszközök minimális szintje, amit jóvá akarnak hagyatni, tartalmazzon olyan berendezést, amely valósághű pilótafülke munkakörnyezetet biztosít. A legmodernebb képzési technológia alkalmazása támogatott, és ahol csak lehetséges, teljesen bele kell építeni a képzési tanfolyamokba.

7 Képző eszközök

A tantermi oktatás kiegészítőjeként a növendékek rendelkezésére lehet bocsátani repülési képző berendezést és más képző eszközöket, hogy lehetőségük legyen gyakorolni és megszilárdítani az elméleti oktatásban szerzett ismereteiket. Ahol megfelelő berendezés nem áll rendelkezésre, vagy adott célokra nem alkalmazható, ott álljon rendelkezésre egy légijármű vagy repülési szimulátor megfelelő változata. Ha a repülés képző berendezés egy másik változata annak a repülőgép típusnak, amire a növendéket kiképzik, akkor különbözeti vagy hozzászoktató képzésre van szükség.

8 Számítógép alapú képzés (CBT)

Ahol képzési eszközként CBT segédfelszereléseket használnak, a szervezetnek biztosítania kell, hogy egy teljes körűen minősített földi oktató mindig rendelkezésre álljon, amikor a tanfolyam növendékei ilyen eszközöket használnak. Az ellenőrzési időszakokon kívül minden CBT óra előtt és után egy minősített földi oktató tartson eligazítást.

9 Elméleti oktatás

Az elméleti oktatásnak a következő általános céloknak kell megfelelnie:

a) lássa el a növendéket alapos tudással a légijármű szerkezetéről, hajtóművéről és rendszereiről, illetve ezek korlátozásairól;
b) tanítsa meg a növendéknek a légijármű és rendszerei fedélzeti vezérlőinek és kijelzőinek helyzetét és üzemeltetését;
c) tanítsa meg a növendékeknek a rendszerek üzemzavarait, a hatásukat a légijármű üzemeltetésére és kölcsönhatásukat más rendszerekkel;
d) tanítsa meg a növendékeknek a normál, rendellenes és vészhelyzeti eljárásokat.

Az elméleti oktatás hossza és tartalma az érintett légijármű típus összetettségétől és bizonyos mértékig a növendék előzetes tapasztalatától függ.

10 Repülési képzés

10.1 Repülés-gyakorló berendezés (STD)

A minősítés szintje és a típus összetettsége fogja meghatározni, hogy a gyakorlati képzés mely része hajható végre repülés-gyakorló berendezésen, beleértve a jártassági vizsga levezetését is. A jártassági vizsga megkezdése előtt a növendéknek gyakorlati képzés során kell bemutatnia a jártassági vizsga egyes tételeinek ismeretét. Többpilótás repülőgépen, két jelölttel történő képzés esetében mindegyik típusjogosítás képzésen legalább 32 óra végrehajtható STD-n, amiből 16 órát repülési szimulátoron kell teljesíteni.

10.2 Repülőgép (repülési szimulátorral (FFS))

A nulla repülési idővel végrehajtható képzések (ZFTT) kivételével, a repülőgépen megszerzett repülési idő legyen elégséges a jártassági vizsga teljesítéséhez. Az a pilóta, aki kevesebb, mint 500 óra repült idővel rendelkezik többpilótás repülőgépen, vagy összesen kevesebb, mint 1500 óra repült idővel rendelkezik, hajtson végre legalább 6 leszállást, és ezek között legyen olyan leszállás is, amely teljes megállással végződik. Az a pilóta, aki többpilótás típusokon több mint 500 óra repült idővel, és összesen több mint 1500 óra repült idővel rendelkezik, legalább 4 leszállást hajtson végre.

10.3 Repülőgép (repülési szimulátor nélkül)

Ha repülőgépet használnak a képzésen, akkor a gyakorlati repülési idő mennyisége legyen elégséges a jártassági vizsga teljesítéséhez. Ez sugárhajtóműves és turbólégcsavaros repülőgépeknél legyen legalább 8 óra.

10.4 A repülési képzés hossza az érintett légijármű típus összetettségétől, és bizonyos mértékig a növendék előzetes tapasztalatától függ.

47. függelék
Hajózó személyzeti együttműködés tanfolyam (repülőgépen) MCC
(Lásd 1.261(d) pont, 21. függelék)

HAJÓZÓ SZEMÉLYZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS (MCC)– KÉPZÉS

1. Az MCC képzés célkitűzése az optimális döntéshozás, kommunikáció, feladatok megosztása, checklist-ek használata, kölcsönös ellenőrzés, csapatmunka, és egymás támogatása a repülés összes szakaszában, normál, rendellenes és vészhelyzeti körülmények között. A képzés hangsúlyt fektet a nem technikai jellegű készségek fejlesztésére, amelyeket a többtagú személyzetek tagjai munkájuk során alkalmazhatnak.

2 A képzésnek arra kell irányulnia, hogy megtanítsa a növendékeknek annak alapjait, hogy hogyan kell csapatként összedolgoznia a többtagú személyzetnek. Továbbá a tanfolyam meg kell hogy adja azt a lehetőséget a növendékeknek, hogy gyakorolják azokat a készségeket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a csapat hatékony vezetői és tagjai legyenek. Ebből adódóan olyan gyakorló feladatokra van szükség, amelyekben a növendékek repülő személyzeti tagok a repülőgépet vezető és nem vezető pilóta szerepkörében.

3 A növendékeket meg kell ismertetni a személyek közötti kapcsolat kialakításának módszereivel, és hogy miként lehet legjobban kihasználni a repülő személyzeti együttműködési technikákat, illetve a személyes és vezetési stílusukat, olyan módon, hogy az elősegítse a személyzet együttműködésének hatékonyságát. A növedékek figyelmét fel kell hívni arra, hogy ahogyan viselkednek normál körülmények között, az erőteljesen kihathat a személyzet viselkedésére nagy terhelés esetén és stressz helyzetekben.

4 A kutatások azt jelzik, hogy semmilyen környezetben nem lehet rövid idő alatt viselkedési változást elérni, bármilyen jól is van kialakítva a képzés. A növendékeknek időre, tudatosságra, gyakorlásra és visszaellenőrzésre, illetve folyamatos megerősítésre van szükségük, hogy tudásuk maradandó legyen. A hatékonyság érdekében a repülő személyzeti együttműködést egy hosszabb időszakon keresztül, több szakaszra bontva kell végrehajtani.

ALAPSZINTŰ REPÜLŐ SZEMÉLYZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS (MCC) TANFOLYAM

5 Az alapszintű MCC tanfolyam a következő témakörökben tartalmazzon elméleti oktatást, gyakorlatot és visszaellenőrzést:

a) Kapcsolódási példák
   – gyakorlati példák a szoftver, hardver, környezet és emberek összepárosíthatatlanságára
b) vezetés/”követés” és tekintély
   – vezetői és felügyeleti készségek
   – magabiztosság
   – korlátok
   – kulturális hatások
   – a repülést végző (PF) és a repülést nem végző pilóta (PNF) szerepei
   – szakszerűség
   – felelősség a csapat iránt
c) személyiség, hozzáállás és motiváció
   – folyamatos figyelem
   – konfliktusok megoldása
   – közvetítés két fél között
   – kritika (repülés előtti elemzés és tervezés, folyamatos ellenőrzés, repülés utáni áttekintés)
   – csapatépítés
d) hatékony és világos kommunikáció a repülés közben
   – folyamatos figyelem
   – visszacsatolás
   – szabványos kifejezések
   – határozottság
   – részvétel
e) eljárások a személyzet munkájának összehangolására
   – repülési technikák és eljárások a pilótafülkében

– szabványos kifejezések
– fegyelem

6 A repülések rendben történő és biztonságos végrehajtásához különösen fontos a checklistek használata. A checklistek alkalmazhatósága függ az érintett légijármű összetettségétől, az aktuális helyzettől, a repülő személyzet összetételétől, az ő üzemeltetési tapasztalatuktól, és az üzemben tartó által előírt, és a Repülésüzemeltetési Kézikönyvben megadott eljárásoktól.

7 Kölcsönös ellenőrzés, tájékoztatás és támogatás

a) A légijármű kezelését érintő minden tevékenységet kölcsönös ellenőrzés alatt hajtsanak végre. Az adott tevékenység vagy feladat végrehajtásáért felelős (vezető vagy nem vezető) pilótát tájékoztatni kell róla, ha lényeges eltéréseket (repülési pálya, légijármű konfigurációja, stb.) tapasztalnak.

b) A „call out”-os eljárások, alapvető fontosságúak, különösen a felszállás és a megközelítés során, hogy jelezzék a repülés folyamatát és a rendszerek állapotait, stb.

c) A repülést végző pilóta (PF) tájékoztatása és beleegyezése nélkül, illetve anélkül, hogy a repülést végző pilóta (PF) kérné, nem szabad működtetni a légijármű rendszereket, illetve nem szabad átállítani a rádiós és navigációs eszközöket.

8 A 3. és 4. pontok tartalmát legjobban úgy lehet gyakorolni, ha szimulált kereskedelmi légiszállítási tevékenység során teljesítik a leírt feladatokat.

9 Az MCC gyakorlásának és visszacsatolásának, külön figyelemmel az ember-ember kapcsolatra, lehetővé kell tennie a növendék számára, hogy kritikáját megfogalmazza önmagával és a társaival szemben, azért, hogy így fejlessze kommunikációs, döntéshozási és vezetői képességeit. Ezt a szakaszt legjobban repülési szimulátor és videó felszerelés használatával lehet végrehajtani. A videó visszacsatolás különösen hatékony, mert lehetővé teszi a résztvevők számára, hogy kívülről nézzék meg magukat. Ez elősegíti, hogy könnyebben elfogadják, miben gyengébbek, és ez ösztönzőleg hat a hozzáállás és a viselkedés megváltoztatására.

FELADATOK

10 Amennyire csak lehetséges, a feladatokat szimulált kereskedelmi légiszállítási tevékenység során kell végrehajtani. Az oktatásnak a következő területeket kell felölelnie:

a) repülés előtti felkészülést, beleértve a dokumentációt, és a felszállási teljesítmény adatok kiszámítását.

b) repülés előtti ellenőrzéseket, beleértve a rádió és navigációs eszközök ellenőrzését és beállítását;

c) felszállás előtti ellenőrzéseket, beleértve a motor/hajtómű ellenőrzését és a felszállás előtti eligazítást (briefinget), amelyet a repülést végző pilóta (PF) végez;

d) normál felszállást különböző fékszárny beállításokkal, a repülést végző és a repülést nem végző pilóta feladatait, „call out”-okat;

e) megszakított felszállásokat, felszállásokat oldalszélben; felszállásokat maximális felszálló-tömeggel, motorhibát a V_1 elérése után;

f) a légijármű rendszerek normál és rendellenes üzemét, checklist-ek használatát;

g) válogatott vészhelyzeti eljárásokat, amelyek tartalmazzanak motorhibát és a motortüzet, füst kezelését és megszüntetését; szélnyírást fel- és leszállás közben, vészsüllyedést, egy repülő személyzeti tag munkaképtelenné válását;

h) az átesés megközelítésének korai felismerését és az intézkedéseket különböző konfigurációkban;

i) műszeres repülési eljárásokat, beleértve a várakozási eljárásokat, precíziós megközelítéseket alap navigációs adatok segítségével (raw data), flight director és robotpilóta használatával, megközelítést miközben egy motor szimuláltan üzemképtelen, nem precíziós és körözéses megközelítéseket, a repülést végző pilóta által megtartott eligazítást (briefingeket) a megközelítés előtt; a navigációs eszközök beállítását, „call out”-os eljárásokat a megközelítés során, a megközelítési és leszállási adatok kiszámítását;

j) átstartolásokat, normál módban illetve úgy, hogy egy motor szimuláltan üzemképtelen, átváltás műszerrepülésről látva repülésre az elhatározási magasság elérésekor, vagy a minimális süllyedési magasság (minimum descent height/altitude) elérésekor.

k) leszállásokat, normál módban, oldalszélben, illetve úgy, hogy egy motor szimuláltan üzemképtelen, átváltás műszerrepülésről látva repülésre az elhatározási magasság elérésekor, vagy a minimális süllyedési magasság (minimum descent height/altitude) elérésekor.

Ahol az MCC képzést többpilótás repülőgépre első típus jogosítás kiadásához szükséges képzéssel kapcsolják össze, az (a), (b), (c), (f), (g) és (j) feladatokat a jóváhagyott tanfolyam részeként le lehet folytatni repülés-gyakorló berendezésen (FTD-on).

MEGERŐSÍTÉS

11 Függetlenül attól, hogy mennyire hatékony a tantermi tananyag, a személyek közötti gyakorlatok, útvonal orientált repülő képzési (LOFT) feladatok, és visszacsatolási technikák, nem lesz elégséges a tananyag egyszeri alkalommal történő elsajátítása a repülő személyzeti együttműködés tanfolyamon (MCC) a többpilótás repülőgép típus jogosítás első kiadásához. Az a hozzáállás és befolyásoló tényező, amely a nem hatékony repülő személyzeti együttműködéshez járulnak hozzá, mindenütt jelen vannak, és lehetséges, hogy egy egész pilóta élete kell, mire kialakulnak. Ezért szükséges, hogy a nem technikai jellegű készségek oktatása szerves része legyen a visszatérő és rendszeres képzésnek a többpilótás repülőgépre érvényes típusjogosítás meghosszabbításkor, ugyanúgy, ahogy a további többpilótás típus jogosítások első kiadásakor is.

48. függelék
Repülő-személyzeti együttműködés tanfolyam (repülőgépre)- Bizonyítvány MCC képzés teljesítéséről
(Lásd 1.261(d) pont)

Bizonyítvány MCC képzés teljesítéséről
CERTIFICATE OF COMPLETION OF MCC-TRAINING

Vezetéknév: Applicant's last name:			**Keresztnév:** First name:	
Meglévő szakszolgálati engedély Licence held:			**Szakszolgálati engedély száma:** Number:	**Kibocsátó állam:** State:
Többmotoros műszerjogosítás: Multi-engine instrument rating:		**Vagy** or	**Többmotoros műszerjogosítás jártassági vizsga:** Multi-engine instrument rating skill test:	
Kiadva (dátum): Issued on:			**Megfelelt (dátum):** Passed on:	
	A jelölt aláírása: Signature of applicant:			

Az MCC képzés az alább felsorolt követelményeknek megfelelően teljesítve
The satisfactory completion of MCC-Training according to requirements is certified below:

Képzés TRAINING			
MCC képzést kapott: Multi-crew co-operation training received during period:			
Kezdete: From:	**Vége:** To:	**Helye:** At:	**FTO/TRTO/Üzemben tartó:** FTO/TRTO/Operator*
Hely és dátum: Location and date:		**A TRTO/FTO vezetőjének, vagy a felhatalmazott oktató aláírása*:** Signature of Head of TRTO/FTO or authorised instructor*:	
A szakszolgálati engedély típusa, száma és a kiadási állama: Type and number of licence and Statue of issue:		**A felhatalmazott oktató neve (nyomtatott betűvel):** Name in capital letters of authorised instructor::	

***A nem kívánt rész törlendő**
*Delete as appropriate

49. függelék
Repülés-oktatói jogosítás (FI(A)) jártassági vizsga és készség ellenőrzési űrlap
(Lásd 1.330 & 1.345 pont)

Kérelmezési lap és vizsgajegyzőkönyv Repülés-oktatói jogosítás (FI(A)) jártassági és készség ellenőrzéshez Application and report form for the Flight Instructor rating (FI(A)) skill test and proficiency check			
1	**A kérelmező személyi adatai:** Applicant's personal particulars:		
Vezetéknév: Applicant's last name:		**Keresztnév:** First name:	
Születési idő: Date of Birth:		**Telefon (otthoni):** Tel (Home):	**Telefon (mh):** Tel (Work):
Cím: Address:		**Ország:** Country:	
2	**A szakszolgálati engedély adatai** Licence details		
A szakszolgálati engedély típusa: Licence type:		**Száma:** Number:	
A szakszolgálati engedélyben lévő osztályjogosítások: Class ratings included in the licence:		**Lejárati idejük:** Exp. Date:	
A szakszolgálati engedélyben lévő típus jogosítások: Type ratings included in the licence:	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		
A szakszolgálati engedélyben lévő egyéb jogosítások: Other ratings included in the licence:	1.		
	2.		
	3.		
	4.		
	5.		

3	**Tanfolyam előtti repülési tapasztalat (lásd 1.335):** Pre-course flying experience (see 1.335):			
Összes repült idő Total Flying hours	**Parancsnokként repült idő** PIC hours	**Egymotoros dugattyús repült idő (utolsó 6 hónapban)** Single engine piston (preceding 6 months)	**Műszeres oktatási idő** Instrument Flight Instruction	**Útvonalrepülési idő** Cross-country hours

CPL elméleti tanfolyamot …….-én megfelelt eredménnyel elvégezte. (Csak PPL engedélyesek esetében.) A jegyzőkönyv másolatát ezen nyomtatvány mellé kell csatolni.
CPL theoretical examination passed…….(date) (For PPL holders only)
(Copy of pass shall be submitted with this form)

4	**Előzetes gyakorlati ellenőrzés (lásd 1.335 (f)):** Pre-entry flight test (see 1.335 (f)):
A repülés oktatói tanfolyam elvégzésére javaslom/nem javaslom. I recommend/not recommend for the Flight Instructor Course.	
FTO neve: Name of FTO:	**Az ellenőrzés ideje:** Date of flight test:
Az ellenőrzést levezető Repülés oktató neve (nyomtatott betűvel): Name of FI conducting the test (Block capitals):	
Szakszolgálati engedély száma: Licence number:	
Aláírása: Signature:	

5	**A kérelmező nyilatkozata:** Declaration by the applicant:				
Kijelentem, hogy a hatóság által jóváhagyott képzési tanfolyamot elvégeztem (megfelelőt X-elni): I have received a course of training in accordance with the syllabus approved by the Authority for the (Tick as applicable):					
Repülés oktató jogosítás Flight Instructor Rating FI(A)		**Műszer jogosítás oktatói jogosítás** Insrument Rating Instructor rating IRI(A)		**Osztály jogosítás oktatói jogosítás többmotoros egypilótás légijárműre** Class Rating Instructor Rating for Multiengine SPA – (CRI(A) ME SPA)	
A kérelmező neve (nyomtatott betűvel): Applicant's name (block letters):			**Aláírása:** Signature:		

6	**A repülési főoktató nyilatkozata:** Declaration by the Chief Flight Instructor:				
Kijelentem, hogy …….(név) a hatóság által jóváhagyott (megfelelőt X-elni) I certify that ……(name) has satisfactorily completed an approved course of training for the (Tick as applicable)					
Repülés oktató jogosítás Flight Instructor Rating FI(A)		**Műszer oktatói jogosítás** Insrument Rating Instructor rating IRI(A)		**Osztály jogosítás oktatói jogosítás többmotoros egypilótás repülőgépre** Class Rating Instructor Rating for Multiengine SPA – (CRI(A) ME SPA)	
képzési tanfolyamot megfelelt eredménnyel elvégezte. in accordance with the relevant syllabus approved by the Authority.					
A tanfolyam alatt repült idő: Flying hours during the course:					
A tanfolyam alatt használt repülőgépek, szimulátorok vagy repülés és navigációs eljárást gyakorló berendezések: Aeroplane/s, simulator/s or flight and navigation procedure trainers used:					
A repülési főoktató neve: Name of CFI:					
Aláírása: Signature:					
FTO neve: Name of FTO:					

Szándékosan üresen hagyva
Intentionally left blank

7	**A repülés oktató vizsgáztató igazolása:** Flight Instructor Examiner's certificate:		
A kérelmezőt a vizsgáztatási jegyzőkönyv alapján ellenőriztem I have tested the applicant according to the examination report			
A – repülés oktató vizsgáztató javaslata (részlegesen megfelelt vizsga esetén): A – Flight Instructor Examiner's Assessment in case of partial pass:			
Szóbeli elméleti vizsga: Theoretical oral examination:		**Jártassági vizsga:** Skill test:	
Megfelelt Passed	**Nem felelt meg** Failed	**Megfelelt** Passed	**Nem felelt meg** Failed
	A vizsga megismétlése előtt repülés oktatóval végrehajtandó további repülés oktatást / földi képzést javaslok I recommend further flight/ground training with a FI instructor before re-test		
	A vizsga megismétlése előtt nem szükséges további repülés oktatás /elméleti oktatás I do not consider further flight/theoretical instruction necessary before re-test		
B – repülés-oktató vizsgáztató javaslata B - Flight Instructor Examiner's Assessment			
	repülés oktató jogosítás Flight Instructor Rating		
	műszer oktatói jogosítás Instrument Instructor Rating		
	osztály jogosítás oktatói jogosítás többmotoros egypilótás repülőgépre Class Rating Instructor Rating for multi-engine SPA		
repülés oktató vizsgáztató neve (nyomtatott betűvel): FIE's name (block letters):			
Aláírása: Signature:			
Szakszolgálati engedély száma: Licence number:		**Dátum:** Date:	

50. függelék
Repülés-oktató jogosítás tanfolyam (repülőgép) (FI(A))
(Lásd 1.340 pont, 26. függelék)

A TANFOLYAM CÉLKITŰZÉSE

A tanfolyam célkitűzése, hogy megfelelő elméleti és repülési képzést nyújtson a kérelmezőnek, hogy oktathasson PPL(A), CPL(A), egymotoros osztály vagy típus jogosítás megszerzéséhez, illetve, ha kérelmezték, éjszakai minősítés megszerzéséhez.

1. RÉSZ
OKTATÁS ÉS TANULÁS

Tétel száma

1 TANULÁSI FOLYAMAT

Motiváció
Érzékelés és megértés
Memória és használata
Szokások és átvitel
A tanulás akadályai
A tanulás ösztönzése
Tanulási módszerek
A tanulás mértéke

2 OKTATÁSI FOLYAMAT

A hatékony oktatás összetevői
Az oktatói tevékenység megtervezése
Oktatási módszerek
Oktatás az „ismerttől” az „ismeretlenig”
Az „óratervek” használata

3 KÉPZÉSI FILOZÓFIÁK

A strukturált (jóváhagyott) képzési tanfolyamok értéke
Az előre megtervezett tematika fontossága
Az elméleti tudás és a repülésoktatás összekapcsolása

4 AZ ALKALMAZOTT OKTATÁS TECHNIKÁI

a. Elméleti ismeretek - Tantermi oktatási technikák

Képzési segédeszközök használata
Csoportos előadások
Egyéni eligazítások
Növendékek részvétele/megbeszélések

b. REPÜLÉS – Repülés közben alkalmazandó oktatási technikák

A repülési/pilótafülke környezet
Az alkalmazott oktatás technikái
Repülés utáni, és közbeni ítélőképesség és döntéshozás

5 A NÖVENDÉKEK ÉRTÉKELÉSE ÉS VIZSGÁZTATÁSA

a. A növendékek teljesítményének értékelése

Az előrehaladást ellenőrző vizsgák szerepe
A tudás felidézése
A tudás átalakítása mély megértéssé
A mély megértés átalakítása tudatos tevékenységekké
Az előrehaladás értékelésének szükségessége

b. A növedékek hibáinak elemzése

A hibák okainak megállapítása
Először a nagy hiányosságok, és csak utána a kisebbek kezelése
A túlzott mértékű kritizálás elkerülése
A tömör és világos kommunikáció szükségessége

6 A KÉPZÉSI PROGRAM KIALAKÍTÁSA

Az órák megtervezése
Felkészülés
Magyarázatok és demonstráció
A növendékek részvétele és gyakorlás
Értékelés

7 AZ EMBERI TELJESÍTŐKÉPESSÉG ÉS KORLÁTAI A REPÜLÉSOKTATÁSBAN

Élettani tényezők
Pszichológiai tényezők
Az emberi információ feldolgozási folyamat
Viselkedésformák
Az ítélőképesség és döntéshozási képesség kialakulása

8 VESZÉLYEK, AMIKET A REPÜLŐGÉPEN, REPÜLÉS SORÁN SZIMULÁLT RENDSZERHIBÁK ÉS ÜZEMZAVAROK OKOZHATNAK

A biztonságos magasság kiválasztása
A „zsigeri szinten” begyakorolt eljárások fontossága
Folyamatoson tudatában lenni a repülőgép helyzetének
Ragaszkodás a helyes eljárásokhoz

9 ÉJSZAKAI REPÜLÉS OKTATÁSA

Célok
Jogszabályi követelmények
Repülőgép felszerelései
Repülőgép fényei
Repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyei
Repülőterek engedélyei (ha szükséges)
Hozzászoktatás az éjszaki repüléshez
Felkészülés a repülésre
A repüléshez szükséges berendezések
Hozzászokás az éjszakai látáshoz
Óvintézkedések a személyek biztonságáért a parkoló területeken
Külső/belső ellenőrzések – figyelembe veendő szempontok az éjszakára nézve
Repülőgép fényei – működtetésük

10 AZ OKTATÁS ADMINISZTRÁLÁSA

Repülési/elméleti oktatás nyilvántartása
A pilóta személyes hajózónaplója
A repülési/földi tanterv
Tananyag
Hivatalos nyomtatványok
Légiüzemeltetési utasítás
Repülésre felhatalmazó dokumentációk
Légijármű dokumentumai
A magánpilóta szakszolgálati engedélyek szabályzása

A repülés-oktató tanfolyam (repülőgép) elméleti oktatás részének hozzávetőleges, ajánlott felosztása

(Az alábbiakban megadott tételszámok a fenti „Oktatás és tanulás” rész tételszámaihoz

kapcsolódnak.)

Tétel-szám	Tanórák	Tantermi gyakorlati órák	Megjegyzés	Előrehaladást felmérő vizsga
1	2.00	-	Legyen lehetőség kérdezni, és röviden megbeszélni az elhangzottakat.	0.30
2	4.00	-	A tanóra keretében legyen lehetőség kérdezni, és röviden megbeszélni az elhangzottakat.	1.00
3	2.00	-	Hivatkozási anyagként a PPL képzési tematikát kell használni.	0.30
4.a.	5.00	32	Ezen tétel szerint eltöltött gyakorlati időben a növendékek felfrissítik technikai tudásukat, és fejlesztik az osztálytermi oktatói módszereiket. Továbbá sor kerülhet a kérelmezők egymás közti eszmecseréjére, és arra, hogy a felügyelő oktató tanácsokat adjon a tanítással kapcsolatban.	
4.b	4.00	32	A gyakorlati idő nagyrészt a repülés előtti eligazítások tartására irányul. Lehetővé teszi a kérelmezőknek, hogy fejlődjenek abban, hogyan kell gyakorlatias és tömör (10-15 perces) eligazításokat tartani a növendék pilótáknak. Az eligazítás a repülési gyakorlati óra anyagát vázolja fel logikus sorrendben.	
5.a.	2.00	-	Hangsúlyozni kell az előrehaladást felmérő vizsga kérdéseinek létjogosultságát.	1.00
5.b.	2.00	-	Hangsúlyozni kell, hogy mennyire szükség van a növendék bíztatására.	1.00
6	5.00	14	A gyakorlati idő a tantermi órák felosztásának tervezésére irányul, és arra, hogy a kérelmező minél jobban tudjon óravázlatot összeállítani.	
7	5.00	-	Fel kell állítani és elemezni olyan forgatókönyveket, amelyek a jó ítélőképességet és döntéshozást mutatják be.	1.00
8	2.00	-	A példaként bemutatott veszélyek vonatkozzanak a könnyű légijárművek széles skálájára és az üzemeltetés különböző fajtáira, ne korlátozódjanak a tanfolyamon használt légijárműre.	1.00
9	5.00	-	Hosszú eligazítás, amely megtanítja a kérelmezőnek, hogyan kell éjszakai repülést oktatni.	
10	2.00	-	A vonatkozó dokumentumok általános áttekintése.	1.00
Össze-sen:	40.00	78.00		7.00
A tanfolyam összesen:			125 ÓRA (beleértve az előrehaladást ellenőrző vizsgákat is)	

2. RÉSZ

REPÜLÉSI FELADATOK

1 A repülési feladatok hasonlóak a PPL(A) képzés feladataihoz, de ki vannak egészítve további tételekkel, hogy lefedjék azokat az ismereteket, amikre a repülés-oktatóknak szükségük van.

2 A feladatok számozását elsődlegesen úgy kell tekinteni, mint a feladatok hivatkozási listáját, illetve mint segítséget az oktatás sorrendjének hozzávetőleges megadásához: így a demonstrációk, és a gyakorlatok nem szükségképpen kell, hogy a megadott sorrendben történjenek. A tényleges sorrend és tartalom az alábbi, ehhez kapcsolódó tényezőktől függ:

A kérelmező előrehaladása és képességei
A repülést befolyásoló meteorológiai körülmények
A rendelkezésre álló repülési idő
Az oktatási technikát érintő megfontolások
Helyi üzemeltetési környezet

3 Ebből következik, hogy a növendék-oktatók gyakorlatilag ehhez kapcsolódó hasonló tényezőkkel fognak szembesülni. Meg kell nekik mutatni, és meg kell nekik tanítani, hogyan kell ezen tényezőket figyelembe véve repülési óravázlatot összeállítani, úgy, hogy minden repülési tanórát a lehető legjobban kihasználjanak, szükség szerint összekapcsolva a megadott feladatok egyes részeit.

ÁLTALÁNOS MEGJEGYZÉSEK

4 Az eligazítás általában magában foglalja a cél megállapítását, és egy rövid utalást a repülés alapelveire, de csak, ha vonatkozik az adott anyagra. El kell magyarázni, hogy pontosan milyen repülési feladatokat kell az oktatónak megtanítania, és a növendéknek gyakorolnia repülés közben. Tartalmaznia kell, hogy ki irányítja a repülést, tekintettel arra, hogy ki vezeti a repülőgépet, és azt, hogy aktuálisan milyen repülési készségek, illetve időjárási és repülésbiztonsági szempontok alkalmazandók. A tanóra jellege alakítja ki a sorrendet, amelyben a tananyag egyes részeit megtanítják.

5 Az eligazítás négy alapeleme:

1 A cél
2 Repülési alapelvek (csak rövid hivatkozás)
3 Repülési feladat(ok) (ki, hogyan és mit csinál)
4 Repülési készségek (időjárás, repülésbiztonság stb.)

A REPÜLÉSSEL TÖLTÖTT TANÓRÁK MEGTERVEZÉSE

6 Az óravázlat előkészítése a jó oktatás lényeges előfeltétele, biztosítani kell, hogy az oktatónövendékek a repülési óravázlatok tervezését és alkalmazását ellenőrzött módon gyakorolhassák.

ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

7 Az oktatónövendékek folytassanak repülés-oktatást, hogy így gyakorolják az PPL(A) szinten az oktatás alapelveit.

8 A képzés során az oktatónövendék azon az ülésen foglaljon helyet, amely általában a FI(A) helye, kivéve, ha a pilótanövendék szerepét tölti be kölcsönös repülésen (két oktatónövendék képzése).

9 A repülési készség lényeges összetevője minden repülésnek. Ezért az alábbi légi gyakorló feladatok végrehajtásakor a repülési készségek vonatkozó szempontjait minden repülés során a megfelelő időpontokban hangsúlyozni kell.

10 Ha cél, hogy a FI(A) jogosítás éjszakai oktatásra is feljogosítson, akkor a repülési tematika 12 és 13 feladatát azon felül, hogy nappal elvégzik, éjszaka is végre kell hajtani, vagy a tanfolyam részeként, vagy a jogosítás kiadása után.

REPÜLÉSOKTATÁSI TEMATIKA TARTALMA

Hosszú eligazítások és repülési feladatok

1 Ismerkedés a repülőgéppel
2 Felkészülés a repülés előtt, és repülés utáni tevékenységek
3 Repülési tapasztalat
4 A kormányszervek hatásai
5 Gurulás
6 Egyenes vonalú, vízszintes repülés
7 Emelkedés
8 Süllyedés
9 Fordulás
10A Lassú repülés
10B Átesés
11A Kivétel dugóhúzóból a kialakulás kezdeti szakaszában
11B Kialakult dugóhúzók – létrehozása és kivétel belőle
12 Felszállás és emelkedés hosszú fal egy adott pontjára
13 A forgalmi kör, megközelítés és leszállás
14 Első egyedül repülés
15 Fordulók haladó szinten
16 Kényszerleszállás hajtómű-teljesítmény nélkül
17 Elővigyázatosságból történő leszállás
18A Navigáció
18B Navigáció alacsonyabb repülési szinteken/csökkent látási körülmények között
18C Rádió-navigáció
19 Bevezetés a műszerrepülésbe
20 Az éjszakai repülés alapjai

MEGJEGYZÉS: Bár a 11B feladat nem követelmény a PPL tanfolyamon, az FI tanfolyamon követelmény.

1. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

ISMERKEDÉS A REPÜLŐGÉPPEL

Célok
A repülőgép bemutatása
A pilótafülke kialakításának elmagyarázása
Repülőgép és hajtómű rendszerek
Checklist-ek, gyakorlatok, kormányszervek
Különbségek, ha valaki az oktató ülésében foglal helyet

VÉSZHELYZETI GYAKORLATOK

Teendők tűz esetén a földön és a levegőben – hajtómű, kabin és elektromos rendszerek hibái a típusra vonatkozóan
Menekülési gyakorlatok – a vészhelyzeti felszerelések és kijáratok helye és használata

1. REPÜLÉSI FELADAT

ISMERKEDÉS A REPÜLŐGÉPPEL

A repülőgép bemutatása
A pilótafülke kialakításának elmagyarázása
Repülőgép rendszerek
Checklist-ek, gyakorlatok, kormányszervek

VÉSZHELYZETI GYAKORLATOK

Teendők tűz esetén a földön és a levegőben – hajtómű, kabin és elektromos rendszerek hibái a típusra vonatkozóan
Menekülési gyakorlatok – a vészhelyzeti felszerelések és kijáratok helye és használata

2. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

FELKÉSZÜLÉS A REPÜLÉS ELŐTTI ÉS REPÜLÉS UTÁNI TEVÉKENYSÉGEKRE

Célok
Repülésre felhatalmazott emberek kijelölése, repülőgép és a műszaki napló (ha vonatkozik rá) feladatra való alkalmasságának megállapítása, és a karbantartási bizonyítványt
Repüléshez szükséges felszerelések (térképek stb.)
Külső ellenőrzések
Belső ellenőrzések
Kényelmi berendezések, biztonsági öv, ülés és az oldalkormány pedál beállítása
Ellenőrzések indításkor és melegítéskor
Hajtómű ellenőrzése
Hajtómű leállás ellenőrzések, rendszer ellenőrzések és a hajtómű kikapcsolása
A légijármű elhagyása, parkolás, a légijármű biztonságba helyezése és nyűgözés
A Repülési Parancs és a repülőgép üzemképességét igazoló dokumentumok kitöltése

2. REPÜLÉSI FELADAT

FELKÉSZÜLÉS A REPÜLÉS ELŐTTI ÉS REPÜLÉS UTÁNI TEVÉKENYSÉGEKRE

Repülésre felhatalmazott emberek kijelölése, repülőgép és a műszaki napló (ha vonatkozik rá) feladatra való alkalmasságának megállapítása
Repüléshez szükséges felszerelések (térképek stb.)
Külső ellenőrzések
Belső ellenőrzések
Kényelmi berendezések, biztonsági öv, ülés és az oldalkormány pedál beállítása
Ellenőrzések indításkor és melegítéskor
Hajtómű ellenőrzése
Hajtómű leállás ellenőrzések, rendszer ellenőrzések és a hajtómű kikapcsolása
A légijármű elhagyása, parkolás, a légijármű biztonságba helyezése és nyűgözés
A Repülési Parancs és a repülőgép üzemképességét igazoló dokumentumok kitöltése
Dokumentumok

3. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

(Csak repülési feladat)

3. REPÜLÉSI FELADAT

Repülési tapasztalat gyűjtése

4. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

A KORMÁNYSZERVEK HATÁSAI

Célok
Az elsődleges kormányszervek működése – amikor oldalirányban vízszintes, és amikor bedöntött a repülőgép
További hatások: a csűrő illetve az oldalkormány működése
A tehetetlenség hatása
A sebesség hatása
A légcsavarszél hatása
A teljesítmény hatása
A trim hatása
A fékszárnyak hatása
A keverékszabályozás üzemeltetése
A porlasztó fűtés szabályozásának üzemeltetése
A kabinfűtési/szellőztetési rendszerek üzemeltetése
Más (alkalmazott) vezérlőszervek üzemeltetése
Repülőgép-vezetői tevékenység

4. REPÜLÉSI FELADAT

A KORMÁNYSZERVEK HATÁSAI

Az elsődleges kormányszervek működése – amikor oldalirányban vízszintes, és amikor bedöntött a repülőgép
További hatások: a csűrő illetve az oldalkormány működése
A sebesség hatása
A légcsavarszél hatása
A teljesítmény hatása
A trim hatása
A fékszárnyak hatása
A keverékszabályozás üzemeltetése
A porlasztó fűtés szabályozásának üzemeltetése
A kabinfűtési/szellőztetési rendszerek üzemeltetése
Más (alkalmazott) vezérlőszervek üzemeltetése
Repülőgép-vezetői tevékenység

5. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

GURULÁS

Célok:
Gurulás előtti ellenőrzések
Indulás, a sebesség kézben tartása, megállás
A hajtómű kezelése
Az irányok tartása és kanyarodás (beleértve a szűk helyeken történő manőverezést)
Eljárások és elővigyázatosság a várakozó (parkoló) helyeken
A szél hatása és kormányszervek használata
A földfelszín hatása
Az oldalkormány mozgási szabadsága
Beállító jelzések
Műszer ellenőrzések
Repülőgép-vezetői tevékenység és ATC eljárások
Szokásos hibák

VÉSZHELYZETEK

A fékrendszer, a kormányzás működési hibája

5. REPÜLÉSI FELADAT

GURULÁS

Gurulás előtti ellenőrzések
Indulás, a sebesség kézben tartása, megállás
A hajtómű kezelése
Az irányok tartása és kanyarodás
Szűk helyeken történő manőverezés
Eljárások és elővigyázatosság a várakozóhelyeken
A szél hatása és kormányszervek használata
A földfelszín hatása
Az oldalkormány mozgási szabadsága
Beállító jelzések
Műszer ellenőrzések
Repülőgép-vezetői tevékenység és ATC eljárások

VÉSZHELYZETEK

A fékrendszer, a kormányzás működési hibája

6. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

EGYENES VONALÚ, VÍZSZINTES REPÜLÉS

Célok:
A repülőgépre ható erők
Hosszstabilitás és a bólintás vezérlése
A tömegközéppont hatása bólintáskor a kormányzásra
Kereszt- és iránystabilitás (a vízszintes, kitrimmelt repülés)
A repülőgép térbeli helyzetének és egyensúlyának kézben tartása
Trimmelés
Hajtómű beállítások és sebességek
Ellenállás és vonóerő görbék
Hatótávolság és a tüzelőanyag kifogyasztás ideje
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

6. REPÜLÉSI FELADAT

EGYENES VONALÚ, VÍZSZINTES REPÜLÉS

Normál utazóteljesítménynél:
- Egyenes vonalú, vízszintes repülés kialakítása és fenntartása
- A dinamikus stabilitás szemléltetése
- A repülőgép vezetése bólintó mozgásban, beleértve a magassági trimmek használatát
- Vízszintes repülés, irányok és egyensúly, oldalkormány trimmek használata, ha alkalmazható

Adott sebességeken (teljesítményeknél):
- Az ellenállás hatása és a hajtómű-teljesítmény használata (egy teljesítmény-beállításnál két sebesség)

Egyenes vonalú, vízszintes repülés, különböző konfigurációkban (fékszárnyak, futómű)
Műszerek használata a pontosság érdekében
Repülőgép-vezetői tevékenység

7. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

EMELKEDÉS

Célok:
A repülőgépre ható erők
Összefüggés a teljesítmény/sebesség és a függőleges emelkedési sebesség között (teljesítmény görbék a legnagyobb sebességű emelkedésnél (Vy))
A tömeg hatása
A fékszárnyak hatása
Megfontolások a motorra/hajtóműre vonatkozóan
A sűrűségmagasság hatása
Emelkedés az útvonalon
A maximális emelkedési szöghöz tartozó sebesség (Vx)
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

7. REPÜLÉSI FELADAT

EMELKEDÉS

Az emelkedés megkezdése, a normál maximális függőleges sebességű emelkedés tartása
Az emelkedés befejezése
Az emelkedés befejezése adott magasságokon
Emelkedés kieresztett fékszárnyakkal
Visszatérés a normál emelkedéshez
Emelkedés az útvonalon (útvonali emelkedés)
Az emelkedés maximális szöge
Műszerek használata a pontosság érdekében
Repülőgép-vezetői tevékenység

8. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

SÜLLYEDÉS

Célok:
A repülőgépre ható erők
A siklás süllyedési szöge – sebessége – a süllyedés függőleges sebessége
A fékszárnyak hatása
A szél hatása
A tömeg hatása
Megfontolások a motorra/hajtóműre vonatkozóan
Hajtómű-teljesítménnyel támogatott süllyedés – Teljesítmény/sebesség – A süllyedés függőleges sebessége
Süllyedés útvonalon
Oldalcsúszás
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

8. REPÜLÉSI FELADAT

SÜLLYEDÉS

A süllyedés megkezdése és tartása
A süllyedés befejezése
A süllyedés befejezése adott magasságokon
Süllyedés kieresztett fékszárnyakkal
Süllyedés teljesítménnyel – Süllyedés az útvonalon (beleértve a teljesítmény/sebesség hatását)
Oldalcsúszás (az erre képes típusokon)
Műszerek használata a pontosság érdekében
Repülőgép-vezetői tevékenység

9. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

FORDULÓK

Célok:
A repülőgépre ható erők
A kormányszervek használata
A teljesítmény használata
A repülőgép térbeli helyzetének és egyensúlyának megtartása
Közepes szintű fordulók
Emelkedő és süllyedő fordulók
Csúszó fordulók
Ráfordulás adott géptengely-irányszögekre – A giroszkópos géptengely-irányjelző és a mágneses iránytű használata
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

9. REPÜLÉSI FELADAT

FORDULÓK

Közepes szintű fordulók megkezdése és tartása
Visszatérés egyenes vonalú repülésbe
A fordulóban elkövetett hibák – (helytelen bólintás, bedöntés, egyensúly)
Emelkedő fordulók
Süllyedő fordulók
Csúszó fordulók (az erre képes típusokon)
Ráfordulás adott géptengely-irányszögekre – A giroszkópos géptengely-irányjelző és a mágneses iránytű használata
Műszerek használata a pontosság érdekében
Repülőgép-vezetői tevékenység

AZ ÁTESÉS/DUGÓHÚZÓ TUDATOSÍTÁSÁT ÉS ELKERÜLÉSÉT CÉLZÓ KÉPZÉS AZ ALÁBBI FELADATOKBÓL ÁLL:

10A, 10B és 11A

10A. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

LASSÚ REPÜLÉS
Célok:
A repülőgép kezelési jellemzői lassú repülésben
v_{s1} & v_{so} + 10 csomónál
v_{s1} & v_{so} + 5 csomónál
Lassú repülés, miközben az oktató eltereli a növendék figyelmét
A túllendülés hatása olyan konfigurációkban, ahol a hajtómű-teljesítmény alkalmazása az orrnehéz trimmhelyzet kialakulását okozza
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

10A. REPÜLÉSI FELADAT

LASSÚ REPÜLÉS

Repülőgép-vezetői tevékenység
Biztonsági ellenőrzések
Bevezetés a lassú repülésbe
Kézben tartott lassú repülés „fékszárny, futó bent” helyzetben
- v_{s1} + 10 csomónál és kiengedett fékszárnyakkal
- v_{s1} + 10 csomónál:
- Egyenes vonalú, vízszintes repülésben
- Vízszintes fordulókban
- Emelkedés, süllyedés közben
- Emelkedő és süllyedő fordulókban

Kézben tartott lassú repülés „fékszárny, futó bent” helyzetben
- v_{s1} + 5 csomónál és kiengedett fékszárnyakkal
- v_{s1} + 5 csomónál:
- Egyenes vonalú, vízszintes repülésben
- Vízszintes fordulókban
- Emelkedés, süllyedés közben
- Emelkedő és süllyedő fordulókban

Süllyedő, kiegyensúlyozatlan fordulók alacsony sebességeken – a kiegyensúlyozott repülés fenntartásának szükségessége

„Az oktató eltereli a növendék figyelmét” alacsony sebességeken való repülés során – a kiegyensúlyozott repülés és a biztonságos magasság fenntartásának szükségessége

A túllendülés hatása olyan konfigurációkban, ahol a hajtómű-teljesítmény alkalmazása a orrnehéz trimmhelyzet kialakulását okozza

10B. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

ÁTESÉS

Célok:
Az átesés jellemzői
Állásszög
A kormányszervek hatásossága áteséskor
Az átesés sebességét befolyásoló tényezők:
- A fékszárnyak/orrsegédszárnyak/rések hatása
- A teljesítmény/tömeg/tömegközéppont/terhelési többes hatása

A kiegyensúlyozatlanság hatása áteséskor
Az átesés kialakulására utaló jelek
Az átesés felismerése és kivétel átesésből
Átesés és visszavétel:
Teljesítmény nélkül
Teljesítménnyel
Kieresztett fékszárnyakkal
Emelkedés maximális hajtómű teljesítménnyel (repülés egyenes vonalban és fordulóban az átesésig, nem kompenzált legyezőmozgással)
Átesés és visszavétel több mint 1G-s terhelést okozó manőverek során (gyorsított átesések, beleértve másodlagos áteséseket és visszavételt)*
Visszavétel az átesés kezdeti szakaszából, leszállási és más konfigurációkban, illetve más körülmények között
Visszavétel az átesés kezdeti szakaszából konfiguráció-váltás közben
Visszavétel az átesés kezdeti szakaszából miközben az oktató eltereli a növendék figyelmét
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

*Ügyelni kell a manőver korlátozásokra és a tömeg ill. egyensúlyi korlátozások kapcsán ismerni kell az üzemeltető kézikönyvét/légiüzemeltetési utasítást vagy a pilóta üzemeltetési kézikönyvét. Ezeket a tényezőket a következő, dugóhúzózást érintő feladatban is figyelembe kell venni.

10B. REPÜLÉSI FELADAT

ÁTESÉS

Repülőgép-vezetői tevékenység – Biztonsági ellenőrzések
Az átesésre utaló jelek
Az átesés felismerése, és visszavétel átesésből
Kivétel teljesítmény nélkül
Kivétel teljesítménnyel
Kivétel, amikor egy szárny lebillen áteséskor
Átesés teljesítménnyel és kivétel
Átesés kieresztett fékszárnyakkal és visszavétel
Emelkedés maximális teljesítménnyel (egyenes vonalú és forduló repülés az átesésig, nem kompenzált legyezőmozgással) – a kiegyensúlyozatlanság hatása áteséskor, emelkedő teljesítménynél
Átesés és visszavétel több mint 1G-s terhelést okozó manőverek során (gyorsított átesések, beleértve másodlagos áteséseket és visszavételt)*
Visszavétel az átesés kezdeti szakaszából, leszállási és más konfigurációkban, illetve más körülmények között
Visszavétel az átesés kezdeti szakaszából konfiguráció-váltás közben
Visszavétel az átesés kezdeti szakaszából miközben az oktató eltereli a növendék figyelmét

*Ügyelni kell a manőver-korlátozásokra, és ismerni kell a légiüzemeltetési utasítást, valamint a súly(tömeg)- és súlypontszámításokat. Ezeket a tényezőket a következő, a dugóhúzózást érintő feladatban is figyelembe kell venni.

11A. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

KIVÉTEL DUGÓHÚZÓBÓL A KIALAKULÁS KEZDETI SZAKASZÁBAN

Célok:
Okai, fázisai, autorotáció és a dugóhúzó jellemzői
Felismerése és visszavétel a kialakulás kezdeti szakaszában – különböző repülési magasságokról indítva
A repülőgép korlátai
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

11A. REPÜLÉSI FELADAT

KIVÉTEL DUGÓHÚZÓBÓL A KIALAKULÁS KEZDETI SZAKASZÁBAN

A repülőgép korlátai
Repülőgép-vezetői tevékenység
Biztonsági ellenőrzések
Felismerés a dugóhúzó kezdeti szakaszában
Visszavétel különböző magasságokból indított, kezdeti szakaszban lévő dugóhúzóból, úgy, hogy a repülőgép tiszta konfigurációban van, és beleértve azt, hogy az oktató eltereli a növendék figyelmét

11B. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

KIVÉTEL KIALAKULT DUGÓHÚZÓBÓL

Célok:
A dugóhúzó kialakulása
Felismerés és az orsózás irányának megállapítása
Visszavétel a dugóhúzóból
A kormányszervek használata
A teljesítmény/fékszárnyak hatása (a típusra érvényes fékszárny korlátozásokkal)
A tömegközéppont hatása a dugóhúzó jellemzőire
Dugóhúzózás különböző repülési magasságokból
A repülőgép korlátai
Repülőgép-vezetői tevékenység – biztonsági ellenőrzések
Szokásos hibák a visszavétel során

11B. REPÜLÉSI FELADAT

KIVÉTEL KIALAKULT DUGÓHÚZÓBÓL

A repülőgép korlátai
Repülőgép-vezetői tevékenység
Biztonsági ellenőrzések

A dugóhúzó kialakulása
Felismerés és az orsózás irányának megállapítása
Visszavétel a dugóhúzóból (a légiüzemeltetési utasítást ismerve)

A kormányszervek használata
A teljesítmény/fékszárnyak hatása (a típusra érvényes korlátozásokkal)
Dugóhúzózás különböző repülési magasságokból és visszavétel

12. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

FELSZÁLLÁS ÉS EMELKEDÉS HOSSZÚFAL EGY ADOTT PONTJÁRA

Célok:
Kezelés – a felszálláshoz történő nekifutás és a kezdeti emelkedés hosszát befolyásoló tényezők
A helyes elemelkedési sebesség, az oldalkormány, a magassági kormány használata (az orrkerék biztosítása), és a teljesítményszintek megfelelő alkalmazása
A szél hatása (beleértve a keresztirányú komponenst)
A fékszárnyak hatása (beleértve a döntést, hogy használják-e, és hogy milyen mértékben megengedhető a használata)
A földfelszín és emelkedésének hatása a felszálláshoz történő nekifutás hosszára
A tömegnek, a repülőgép térbeli helyzetének és a hőmérsékletnek a hatása a felszállási és az emelkedési teljesítményre
Felszállás előtti ellenőrzések
ATC eljárások (felszállás előtt)
Gyakorlatok felszállás közben és után
Zajcsökkentési eljárások
Farokkerékre vonatkozó megfontolások (ha farokkerekes a repülőgép)
Megfontolások/eljárások rövid felszállópályáról/puha talajról történő felszállás esetén

VÉSZHELYZETEK

Megszakított felszállás
Motor/hajtóműhiba felszállás után
Repülőgép-vezetői tevékenység és ATC eljárások
Szokásos hibák

12. REPÜLÉSI FELADAT

FELSZÁLLÁS ÉS EMELKEDÉS HOSSZÚFAL EGY ADOTT PONTJÁRA

Felszállás előtti ellenőrzések
Felszállás szembeszélben
Az orrkerék biztosítása
Felszállás oldalszélben
Gyakorlatok felszállás közben és után
Eljárások/technikák rövid felszállópályáról/puha talajról történő felszállás esetén (beleértve a teljesítmény-számításokat is)
Zajcsökkentési eljárások
Repülőgép-vezetői tevékenység

13. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

A FORGALMI KÖR, MEGKÖZELÍTÉS ÉS LESZÁLLÁS

Célok:
A hosszú fal, rövid fal, megközelítés – pozíció és gyakorlatok
A végső megközelítést és a leszállási hosszat befolyásoló tényezők
A tömeg hatása
A magasság és a hőmérséklet hatása
A szél hatása
A fékszárnyak hatása

A leszállás
A földfelszín és emelkedésének hatása a leszállási hosszra

A megközelítés és a leszállás típusai:
Teljesítménnyel
Oldalszélben

Fékszárny nélkül (a tanfolyam megfelelő szakaszában)
Siklással
Rövid leszállópályára
Puha talajra
Megfontolások farokkerekes repülőgépeknél (ha szükséges)
Megszakított megközelítés
A hajtómű/motor kezelése
Légijármű által keltett örvények tudatosítása a pilótával
A szélnyírás tudatosítása
Repülőgép-vezetői tevékenység és ATC eljárások
Elrontott leszállás/átstartolás
Külön hangsúlyozva az éber odafigyelés fontosságát
Szokásos hibák

13. REPÜLÉSI FELADAT

A FORGALMI KÖR, MEGKÖZELÍTÉS ÉS LESZÁLLÁS

Eljárások a forgalmi körön - hosszú fal, rövid fal
Megközelítés és leszállás hajtómű-teljesítménnyel
Az orrkerék biztosítása
A szél hatása a megközelítési és földetérési sebességekre, a fékszárnyak használata
Megközelítés és leszállás keresztszélben
Sikló megközelítés és leszállás
Megközelítés és leszállás fékszárny nélkül (rövid távú leszállás és leszállás puha talajra)
Rövid távú leszállás és puha talajfogási technikák
Leszállás főfutóra (farokkerekes repülőgépek)
Megszakított megközelítés/átstartolás
Elrontott leszállás/átstartolás
Zajcsökkentő eljárások
Repülőgép-vezetői tevékenység

14. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

ELSŐ EGEYDÜL REPÜLÉS ÉS AZ ISMERETEK MEGSZILÁRDÍTÁSA

A tételek összefoglalása, amelyeket érinteni kell, mielőtt az első egyedüli repülésre elküldik a növendéket.

MEGJEGYZÉS: Az első egyedül repülés után a következőkre kell kiterjednie a tanfolyamnak:

A forgalmi kör elhagyásának és a hozzá való csatlakozásnak az eljárásai
A környék (korlátozások, ellenőrzött légtér stb.)
Fordulók mágneses iránytű használatával
QDM jelentése és használata
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

14. REPÜLÉSI FELADAT

ELSŐ EGEYDÜL REPÜLÉS ÉS AZ ISMERETEK MEGSZILÁRDÍTÁSA

Az első egyedül repülés után a következőkre kell kiterjednie a tanfolyamnak:

A forgalmi kör elhagyásának és a hozzá való csatlakozásnak az eljárásai
A környék (korlátozások, ellenőrzött légtér stb.)
Fordulók mágneses iránytű használatával
QDM-ek megkérése (mágneses géptengely irányszög)
Repülőgép-vezetői tevékenység

15. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

FORDULÓK HALADÓ SZINTEN

Célok:
A repülőgépre ható erők
A hajtómű-teljesítmény használata
A terhelési többes hatása:
Szerkezeti megfontolások
Megnövekedett átesési sebesség
Élettani hatások
A forduló mértéke és sugara
Meredek, vízszintes, süllyedő és emelkedő fordulók
Átesés a fordulóban
Dugóhúzózás a fordulóból* – Visszavétel a kezdeti szakaszban
Zuhanóspirál*
Szokatlan géphelyzetek és visszavétel
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

*Fokozottan figyelembe kell venni a manőver-korlátozásokat és a tömeg ill. egyensúlyi korlátozások kapcsán, valamint bármely más, dugóhúzó gyakorlási céllal történő megkezdésének korlátozásai kapcsán ismerni kell az üzemben tartó kézikönyvét/légiüzemeltetési utasítást vagy a pilóta üzemeltetési kézikönyvét.

15. REPÜLÉSI FELADAT

FORDULÓK HALADÓ SZINTEN

Vízszintes, süllyedő és emelkedő meredek fordulók
Átesés a fordulóban
Zuhanóspirál*
Dugóhúzózás a fordulóból
Visszavétel szokatlan géphelyzetekből
Maximális mértékű fordulók
Repülőgép-vezetői tevékenység

16. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

KÉNYSZERLESZÁLLÁS HAJTÓMŰ-TELJESÍTMÉNY NÉLKÜL

Célok:
Kényszerleszállási terület kiválasztása
Felkészülés a terv megváltozására
Siklási távolság – megfontolások
A süllyedés megtervezése
Kulcspozíciók
Motor/hajtóműhiba ellenőrzések
A rádió használata – R/T „Segélyhívó” eljárás
A rövid fal
A végső megközelítés

Átstartolás
Megfontolandó kérdések leszálláskor
Leszállás utáni tevékenységek – A repülőgép biztonsága
A motor/hajtóműhiba okai
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

16. REPÜLÉSI FELADAT

KÉNYSZERLESZÁLLÁS HAJTÓMŰ-TELJESÍTMÉNY NÉLKÜL

Eljárások kényszerleszállás esetén

Leszállási terület kiválasztása:
Felkészülés a terv megváltozására
Megfontolások a vitorlázási távolságot illetően
A süllyedés megtervezése:
Kulcspozíciók
Motor/hajtóműhiba ellenőrzések
Motor/hajtómű-hűtésre vonatkozó óvintézkedések
A rádió használata
A rövid fal
A végső megközelítés
A leszállás) Ha a feladatot
Leszállás utáni tevékenységek:) egy repülőtéren
Repülőgép biztonságba helyezése) hajtják végre
Repülőgép-vezetői tevékenység

17. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

ELŐVIGYÁZATOSSÁGBÓL TÖRTÉNŐ LESZÁLLÁS

Célok:
Az elővigyázatosságból történő leszállást szükségessé tevő esetek (repülés közbeni körülmények):
Leszállási terület kiválasztása és kommunikáció (R/T eljárás)
A terület felmérése a magasból
Szimulált megközelítés
Visszaemelkedés
Leszállás egy átlagos repülőtéren
Leszállás egy használaton kívüli repülőtéren
Leszállás egy átlagos mezőn
Forgalmi kör és megközelítés
Leszállás utáni tevékenységek:
Repülőgép biztonsága
Repülőgép-vezetői tevékenység
Szokásos hibák

17. REPÜLÉSI FELADAT

ELŐVIGYÁZATOSSÁGBÓL TÖRTÉNŐ LESZÁLLÁS

Az elővigyázatosságból történő leszállást szükségessé tevő esetek (repülés közbeni körülmények):
Leszállási terület kiválasztása
A terület felmérése a magasból
Szimulált megközelítés
Visszaemelkedés
Leszállás egy átlagos repülőtéren
Leszállás egy használaton kívüli repülőtéren
Leszállás egy átlagos mezőn
Forgalmi kör és megközelítés
Leszállás utáni tevékenységek:
Repülőgép biztonsága
Repülőgép-vezetői tevékenység

18A. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

NAVIGÁCIÓ

Repülés tervezés

Célok:
Időjárás előrejelzések és a jelenlegi időjárás
Térképek kiválasztása és felkészülés:

Az útvonal megválasztása:
Szabályozott/ellenőrzött légtér
Veszélyes, tiltott és korlátozott légterek
Biztonságos magasságok

Számítások:
Mágneses géptengely-irányszög(ek) (heading(ek)) és útvonali idő(k)
Üzemanyag fogyasztás
Tömeg és súlypont
Tömeg és teljesítmény

Repülési tájékoztatások:
NOTAM-ok stb.
A kívánt rádió frekvenciák feljegyzése
Kitérő repülőterek kiválasztása
Repülőgép dokumentációja

A repülés bejelentése:
Repülőgép lefoglalása
Repülési tervek

Indulás repülőtérről
A pilótafülke munkaterheinek megszervezése

Indulási eljárások
Magasságmérő beállításai
A géptengely-irányszög (heading) beállítási eljárásának meghatározása
A várható érkezési idő (ETA) feljegyzése

Útvonalon:
Térképolvasás – jellemző felszíni alakzatok azonosítása
A magasság és a géptengely-irányszög (heading) tartása
A várható érkezési idő (ETA) és a géptengely-irányszög (heading) felülvizsgálata, a szél hatásának, az oldaleltérítési szögnek és a földfölötti sebességnek az ellenőrzése
Napló vezetése
Rádió használata (beleértve a VDF-et, ha van)
Minimális időjárási feltételek a repülés folytatására
Repülés közbeni döntések, követendő eljárás, ha kitérő repülőtérre kell repülni
Üzemeltetés szabályozott/ellenőrzött légtérben
A belépés, áthaladás és elhagyás során alkalmazandó eljárások
Navigáció a legalacsonyabb repülési magasságon
Navigációs pozíció meghatározási eljárás bizonytalansága) Beleértve az R/T
Elvétett navigációs eljárás) eljárást
Földi rádió-navigációs berendezések használata
Érkezési eljárások
A repülőtér iskolaköréhez való csatlakozás eljárása:
Magasságmérő beállítása, ATC kapcsolattartás, R/T eljárás stb.
Csatlakozás a forgalmi körhöz (ellenőrzött/nem ellenőrzött légterű repülőtereknél)
Körözési eljárások
Parkolási eljárások
A repülőgép biztonsága, üzemanyag feltöltés és a repülőgép leadása

18A. REPÜLÉSI FELADAT

NAVIGÁCIÓ

Repüléstervezés:
Időjárás előrejelzések és a jelenlegi időjárás
Térképek kiválasztása és felkészülés:
Az útvonal megválasztása
Szabályozott/ellenőrzött légtér
Veszélyes, tiltott és korlátozott légterek
Biztonságos magasságok

Számítások:
Mágneses géptengely-irányszög(ek) (heading(ek)) és útvonali idő(k)
Üzemanyag fogyasztás
Tömeg és súlypont
Tömeg és teljesítmény

Repülési tájékoztatások:
NOTAM-ok stb.
A kívánt rádió frekvenciák feljegyzése
Kitérő repülőterek kiválasztása
Repülőgép dokumentációja

A repülés bejelentése:
Repülés engedélyezési eljárások (ahogy szükséges)
Repülési tervek

INDULÁS REPÜLŐTÉRRŐL

A pilótafülke munkaterheinek megszervezése
Indulási eljárások:
Magasságmérő beállításai

Útvonalon:
A várható érkezési idő(k) (ETA) feljegyzése
A szél hatásának, oldaleltérítési szögnek és a földfölötti sebességnek az ellenőrzése
A magasság és a géptengely-irányszög (heading) tartása
A várható érkezési idő (ETA) és a géptengely-irányszög (heading) felülvizsgálata
Napló vezetése
Rádió használata (beleértve a VDF-et, ha van)
Minimális időjárási feltételek a repülés folytatására
Repülés közbeni döntések,
Követendő eljárás, ha kitérő repülőtérre kell repülni
Üzemeltetés szabályozott/ellenőrzött légtérben
A belépés, áthaladás és elhagyás során alkalmazandó eljárások
Navigációs pozíció meghatározási eljárás bizonytalansága
Elvétett navigációs eljárás
Földi rádió-navigációs berendezések használata
Érkezési eljárások:
A repülőtér iskolaköréhez való csatlakozás eljárása:
Magasságmérő beállítása, ATC kapcsolattartás stb.
Csatlakozás a forgalmi körhöz
Körözési eljárások
Parkolási eljárások
A repülőgép biztonsága
Üzemanyag feltöltés
A repülőgép leadása

18B. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

NAVIGÁCIÓ ALACSONYABB REPÜLÉSI MAGASSÁGOKON ÉS CSÖKKENT LÁTÁSI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT

Célok:

Általános megfontolások:
Tervezési követelmények a belépő és kilépő pontokon át történő repülésekre
ATC szabályok, pilóták minősítése és a légijármű felszerelése
Belépő és kilépő pontok, valamint olyan területek, ahol speciális helyi szabályok érvényesek

Szoktatás az alacsonyabb repülési szinten való repüléshez:
Süllyedés előtti teendők
Vizuális benyomások és a magasság tartása alacsony repülési szinten
A sebesség és a tehetetlenség hatása fordulók közben
A szél és a turbulencia hatása

Repülés alacsony repülési szinten:
Az időjárással kapcsolatos megfontolások
Alacsony felhőalap és jó látástávolság esetén
Alacsony felhőalap és rossz látástávolság esetén
A közepes és erős zivatarok elkerülése
A csapadék hatásai
Csatlakozás a forgalmi körhöz
Forgalmi kör, megközelítés és leszállás rossz idő esetén

Repülőgép-vezetői tevékenység

18B. REPÜLÉSI FELADAT

NAVIGÁCIÓ ALACSONYABB REPÜLÉSI SZINTEKEN

Szoktatás az alacsonyabb repülési szinten való repüléshez:
Belépő és kilépő pontok, valamint olyan területek, ahol speciális helyi szabályok érvényesek
Süllyedés előtti teendők
Vizuális benyomások és a magasság tartása alacsony repülési szinten
Vizuális benyomások és a magasság tartása alacsony repülési szinten
A sebesség és a tehetetlenség hatása fordulók közben
A szél és a turbulencia hatása
Az alacsony repülési szinteken való üzemelés veszélyei
Üzem alacsony repülési szinten:
Az időjárással kapcsolatos megfontolások
Alacsony felhőalap és jó látástávolság
Alacsony felhőalap és rossz látástávolság
A közepes és erős zivatarok elkerülése
A csapadék hatásai (pályairányú látástávolság)
Csatlakozás a forgalmi körhöz
Forgalmi kör, megközelítés és leszállás rossz idő esetén
Repülőgép-vezetői tevékenység

18C. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

RÁDIÓ-NAVIGÁCIÓS ESZKÖZÖK HASZNÁLATA VFR KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT

Célok:

a. VHF körsugárzó (VOR) használata
- VOR állomások rendelkezésre állása, AIP
- a jel vételének hatósugara
  - kiválasztás és azonosítás
- radiálok és a számozás módszere
- 360 fokos irányválasztó (OBS) használata
- TO/FROM jelzés, az állomás átrepülése
- a radiál kiválasztása, elfogása és megtartása
- pozíció meghatározása két VOR adó segítségével

b. Az automatikus rádióirány-kereső (ADF) használata
- NDB állomások rendelkezésre állása, AIP
- a jel vételének hatósugara
  - kiválasztás és azonosítás
- elhelyezkedés a rádió-jeladóhoz képest
- célra repülés

c. URH iránykereső (VHF/DF) használata
- rendelkezésre állás, AIP
- adásvételi eljárások
- QDM és QTE megkérése

d. Radarok használata
- a szolgáltatás rendelkezésre állása és ellátottság, AIS
- a szolgáltatás típusai
- adásvételi eljárások és a transzponder használata
  - mód kiválasztása
  - vészhelyzeti kódok

e. Távolságmérő berendezés (DME) használata
- rendelkezésre állás, AIP
- üzemmódok
- korlátozásai

18C. REPÜLÉSI FELADAT

RÁDIÓ-NAVIGÁCIÓ

a. VHF körsugárzó (VOR) használata
- rendelkezésre állás, AIP, frekvenciák
- kiválasztás és azonosítás
- 360 fokos irányválasztó (OBS)
- TO/FROM jelzés, tájékozódás
- irányeltérés jelző műszer (CDI)
- a radiál meghatározása
- a radiál elfogása és megtartása
- VOR átrepülés
- fix pozíció meghatározása két VOR adó segítségével

b. Az automatikus rádióirány-kereső (ADF) és a körsugárzó rádiónavigációs állomás használata
- rendelkezésre állás, AIP, frekvenciák
- kiválasztás és azonosítás
- elhelyezkedés a rádió-jeladóhoz képest
- célra repülés

c. URH iránykereső (VHF/DF) használata
- rendelkezésre állás, AIP, frekvenciák
- eljárások és rádió-összeköttetés
- QDM megkérése és célra repülés

d. Útvonali/közelkörzeti radar használata
- rendelkezésre állás, AIP
- adásvételi eljárások és rádió-összeköttetés
- a pilóta felelőssége
- másodlagos légtérellenőrző radar
- transzponderek
- kód kiválasztása
- lekérdezés és válasz

e. Távolságmérő berendezés (DME) használata
- állomás kiválasztása és azonosítása
- üzemmódok

f. Területi navigációs berendezések használata, műholdas navigációs rendszerek (RNAV – SATNAV)
- beállításuk
- üzemeltetésük
- értelmezésük

19. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

BEVEZETÉS A MŰSZERREPÜLÉSBE

Célok:
Repülési műszerek
Élettani megfontolások
Műszerek által mutatott értékek értelmezése és feldolgozása
Térbeli helyzet megállapítása műszeres repülésben
Bólintás kijelzése
Dőléshelyzet kijelzése
A számlap különböző megjelenítései
Bevezetés a műhorizont használatába
Bólintási szöghelyzet
Dőléshelyzet
A géptengely-irányszög (heading) tartása és kitrimmelt repülés
A műszerek korlátai (beleértve a rendszerek működési hibáit)

TÉRBELI HELYZET, HAJTÓMŰ TELJESÍTMÉNY ÉS REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNY

Térbeli helyzet megállapítása műszeres repülésben:
Hajtómű-ellenőrző műszerek
Repülésellenőrző műszerek
A teljesítmény és a konfiguráció megváltoztatásának hatása
A műszerkijelzések keresztellenőrzése
A műszerek által jelzett értékek értelmezése és feldolgozása
Közvetlen és közvetett kijelzések (Repülésellenőrző műszerek)
Műszerek késése
A műszerfal szelektív pásztázása

ALAPVETŐ REPÜLÉSI MANŐVEREK (TELJES MŰSZERFAL HASZNÁLATA)

Egyenes vonalú, vízszintes repülés, különböző sebességekkel és repülőgép konfigurációkkal
Emelkedés
Süllyedés
Szabványos fordulók
Vízszintes)
Emelkedő) repülés megadott géptengely-irányszögekre (headingekre)
Süllyedő)

19. REPÜLÉSI FELADAT

BEVEZETÉS A MŰSZERREPÜLÉSBE

Élettani érzetek
Műszerek által mutatott értékek értelmezése és feldolgozása
Térbeli műszeres repülés
Bólintási szöghelyzet
Dőléshelyzet
A géptengely-irányszög (heading) tartása és kiegyensúlyozott repülés
Térbeli műszeres repülés
A teljesítmény és a konfiguráció megváltoztatásának hatása
A műszerek keresztellenőrzése
A műszerfal szelektív pásztázása

ALAPVETŐ REPÜLÉSI MANŐVEREK (TELJES MŰSZERFAL HASZNÁLATA)

Egyenes vonalú, vízszintes repülés, különböző sebességekkel és repülőgép konfigurációkkal
Emelkedés
Süllyedés
Szabványos fordulók
Vízszintes)
Emelkedő) megadott géptengely-irányszögekre (headingekre)
Süllyedő)

20. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

AZ ÉJSZAKAI REPÜLÉS ALAPJAI

A következő pontokat kell teljesíteni, mielőtt a növendéket elküldik az első egyedüli éjszakai repülésre:

Indítási eljárások
Helyi eljárások – beleértve a rádió összeköttetést
Gurulás
Parkolási terület és gurulóút fényei
A sebességek és távolságok megítélése
A gurulóút fényeinek használata
A veszélyek elkerülése – az akadályok kivilágítása
Műszerellenőrzések
Várakozási pont – a repülőgép fényeinek be/kikapcsolási eljárásai
Kezdeti hozzászoktatás az éjszakai repüléshez
Tájékozódás a helyi környezetben
Más légijármű fényeinek jelentősége
Földi akadályfények
Repülőgép vezetési feladatainak megosztása – külső/műszeres referencia pontok
Eljárás a forgalmi körhöz való újbóli csatlakozásnál
A repülőtér fényei – Bevezető és futópálya fények (beleértve a VASI-t és a PAPI-t)
Küszöb fények
Bevezető fények
Optikai siklópálya jelző rendszerek

FORGALMI KÖRÖK ÉJSZAKA

Felszállás és emelkedés
- Kigurulás felszállási pontra
- Vizuális referencia pontok a felszállási nekifutás során
- Átváltás a műszerek használatára
- A kezdeti emelkedés stabilizálása
- A repülési műszerek használata
- Műszeres emelkedés és az első forduló megkezdése

A forgalmi kör
- A repülőgép pozíciójának meghatározása– a futópálya fényeinek segítségével
- Az iskolakör és környezet folyamatos figyelése
- Megközelítés megkezdése és a futópálya fényeinek értelmezése
- A repülőgép pozíciójának meghatározása
- A futópálya fények és a VASI (vagy PAPI) változó képe
- Ráállás a megfelelő megközelítési pályára
- Az átstartolás

Megközelítés és leszállás
- A repülőgép pozíciójának meghatározása, rövid fal és végső megközelítés
- A szél napi változásának hatása
- A leszállófények használata
- A kilebegtetés és a földetérés
- Legurulás
- A futópálya elhagyása – a sebesség szabályozása

Megszakított megközelítés
- A műszerek használata
- A repülőgép ismételt pozícionálása a forgalmi körön

ÉJSZAKAI NAVIGÁCIÓ

Különleges hangsúly a repülés-tervezésen
Kiválasztani az éjszaka is látható terepalakzatokat
- Akadályfények (magas oszlopok, kémények)
- A pilótafülke fényeinek hatása a térkép színeire
- Földi rádió-navigációs állomások használata
- A holdfény hatása az éjszakai látási viszonyokra

Hangsúly a „minimális biztonságos magasság” fenntartásán
Kitérő repülőterek – korlátozott rendelkezésre állás
Az időjárás elromlásának korlátozott felismerése
Teendők eltévedés esetén

ÉJSZAKAI VÉSZHELYZETEK

A rádió meghibásodása
A kifutópálya fényeinek meghibásodása
A repülőgép leszállófényeinek meghibásodása
A repülőgép belső világításának meghibásodása
A repülőgép navigációs fényeinek meghibásodása
A teljes elektronikus rendszer meghibásodása
Megszakított felszállás
Hajtómű/motorhiba
Követendő eljárás, ha a kifutópályán akadály van

51. függelék
Repülésoktató (FI)/Műszerrepülés oktató (IRI) ismeretmegújító tanfolyam
(Lásd 1.355 pont)

1 A JAA tagállamokban nyújtott FI/IRI ismeretmegújító tanfolyamok szervezése során legyenek tekintettel a földrajzi elhelyezkedésre, a résztvevők számára és a megrendezendő tanfolyamok szükséges gyakoriságára az egész érintett államban.

2 A tanfolyamok tartsanak legalább két napig, a résztvevők számára kötelező a tanfolyam egészén részt venni, így a kiscsoportos megbeszéléseken és gyakorlatokon is. Meg kell fontolni különböző szempontokat, például, hogy más légijármű kategóriára jogosítással rendelkező személyek részt vegyenek-e a tanfolyamon.

3 Előadóként vegyen részt a tanfolyamon néhány olyan tapasztalt FI/IRI, aki jelenleg is oktat repülést, és a meghosszabbítási követelményekről valamint a modern oktatói technikákról gyakorlati ismeretekkel rendelkezik.

4 A jelenléti ívet (lásd IEM 1.355) a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szerint a tanfolyam szervezője tölti ki, és írja alá, ha a FI/IRI megjelent és megfelelően részt vett a tanfolyamon.

5 Az FI/IRI ismeretmegújító tanfolyam tartalmát az alábbiak közül kell kiválasztani:

a. új és/vagy hatályos szabályok/jogszabályok, hangsúlyozva a JAR-FCL és a JAR-OPS követelményeket;

b. oktatás és tanulás;

c. oktatási technikák;

d. az oktató szerepe;

e. egyéb jogszabályi követelmények;

f. emberi tényezők;

g. repülésbiztonság, események és balesetek megelőzése;

h. repülőgép-vezetői tevékenység;

i. jogi szempontok és a kikényszerítés eljárásai;

k. műszerrepülés oktatás; és

l. időjárással kapcsolatos témák, beleértve a szétosztás módszereit.

m. a légiközlekedési hatóság által kiválasztott bármely további téma.

Az előadásokon legyen 45 percnyi idő az előadásra, és 15 perc a kérdésekre. Ajánlott szemléltető eszközök használata, illetve interaktív videó és más oktatási segédeszközök alkalmazása a kiscsoportos beszélgetések/gyakorlatok során (ahol rendelkezésre áll).

52. függelék
Repülés-oktatói jogosítás (FI(A)) – Meghosszabbítási és megújítási űrlap
(Lásd 1.355 pont)

Repülés-oktatói jogosítás (FI(A)) – Meghosszabbítási és megújítási űrlap Flight Instructor Rating (FI(A)) – Revalidation and Renewal Form				
Oktatói repülési tapasztalat Instructional Flying Experience				
Az utolsó 36 hónapban repült oktatási idő: Instructors applying for revalidation of the Flight Instructor Rating should enter the instructional hours flown during the preceding 36 months:				
Egymotoros repülőgéppel: Single-engine:		**Többmotoros repülőgéppel:** Multi-engine:		**Műszerrepülés oktatás:** Instrument:
Nappal Day	**Éjszaka** Night	**Nappal** Day	**Éjszaka** Night	
Összes oktatási repült idő (az utolsó 36 hónapban): Total instructional hours (preceding 36 months):				
Összes oktatási repült idő (az utolsó 12 hónapban): Total instructional hours (preceding 12 months):				

Repülés oktató ismeretmegújító tanfolyam Flight Instructor Refresher Seminar

1	**Igazoljuk, hogy a lent megnevezett személy a hatóság által jóváhagyott repülés oktató ismeretmegújító elméleti tanfolyamon részt vett.** This is to certify that the undersigned attended a Flight Instructor Seminar approved by the Authority

2	**A résztvevő személyi adatai:** Attendee's personal particulars:	
	Név: Name:	**Cím:** Address:
	Szakszolgálati engedély száma: Licence number:	**Az oktatói jogosítás lejárati ideje:** Exp. Date of FI(A) rating:

3	**A tanfolyam adatai:** Seminar particulars:	
	A tanfolyam ideje: Date/s of seminar:	**Helye:** Place:

4	**A felelős szervező nyilatkozata:** Declaration by the responsible organiser:	
	Kijelentem, hogy a megadott adatok a valóságnak megfelelnek, és a repülés oktató ismeretmegújító tanfolyam a hatóság által jóváhagyott formában került levezetésre. I certify that the above data are correct and that the Flight Instructor Seminar was carried out as approved by the Authority.	
	Az engedélyezés dátuma és száma: Date and number of approval:	**A szervező neve (nagybetűvel):** Name of organiser (block letters):
	Dátum és Hely: Date and Place:	**Aláírás:** Signature:

5	**A résztvevő nyilatkozata:** Declaration by the attendee:
Kijelentem, hogy az 1-3 pontban lévő adatok a valóságnak megfelelnek: I confirm the data under 1 through 3	
A résztvevő aláírása: Attendee's signature:	

Készség ellenőrzés: Proficiency check:	
…….. (név) a készség ellenőrző vizsgarepülésen megfelelt. (Name of applicant) has given proof of flying instructional ability during a proficiency check flight. This was done to my satisfaction.	
Repült idő: Flying time:	**Repülőgép/Szimulátor:** Aeroplane/Sim. Used:
Feladat: Main excercise:	
Repülés oktató vizsgáztató neve: Name of FIE:	**Szakszolgálati engedély száma:** Licence number:
Dátum és hely: Date and place:	**Aláírás:** Signature:

53. függelék
Tanfolyam típusjogosítás oktató jogosítás megszerzéséhez többpilótás repülőgépre (TRI)(MPA)
(Lásd 1.365 pont, 27. függelék)

A TANFOLYAM CÉLKITŐZÉSE

1 A tanfolyamot úgy kell összeállítani, hogy megfelelő képzést nyújtson a kérelmezőnek elméleti oktatási ismeretekből, repülés-oktatási ismeretekből, földi repülésgyakorló berendezésen történő oktatásból, hogy típus jogosítás kiadása céljából képzést végezhessen bármely olyan többpilótás repülőgépen, amely repülőgéptípusra ki van képezve (lásd 1.365 pont).

1. RÉSZ
OKTATÁS ÉS TANULÁS

Tétel száma

1 TANULÁSI FOLYAMAT

Motiváció
Érzékelés és megértés
Memória és használata
Szokások és átvitel
A tanulás akadályai
A tanulás ösztönzése
Tanulási módszerek
A tanulás mértéke

2 OKTATÁSI FOLYAMAT

A hatékony oktatás összetevői
Az oktatói tevékenység megtervezése
Oktatási módszerek
Oktatás az „ismerttől” az „ismeretlenig”
Az „óratervek” használata

3 KÉPZÉSI FILOZÓFIÁK

A strukturált (jóváhagyott) képzési tanfolyamok értéke
Az előre megtervezett tematika fontossága
Az elméleti tudás és a repülésoktatás összekapcsolása

4 AZ ALKALMAZOTT OKTATÁS TECHNIKÁI

a. Elméleti ismeretek - Tantermi oktatási technikák
Képzési segédeszközök használata
Csoportos előadások
Egyéni eligazítások
Növendékek részvétele/megbeszélések

b. REPÜLÉS – Repülés közben alkalmazandó oktatási technikák
A repülési/pilótafülke környezet
Az alkalmazott oktatás technikái
Repülés utáni, és közbeni ítélőképesség és döntéshozás

5 A NÖVENDÉKEK ÉRTÉKELÉSE ÉS VIZSGÁZTATÁSA

a. A növendékek teljesítményének értékelése

Az előrehaladást ellenőrző vizsgák szerepe
A tudás felidézése
A tudás átalakítása mély megértéssé
A mély megértés átalakítása tudatos tevékenységekké
Az igény, hogy az előrehaladás gyorsaságát értékeljük

b. A növedékek hibáinak elemzése

A hibák okainak megállapítása
Először a nagy hiányosságok, és csak utána a kisebbek kezelése
A túlzott mértékű kritizálás elkerülése
A tömör és világos kommunikáció szükségessége

6 A KÉPZÉSI PROGRAM KIALAKÍTÁSA

Az órák megtervezése
Felkészülés
Magyarázatok és demonstráció
A növendékek részvétele és gyakorlás
Értékelés

7 AZ EMBERI TELJESÍTŐKÉPESSÉG ÉS KORLÁTAI A REPÜLÉSOKTATÁSBAN

Élettani tényezők
Pszichológiai tényezők
Az emberi információ feldolgozási folyamat
Viselkedésformák
Az ítélőképesség és döntéshozási képesség kialakulása

8 VESZÉLYEK, AMIKET A REPÜLŐGÉPEN, REPÜLÉS SORÁN SZIMULÁLT RENDSZERHIBÁK ÉS ÜZEMZAVAROK OKOZHATNAK

A biztonságos magasság kiválasztása
A „zsigeri szinten” begyakorolt eljárások fontossága
Folyamatoson tudatában lenni a repülőgép helyzetének
Ragaszkodás a helyes eljárásokhoz

9 AZ OKTATÁS ADMINISZTRÁLÁSA

Repülési/elméleti oktatás nyilvántartása
A pilóta személyes hajózónaplója
A repülési/földi tanterv
Tananyag
Hivatalos nyomtatványok
Légiüzemeltetési utasítás
Repülésre felhatalmazó dokumentációk
Légijármű dokumentumai
A magánpilóta szakszolgálati engedélyek szabályzása

2. RÉSZ

MŰSZAKI OKTATÁS

1 A tanfolyam kapcsolódjon ahhoz a repülőgép típushoz, amelyen a kérelmező oktatni akar. A képzési program adja meg a teljes elméleti képzés részleteit.

2 A képzés repülő-személyzet együttműködési vonatkozásaihoz kapcsolódó emberi tényezők azonosítása és alkalmazása (az ATPL 040. tematikájában megadott tényezők közül).

3 Az oktatási program a repülőgép típus szempontjából alkalmazható képzési feladatokat tartalmazzon.

4 A TRI jogosítás kérelmezőjét úgy kell tanítani, hogy hozzászokjon, onnan oktat, ahol általában a másodpilóta ül.

Képzési feladatok

5 Repülési szimulátor

A *-gal jelölt tételeket repülőgépen kell végrehajtani, ha repülési szimulátor nem áll rendelkezésre.

a. checklist-ek használata, a rádiók, rádió-navigációs berendezések beállítása;
b. hajtóművek/motorok indítása;
c.* felszállás előtti ellenőrzések;
d.* műszeres felszállás, átváltás műszerrepülésre felszállás után;
e. felszállás keresztszélben;
f. hajtómű/motorhiba felszállás közben a V_1 és V_2 sebességek között;
g. megszakított felszállás a V_1 sebesség elérése előtt;
h. rángás nagy Mach-számnál (buffeting), különös repülési jellemzők (ha szükséges);
i.* nagy bedöntésű, éles fordulók;
j.* kivétel az átesést megközelítő helyzetből/felszállási, leszállási konfigurációban és behúzott futóval, fékszárnnyal;
k. műszeres megközelítés a megkívánt minimális elhatározási magasságig (DH) vagy a minimális süllyedési magasságig (MDA/MDH), úgy, hogy megközelítés és leszállás vagy átstartolás során egy hajtóművet kézileg szimuláltan üzemképtelen állapotba állítanak;
l. megszakított leszállás és átstartolás; és
m. leszállás oldalszélben.

CAT II és III üzemben, ha alkalmazható

6 a. műszeres precíziós megközelítések, ebből automatikus átstartolás, tolóerő-automatával és flight directorral (FD), a légijármű berendezései vagy földi berendezések hibája miatt;
b. átstartolás időjárási körülmények miatt;
c. átstartolás elhatározási magasságon, oka: eltolt helyzet a pálya középvonalához képest; és
d. a CAT II/III megközelítések közül az egyiknek leszállással kell végződnie.

Repülőgép (nem alkalmazható SFI(A) felhatalmazást kérelmezők esetében vagy TRI(A) kapcsán a ZFTT keretében)

7 a. ismerkedés a kormányszervekkel a külső ellenőrzés során;
b. checklist-ek használata; a rádiók, rádió-navigációs berendezések beállítása; hajtóművek/motorok indítása;
c. gurulás;
d. felszállás;
e. hajtómű/motorhiba felszállás során, röviddel a V_2 elérése után, és az emelkedő helyzet elérése után;
f. más vészhelyzeti eljárások (ha szükségesek);
g. átstartolás a megkívánt minimális elhatározási magasságról, miközben egy hajtómű/motor szimuláltan üzemképtelen; és
h. leszállás, miközben egy (a kritikus) hajtómű/motor szimuláltan üzemképtelen.

8 Nulla repülési idős képzésre minősített és jóváhagyott repülési szimulátor (korlátozott TRI(A)-hoz)

a. ismerkedés a kormányszervekkel a külső ellenőrzés során;
b. checklist-ek használata; a rádiók, rádió-navigációs berendezések beállítása; hajtóművek indítása;
c. gurulás;
d. felszállás;
e. hajtóműhiba felszállás során, röviddel a V_2 elérése után; és az emelkedő helyzet elérése után;
f. más vészhelyzeti eljárások (ha szükségesek);
g. átstartolás a megkívánt minimális elhatározási magasságról, miközben egy hajtómű/motor szimuláltan üzemképtelen; és
h. leszállás, miközben egy (a kritikus) hajtómű/motor szimuláltan üzemképtelen.

54. függelék
Tanfolyam az egypilótás, többmotoros osztályjogosítás oktató jogosítás (repülőgép) megszerzéséhez (CRI(SPA))
(Lásd 1.380 pont, 28. függelék)

A TANFOLYAM CÉLKITŐZÉSE

1 A tanfolyam célkitűzése, hogy megfelelő képzést nyújtson a kérelmezőnek elméleti oktatási ismeretekből és repülés-oktatási ismeretekből, hogy így oktathasson egypilótás többmotoros osztály jogosítás kiadását célzó képzésben.

FÖLDI KÉPZÉS

2 Ez a tematika csak a többmotoros repülőgépeken történő képzésekkel foglalkozik. Ezért azokat az ismereteket, amelyek közösek az egy- és többmotoros repülőgépeknél, szükség szerint át kell nézni, hogy így lefedjék a repülőgép azon kezelési és üzemeltetési ismereteit, amelyek az összes motor üzemképessége esetén alkalmazandók. Ehhez a repülés oktatói tanfolyam (50. függelék) földi tantárgyak tematikájának vonatkozó szakaszait kell alkalmazni. További a földi képzés tartalmazzon 25 óra tantermi munkát, amelyben megtanítják a kérelmezőnek, hogy miként lehet átadni a növendékeknek azt a tudást, amire a többmotoros képzési tanfolyam repülési feladatok szakaszában szükségük lesz. Ez a rész fogja tartalmazni a repülési feladatok hosszú eligazítási feladatait.

1. RÉSZ
OKTATÁS ÉS TANULÁS

Tétel száma

1 TANULÁSI FOLYAMAT

Motiváció
Érzékelés és megértés
Memória és használata
Szokások és átvitel
A tanulás akadályai
A tanulás ösztönzése
Tanulási módszerek
A tanulás mértéke

2 OKTATÁSI FOLYAMAT

A hatékony oktatás összetevői
Az oktatói tevékenység megtervezése
Oktatási módszerek
Oktatás az „ismerttől” az „ismeretlenig”
Az „óratervek” használata

3 KÉPZÉSI FILOZÓFIÁK

A strukturált (jóváhagyott) képzési tanfolyamok értéke
Az előre megtervezett tematika fontossága
Az elméleti tudás és a repülésoktatás összekapcsolása

4 AZ ALKALMAZOTT OKTATÁS TECHNIKÁI

a. Elméleti ismeretek - Tantermi oktatási technikák

Képzési segédeszközök használata
Csoportos előadások
Egyéni eligazítások
Növendékek részvétele/megbeszélések

b. REPÜLÉS – Repülés közben alkalmazandó oktatási technikák
A repülési/pilótafülke környezet
Az alkalmazott oktatás technikái
Repülés utáni, és közbeni ítélőképesség és döntéshozás

5 A NÖVENDÉKEK ÉRTÉKELÉSE ÉS VIZSGÁZTATÁSA

a. A növendékek teljesítményének értékelése

Az előrehaladást ellenőrző vizsgák szerepe
A tudás felidézése
A tudás átalakítása mély megértéssé
A mély megértés átalakítása tudatos tevékenységekké
Az igény, hogy az előrehaladás gyorsaságát értékeljük

b. A növedékek hibáinak elemzése

A hibák okainak megállapítása
Először a nagy hiányosságok, és csak utána a kisebbek kezelése
A túlzott mértékű kritizálás elkerülése
A tömör és világos kommunikáció szükségessége

6 A KÉPZÉSI PROGRAM KIALAKÍTÁSA

Az órák megtervezése
Felkészülés
Magyarázatok és demonstráció
A növendékek részvétele és gyakorlás
Értékelés

7 AZ EMBERI TELJESÍTŐKÉPESSÉG ÉS KORLÁTAI A REPÜLÉSOKTATÁSBAN

Élettani tényezők
Pszichológiai tényezők
Az emberi információ feldolgozási folyamat
Viselkedésformák
Az ítélőképesség és döntéshozási képesség kialakulása

8 VESZÉLYEK, AMIKET A REPÜLŐGÉPEN, REPÜLÉS SORÁN A SZIMULÁLT RENDSZERHIBÁK ÉS ÜZEMZAVAROK OKOZHATNAK

A biztonságos magasság kiválasztása
A „zsigeri szinten” begyakorolt eljárások fontossága
Folyamatoson tudatában lenni a repülőgép helyzetének
Ragaszkodás a helyes eljárásokhoz

9 AZ OKTATÁS ADMINISZTRÁLÁSA

Repülési/elméleti oktatás nyilvántartása
A pilóta személyes hajózónaplója
A repülési/földi tanterv
Tananyag
Hivatalos nyomtatványok
Légiüzemeltetési utasítás
Repülésre felhatalmazó dokumentációk
Légijármű dokumentumai
A magánpilóta szakszolgálati engedélyek szabályzása

2. RÉSZ

ELMÉLETI ISMERETEK OKTATÁSÁNAK TEMATIKÁJA

A TANTERMI ÓRÁK AJÁNLOTT FELOSZTÁSA

Tanórák	Tantermi gyakorlati órák	Téma	Előrehaladást felmérő vizsga
1.00		Légiközlekedési jog	1.00
2.00		A teljesítmény, minden motor működőképes, beleértve tömeg- és egyensúlyszámítás	
2.00		Aszimmetrikus repülés, a repülés alapelvei	
2.00	2.00	A repülőgép vezetése aszimmetrikus repülésben, Minimális biztonságos sebesség, minimális kormányozhatósági sebesség Vitorlába állítás és visszaállítás alaphelyzetbe	
2.00		Teljesítmény az aszimmetrikus repülésben	1.00
2.00		Adott repülőgéptípus – a rendszerek működtetése A sárkány és a motor korlátozásai	1.00
4.00	5.00	Eligazítás a repülési feladatokhoz	
15.00	7.00		3.00
A tanfolyamon összesen	25.00 (beleértve az előrehaladást felmérő vizsgát)		

AZ ELMÉLETI TANTÁRGYAK TEMATIKÁJA

LÉGIKÖZLEKEDÉSI JOG

Repülőgép teljesítmény-csoportok definíciója (JAA).
A teljes teljesítmény súlyozásának módszerei

REPÜLÉS ASZIMMETRIKUS TELJESÍTMÉNNYEL

A REPÜLÉS ALAPELVEI

A PROBLÉMÁK

aszimmetria
a repülőgép vezetése
teljesítmény

ERŐK ÉS NYOMATÉKOK

a tolóerő vonalának eltolódása
aszimmetrikus erőmegoszlás a légcsavarlapáton
a légcsavar által okozott közegellenállás a meghibásodott motornál
a teljes közegellenállás növekedése
a felhajtóerő aszimmetriája
egyenetlen légcsavarszél hatása
a legyezőmozgás hatása vízszintes repülésnél és fordulóban
a tolóerő és az oldalkormány melléknyomatékai
a nyomatékokra gyakorolt hatás

A REPÜLŐGÉP VEZETÉSE ASZIMMETRIKUS TELJESÍTMÉNYNÉL

Az oldalkormány
csűrő
magassági kormány
használata, téves használata és korlátai
a dőlés/csúszás/egyensúly hatásai
a csűrő/oldalkormány hatékonyságának csökkenése
a függőleges vezérsík átesésének lehetősége
az IAS/tolóerő kapcsolat hatása
a maradandó kiegyensúlyozatlan erők hatása
a láb terhelései és trimmelés

MINIMÁLIS KORMÁNYOZHATÓSÁGI SEBESSÉG, MINIMÁLIS BIZTONSÁGI SEBESSÉG

minimális kormányozhatósági sebesség (V_{mc})
meghatározása
eredete
befolyásoló tényezők (V_{mc})
tolóerő
tömeg és a tömegközéppont helyzete
magasság
futómű
fékszárnyak
zsaluk/hűtőbordák
turbulencia/széllökések
pilóta reakciója/hozzáértése
dőlés a működő motor felé
közegellenállás
vitorlába állítás
a kritikus motor/hajtómű
biztonságos felszállási sebesség
a V_2 meghatározása/eredete
más vonatkozó V kódok

REPÜLŐGÉP TELJESÍTMÉNYE – EGY MOTOR/HAJTÓMŰ ÜZEMKÉPTELEN

hatása a rendelkezésre álló többletteljesítményre
csúcsmagasság egy motorral/hajtóművel
útvonal repülés, hatótávolság, üzemanyag-kifogyasztás ideje
gyorsítás/lassítás
nulla tolóerő, meghatározása és célja

LÉGCSAVAROK

változtatható állásszög – alapelvek
vitorlába állító/visszaállító mechanizmusok és korlátaik
(pl. minimális fordulatszám)

ADOTT REPÜLŐGÉP TÍPUS

REPÜLŐGÉP ÉS MOTOR/HAJTÓMŰ RENDSZEREK

normál működés
rendellenes működés
vészhelyzeti eljárások

A SÁRKÁNYSZERKEZET KORLÁTOZÁSAI

terhelési többesek
futómű/fékszárny – korlátozó sebességek (V_{lo} és V_{fe})
manőverezési sebsség (V_{ra})
maximális sebességek (V_{no} és V_{ne})

A MOTOR/HAJTÓMŰ KORLÁTOZÁSAI

fordulatszám és szívónyomás
olajhőmérséklet és nyomás
vészhelyzeti eljárások

TÖMEG ÉS EGYENSÚLY

(A légiüzemeltetési utasítással összhangban kell ezeken végigmenni.)
tömeg és egyensúly dokumentumok a repülőgéptípusra vonatkozóan
az alapelvek átnézése
számítások az adott géptípusra

TÖMEG ÉS TELJESÍTMÉNY

(A légiüzemeltetési utasítással összhangban kell ezeken végigmenni.)
számítások az adott repülőgéptípushoz (az összes motor/hajtómű üzemel)
felszállás előtti nekifutás
felszállási úthossz
gyorsítási/lassítási úthossz
leszállási úthossz
felszállás/biztonságos magasságra történő emelkedés repülési útvonala
számítások az adott repülőgéptípushoz (egy motor/hajtómű üzemel)
biztonságos magasságra történő emelkedés repülési útvonala
leszállási úthossz
leszállás utáni nekifutás

3. RÉSZ

REPÜLÉSOKTATÁSI TEMATIKA – NORMÁL REPÜLÉS

Ez a rész hasonlít az egymotoros repülés oktató tanfolyam Repülési feladatok szakaszához, beleértve a „Bevezetés a műszerrepülésbe” részt is, csak annyiban tér el, hogy a célok, a repülőgép-vezetői tevékenység és a szokásos hibák a többmotoros repülőgépek üzemeltetéséhez kapcsolódnak.

Ennek a résznek az a célja, hogy a kérelmező megismerje az összes motorjával/hajtóművével üzemelő többmotoros repülőgép üzemeltetési eljárásainak és kezelésének oktatási szempontjait.

A következő pontokat kell végigvenni:

1 Ismerkedés a repülőgéppel

2 Felkészülés a repülésre, repülőgép ellenőrzése

3 Motor/hajtómű-indítási eljárások

4 Gurulás

5 Felszállás előtti eljárások

6 A felszállás és a kezdeti emelkedés
szembeszélben
oldalszélben
rövid kifutópályán

7 Emelkedés

8 Egyenes vonalú, vízszintes repülés

9 Süllyedés (beleértve a vészsüllyedési eljárásokat)

10 Fordulás

11 Lassú repülés

12 Átesés és kivétel

13 Alapvető műszerrepülés

14 Vészhelyzeti eljárások (kivéve a motorhibát)

15 Forgalmi kör, megközelítés és leszállás
szembeszélben
oldalszélben
rövid kifutópályán

16 Elrontott leszállás és átstartolás

17 Repülés utáni teendők

REPÜLÉSI FELADATOK

Az alábbi repülési feladatok az Alap (egymotoros) tematikából lettek továbbfejlesztve, és hozzá kell őket kapcsolni a többmotoros típusok kezeléséhez, hogy biztosítsuk, a növendékek megtanulják azon vezetési módszereket és technikákat, amelyek minden normál, rendellenes és vészhelyzeti körülmények között furcsának tűnhetnek, kivéve a motor/hajtóműhiba és az aszimmetrikus teljesítménnyel való repülés esetén. Ezekkel a 2. részben a Repülési feladatoknál külön foglalkozunk.

1. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

ISMERKEDÉS A REPÜLŐGÉPPEL

a repülőgép bemutatása
a pilótafülke kialakításának elmagyarázása
a rendszerek és kormányszervek bemutatása
repülőgép hajtómű-rendszere
checklist-ek, gyakorlatok
különbségek, ha valaki az oktató ülésben helyezkedik el

VÉSZHELYZETI GYAKORLATOK

teendők tűz esetén
- a földön
- a levegőben

menekülési gyakorlatok
- vészkijáratok elhelyezkedése
- mentőfelszerelések pl. tűzoltó készülékek stb.

FELKÉSZÜLÉS A REPÜLÉSRE ÉS A REPÜLŐGÉP ELLENŐRZÉSE

a repülőgép dokumentumai
külső ellenőrzések
belső ellenőrzések
biztonsági öv, szék/pedál beállítása

MOTOR/HAJTÓMŰ INDÍTÁSI ELJÁRÁSOK

checklist-ek használata
indítás előtti ellenőrzések
indítás utáni ellenőrzések

1. REPÜLÉSI FELADAT

ISMERKEDÉS A REPÜLŐGÉPPEL

külső jellemzők
a pilótafülke kialakítása
repülőgép-rendszerek
checklist-ek, gyakorlatok

teendők tűz esetén a földön és a levegőben
- motor/hajtóműtűz
- kabintűz
- elektromos tűz

rendszer meghibásodás (a típusnak megfelelően)
menekülési gyakorlatok
- a vészhelyzeti felszerelések és kijáratok helye és használata

FELKÉSZÜLÉS A REPÜLÉSRE, ÉS REPÜLÉS UTÁNI TEVÉKENYSÉGEK

Repülésre felhatalmazott emberek kijelölése, repülőgép feladatra való alkalmasságának megállapítása
műszaki napló/karbantartási bizonyítvány
megfontolások a tömeggel, egyensúllyal és teljesítménnyel kapcsolatban
külső ellenőrzések
belső ellenőrzések, biztonsági öv, szék/pedál beállítása
indítás és melegítés
ellenőrzések indítás után
rádió navigáció/összeköttetés ellenőrzése
magasságmérő ellenőrzése és beállítási eljárás
teljesítmény, energiaellátás ellenőrzése
a motorok/hajtóművel leállítás és kikapcsolása
a repülési parancs és a repülőgép üzemképességét igazoló dokumentumok kitöltése

2. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

GURULÁS

elővigyázatosság a gurulóutak előtti területen
nagyobb tömeg – nagyobb tehetetlenség
a különböző teljesítmények hatása (forduláskor)
elővigyázatosság a keskeny gurulóutakon
szokásos hibák

FELSZÁLLÁS ELŐTTI ELJÁRÁSOK

checklistek használata
motor/hajtó teljesítmény ellenőrzések
felszállás előtti ellenőrzések
az oktató által tartott eligazítás, amelyben elmondja, milyen eljárást kell követni, ha vészhelyzet – például motorhiba – következik be felszállás során
szokásos hibák

A FELSZÁLLÁS ÉS A KEZDETI EMELKEDÉS

rádió-összeköttetési megfontolások
a felszállási nekifutást/felszállási úthosszt befolyásoló tényezők
a helyes elemelkedési sebesség
a biztonságos sebesség fontossága
felszállás keresztszélben, megfontolások és eljárások
felszállás rövid kifutópályán, megfontolások és eljárások
a motor/hajtómű kezelése felszállás után, a gázszabályozó kar/ légcsavar-állásszög/motorok/ hajtóművek összehangolása
szokásos hibák

EMELKEDÉS

megfontolások a repülőgép-vezetői tevékenységre nézve
emelkedés előtti ellenőrzések
megfontolások a motorra/hajtóműre tekintettel
a gázkar szabályozó/légcsavar állásszög szabályozó használata
a legnagyobb emelkedési sebesség
a legnagyobb emelkedési szöghöz tartozó sebesség
a motorok/hajtóművek összehangolása
szokásos hibák

2. REPÜLÉSI FELADAT

GURULÁS

gurulás előtti ellenőrzések
elindulás és megállás
a sebesség szabályozása
az irány és a kanyarodás szabályozása
kanyarodás szűk helyeken
a parkoló elhagyása
az oldalkormány mozgási szabadsága (lényeges, hogy a pilóta képes legyen a teljes hosszon használni az oldalkormányt)
műszer ellenőrzések

VÉSZHELYZETEK

fékrendszer/kormányzás meghibásodása

FELSZÁLLÁS ELŐTTI ELJÁRÁSOK

checklistek használata
motor/hajtómű teljesítmény és rendszerek ellenőrzése
felszállás előtti ellenőrzések
az oktató által tartott eligazítás, amelyben elmondja, milyen eljárást kell követni, ha vészhelyzet következik be felszállás során

A FELSZÁLLÁS ÉS A KEZDETI EMELKEDÉS

rádió-összeköttetési megfontolások
az iránytartás szabályozása és a teljesítmény használata
elemelkedési sebesség
a keresztszél hatása és eljárások keresztszélben
felszállás utáni eljárások
- a futómű behúzása
- a fékszárny behúzása (ha alkalmazható)
- a szívónyomás és fordulatszám kiválasztása
- a motorok/hajtóművek összehangolása
- más eljárások (ha alkalmazhatók)

a repülés menetének megfelelő szakaszában

EMELKEDÉS

Emelkedés előtti ellenőrzések
Teljesítmény kiválasztása a normál és a maximális sebességű emelkedéshez
Motor/hajtómű és fordulatszám korlátozások
A magasság hatása a szívónyomásra, teljes tolóerőnél/vonóerőnél
Áttérés vízszintes repülésre – a teljesítmény megválasztása
Emelkedés kiengedett fékszárnyakkal
Visszatérés a normál emelkedéshez
Emelkedés az útvonalon (útvonali emelkedés)
Az emelkedés maximális szöge
Magasságmérő beállítási eljárások
Elnyújtott emelkedés és a zsaluk/hűtőbordák használata
A műszerek által mutatott értékek értelmezése és feldolgozása

3. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

EGYENES VONALÚ, VÍZSZINTES REPÜLÉS

Megfontolások a repülőgép-vezetői tevékenységre nézve
A teljesítmény megválasztása – gázkar/légcsavar-állásszög szabályozása
A motorok/hajtóművek összehangolása
Megfontolások az üzemanyag-fogyasztással kapcsolatban
A trimmelés szabályozásának alkalmazása
magassági kormány, oldalkormány (csűrő, ha alkalmazható)
Fékszárnyak működtetése
hatása a bólintási szöghelyzetre
hatása a sebességre
A futómű működtetése
hatása a bólintási szöghelyzetre
hatása a sebességre
A keverékszabályozó használata
A tartalék levegő/porlasztó fűtés szabályozó használata
A kabinszellőztetési és fűtési rendszerek használata
Más rendszerek működtetése és használata (ami a típuson alkalmazható)
Szokásos hibák

SÜLLYEDÉS

Megfontolások a repülőgép-vezetői tevékenységre nézve
süllyedés előtti ellenőrzések
Normál süllyedés
gázkar/ légcsavar-állásszög szabályozók állítása
motor/hajtómű hűtési megfontolások
Vészsüllyedési eljárás
Szokásos hibák

FORDULÓK

Megfontolások a repülőgép-vezetői tevékenységre nézve
Közepes fordulók
Emelkedő/süllyedő fordulók

Nagy bedöntésű fordulók (45 fokos, vagy nagyobb dőlésszög)
Szokásos hibák

3. REPÜLÉSI FELADAT

EGYENES VONALÚ, VÍZSZINTES REPÜLÉS

Normál utazóteljesítménynél
– utazóteljesítmény kiválasztása
– szívónyomás/fordulatszám
– motorok/hajtóművek összehangolása
– trimmek használata
– megfontolások a teljesítményre nézve – hatótávolság/üzemanyag kifogyasztás ideje
Műszerek által mutatott értékek értelmezése és feldolgozása
Fékszárnyak működtetése (szakaszosan)
– V_{fe} alatti sebesség
– hatása a bólintási szöghelyzetre
– hatása a sebességre
Keverékszabályozók használata
A tartalék levegő/porlasztó fűtés szabályozó használata
Zsaluk/hűtőbordák üzemeltetése
A kabinszellőztetési és fűtési rendszerek használata
Más rendszerek működtetése és használata (ami a típuson alkalmazható)

SÜLLYEDÉS

Süllyedés előtti ellenőrzések
Teljesítmény megválasztása – szívónyomás/fordulatszám
Süllyedés hajtómű-teljesítménnyel (útvonali süllyedés)
motor/hajtómű hűtési megfontolások
– zsaluk/hűtőbordák használata
Áttérés vízszintes repülésre
Süllyedés kiengedett fékszárnyakkal
Süllyedés kiengedett futóművel
Magasságmérő beállítási eljárások
A műszerek által mutatott értékek értelmezése és feldolgozása
Vészsüllyedési eljárás
– a típusnak megfelelően
– korlátozások turbulencia esetén V_{no}

FORDULÓK

Közepes fordulók
Emelkedő és süllyedő fordulók
Nagy bedöntésű fordulók – 45 fokos dőlésszög
Műszerek által mutatott értékek értelmezése és feldolgozása

4. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

LASSÚ REPÜLÉS

Megfontolások a repülőgép-vezetői tevékenységre nézve
repülés V_{s1}-gyel és V_{so} + 5 csomóval
repülőgép kezelési jellegzetességek
Szimulált „átstartolás” lassú repülésből
V_{sse} sebességnél, kieresztett fékszárnyakkal
figyelje meg a trimm bólintási szöghelyzet változását
Szokásos hibák

ÁTESÉS

Megfontolások a repülőgép-vezetői tevékenységre nézve
Teljesítmény megválasztása
Az átesés megközelítésének jelei
A teljes átesés jellemzői
Kivétel a teljes átesésből
Kivétel az átesés kezdeti szakaszából
Átesés és kivétel leszállási konfigurációban
Kivétel az átesés kezdeti szakaszából leszállási konfigurációban

(ALAPVETŐ) MŰSZERREPÜLÉS

Egyenes vonalú, vízszintes
Emelkedő
Fordulók
Süllyedő

VÉSZHELYZETI GYAKORLATOK (kivéve motor/hajtóműhiba)

a típusnak megfelelően

FORGALMI KÖR, MEGKÖZELÍTÉS ÉS LESZÁLLÁS

Megfontolások a repülőgép-vezetői tevékenységre és a rádió-összeköttetésre nézve
Hosszú falon
- V_{fe} alatti sebesség
- fékszárnyak használata (ahol alkalmazható)
- leszállás előtti ellenőrzések
- a rövidfalra (base leg) való ráfordulás előtti pozíció

Rövid fal (Base leg)
- a teljesítmény megválasztása (gázkar/állásszög), fékszárnyak és trimmek
- a helyes sebesség fenntartása

Végső megközelítés
- teljesítmény módosítások (korai reakció a túlrepülés ellen)
- kiegészítő fékszárnyak használata (szükség szerint)
- a futómű kiengedésének megerősítése
- a „földet érési” pont megválasztása
- a sebesség csökkentése V_{at}-nál
- a megközelítési pálya fenntartása

Leszállás
- nagyobb süllyedési sebesség
- hosszabb leszállási úthossz és leszállás utáni nekifutás
- megközelítés és leszállás oldalszélben
- megfontolások oldalszélben
- megközelítés és leszállás rövid leszállópálya esetén
- eljárások rövid pályára történő leszállás esetén – megfontolások

4. REPÜLÉSI FELADAT

LASSÚ REPÜLÉS

Biztonsági ellenőrzések
Beállítás és fenntartása (fékszárnyak behúzva)
- Vs1 + 5 csomó
- figyelje meg a repülőgép kezelési jellemzőit

Beállítás és fenntartása (fékszárnyak kiengedve)
- Vs1 + 5 csomó
- figyelje meg a repülőgép kezelési jellemzőit

Szimulált „átstartolás” lassú repülésből fékszárnyakkal
- sebesség ne essen V_{sse} alá, például legyen V_{sse} vagy V_{mca} + 10 csomó
- növelje maximális teljesítményre és kezdje meg az emelkedést
- figyelje meg a bólintási szöghelyzet változását

Térjen vissza a normál repülésre

ÁTESÉS

- megfontolások a repülőgép-vezetői tevékenységre nézve
- a fordulatszám megválasztása
- az átesés jelei
- a teljes átesés jellemzői
- kivétel teljes átesésből
  - odafigyelni a teljesítmény használatánál
- kivétel a kezdeti szakaszból
- átesés és kivétel leszállási konfigurációban
- kivétel az átesés kezdeti szakaszából leszállási konfigurációban

(ALAPVETŐ) MŰSZERREPÜLÉS

– egyenes vonalú, vízszintes
– emelkedő
– fordulók
– süllyedő

VÉSZHELYZETI GYAKORLATOK (kivéve motor/hajtóműhiba)

a típusnak megfelelően

FORGALMI KÖR, MEGKÖZELÍTÉS ÉS LESZÁLLÁS

Megfontolások a repülőgép-vezetői tevékenységre és a rádió-összeköttetésre nézve
Hosszú falon
– sebesség szabályozása (V_{fe} alatt)
– fékszárnyak használata (ahol alkalmazható)
– leszállás előtti ellenőrzések
– a sebesség és magasság szabályozása
– ráfordulás a rövid falra (Base leg)

Rövid fal (Base leg)
– a teljesítmény megválasztása
– fékszárnyak és trimmek használata
– a helyes sebesség fenntartása

Végső megközelítés
– kiegészítő fékszárnyak használata (szükség szerint)
– a futómű kiengedésének megerősítése
– a földet érési pont megválasztása
– a sebesség csökkentése V_{at}-nál
– a helyes megközelítési pálya fenntartása
  – teljesítmény használata

Leszállás
– a süllyedési sebesség szabályozása a kilebegtetés során
– megfontolások oldalszélben
– hosszabb leszállás utáni nekifutás
– megközelítés és leszállás rövid /puha talajú leszállópálya esetén
  – megfontolások és elővigyázatosság

A REPÜLŐGÉP VEZETÉSE ASZIMMETRIKUS TELJESÍTMÉNYNÉL

Ennél a résznél különleges hangsúlyt kell fektetni:

a. Azokra a körülményekre, amelyek között a tényleges vitorlába állítás és visszaállítás megtörténik, például a biztonságos magasságra; a vitorlába állítás gyakorlásához szükséges minimális tengerszint/földfelszín feletti magasságot érintő előírások betartására, az időjárási körülményekre, a legközelebbi rendelkezésre álló repülőtértől számított távolságra.

b. Az oktató/növendék együttműködésre használt eljárásokra, például a „zsigeri szinten” elvégzendő gyakorlatok helyes használatára és a félreértések megakadályozására, főleg a vitorlába állítási és visszaállítási gyakorlat során, és amikor nulla tolóerőt használnak a forgalmi körök aszimmetrikus teljesítménnyel történő végrehajtásakor. Az eljárás során legyen teljes egyetértés abban, hogy melyik motort/hajtóművet állítják le/indítják újra vagy állítják nulla tolóerőre, és azonosítsák mindegyik szabályozási műveletet, valamint nevezzék meg, hogy melyik motorra/hajtóműre lesz hatással.

c. Arra, hogy az üzemelő hajtómű túlterhelését elkerüljék, és tekintettel kell lenni a csökkent teljesítményre is az aszimmetrikus üzemelés során.

d. Az adott repülőgép típusának megfelelő speciális checklist használatának szükségességére.

HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSOK

REPÜLÉS ASZIMMETRIKUS TELJESÍTMÉNYNÉL

Bevezetés az aszimmetrikus teljesítménnyel történő repülésbe
A légcsavar vitorlába állítása
– a működtetés módja
Hatásai a repülőgép kezelésére utazósebességnél
Bevezetés a repülőgép teljesítményére gyakorolt hatásaiba
Jegyezze meg az láb erő terhelését, hogy fenntartható legyen egy állandó géptengely-irányszög (heading) (oldalkormány trimmelés nélkül)
Visszaállítás vitorlahelyzetből
– visszaállás normál repülésre
A nulla tolóerős beállítás megtalálása

— a lábra ható terhelés összehasonlítása vitorlába állításkor és beállított nulla tolóerőnél

A motor/hajtóműhiba hatásai és felismerése vízszintes repülésben

A legyezőmozgáskor ható erők és hatások
A meghibásodások típusai
– hirtelen vagy fokozatos
– teljes vagy részleges
Legyezőmozgás, iránya és további hatásai
A repülési műszerek kijelzései
A meghibásodott motor/hajtómű azonosítása
Forgatónyomatékok és az aszimmetriából származó erők
– az eredményezett repülőgéphelyzet
Az oldalkormány használata a legyezőmozgás ellensúlyozására
A csűrő használata
– a hibás használat veszélyei
A magassági kormány használata a vízszintes repülés fenntartására
A teljesítmény használata a biztonságos sebesség és magasság fenntartására
További visszatérés az egyenes vonalú, vízszintes repüléshez
– a sebesség növelése együttesen a teljesítmény csökkentésével
A meghibásodott motor/hajtómű azonosítása
– üzemen kívüli láb (nem hat erő a lábra) = üzemképtelen motor/hajtómű
A motor/hajtómű állapotát kijelző műszerek használata az azonosításhoz
– olajnyomás/áramlás
– a CSU tevékenység hatása a fordulatszámra alacsonyabb és magasabb sebességeknél
– motor/hajtómű hőmérsékletmérők
Az azonosítás megerősítése
– az azonosított, meghibásodott motor/hajtómű tolóerejének leállítása
A motor-/hajtóműhiba hatása és felismerése fordulókban
Azonosítása és kézben tartása
Oldalirányú erők és a legyezőmozgás hatása

FORDULÓK KÖZBEN:

A „belső” motor-/hajtóműhiba hatása
– a hirtelen, hangsúlyosan fellépő motor-/hajtóműhiba hatása
A „külső” motor-/hajtóműhiba hatása
– a kevésbé hirtelen és hangsúlyosan fellépő motor-/hajtóműhiba hatása
A motor/hajtómű téves azonosításának lehetősége (főleg alacsony teljesítménynél)
– az oldalkormány helyes használata
– elképzelhető, hogy visszaállni szükséges vízszintes repülésre, hogy megerősítsék melyik motor/hajtómű lett azonosítva helyesen
Vizuális jelek és a repülési műszerek jelzései
A sebesség és a teljesítmény változtatásának hatása
A sebesség és a tolóerő kapcsolata

Normál utazósebességnél és utazási teljesítménynél
– amikor a motor/hajtóműhibát világosan felismerik

Alacsony biztonságos sebességnél és emelkedési teljesítménynél
– amikor a motor/hajtóműhibát nagy valószínűséggel felismerik
Nagy sebességű süllyedésnél és alacsony teljesítménynél
– amikor valószínűleg nem sikerül felismerni az aszimmetriát (motor/hajtóműhibát)

A MANŐVEREZÉSHEZ SZÜKSÉGES LEGKISEBB SEBESSÉGEK
ASI (sebességmérő) színkódok – piros radiál

MEGJEGYZÉS: Ez a feladat a vezethetőség legvégső határaival foglalkozik, olyan körülmények között, amelyekbe egy növendék kerülhet, ha a teljesítmény állandósultan aszimmetrikus, és amit a sebesség fokozatos csökkentésével közelítenek meg. A légiüzemeltetési utasítás szerinti Vmca sebességnél nem szabad hirtelen és teljes motor-/hajtóműhibát megadni. A feladat célja, hogy bevezesse a növendéket abba, hogyan kell vezetni a repülőgépet aszimmetrikus teljesítménynél, szélsőséges vagy kritikus helyzetekben. A feladat nem a Vmca bemutatása.

Technikák a kritikus sebesség felmérésére vízszintes szárnyhelyzetben és kivételkor – veszélyek, ha a manőverezéshez szükséges legkisebb sebesség és az átesési sebesség közel esik egymáshoz
– a V_{sse} alkalmazása
A manőverezéshez szükséges legkisebb sebesség meghatározása minden aszimmetrikusan elhelyezett hajtóműre
– a kritikus hajtómű meghatározásához (ha van ilyen)

A manőverezéshez szükséges legkisebb sebesség hatása a:
– dőlésre
– nulla tolóerős beállításra
– a felszállási konfigurációra
futómű kiengedve/felszállási fékszárnyhelyzet
futómű behúzva/felszállási fékszárnyhelyzet

Fontos látni, hogy $5^{\varnothing}$-os, a működő hajtómű felé történő dőléssel a motor/hajtómű alacsonyabb V_{mca}-t és nagyobb teljesítményt hoz létre, mint vízszintes szárnyhelyzetnél. Ma már általános, hogy a gyártók $5^{\varnothing}$-os dőlést alkalmaznak ilyen értelemben, amikor megállapítják a V_{mca}-t az adott típusra. Tehát a légiüzemeltetési utasításban található V_{mca}-t ezzel a módszerrel határozták meg.

VITORLÁBA ÁLLÍTÁS ÉS VISSZAÁLLÍTÁS

Minimális magasságok a vitorlába állítás/visszaállítás gyakorlásához

A motor/hajtómű kezelése – Elővigyázatosság (túlmelegedés, jegesedési körülmények, üzemanyag feltöltés, melegítés, a motor-/hajtóműhiba szimulálásának módja – ismerve a légijármű motor/hajtómű üzemeltetési kézikönyvét, a karbantartási utasításokat és bulletineket).

ELJÁRÁS A MOTOR/HAJTÓMŰ MEGHIBÁSODÁSAKOR

Az eljárások sorrendjét az üzemeltetés adott szakasza és a légijármű típusa fogja meghatározni, miután a vezethetőség folyamatos fenntartása megvalósult.

Repülési szakasz
Az utazórepülés során
Kritikus fázisban, például közvetlenül felszállás után vagy a leszálláshoz történő megközelítés során vagy „átstartoláskor”

LÉGIJÁRMŰTÍPUS

Elkerülhetetlenül lesznek eltérések bizonyos gyakorlatok és ellenőrzések sorrendjeiben a repülőgéptípusok különbözősége miatt, vagy esetleg azonos típusok különböző modelljei között, ezért ezen eljárások pontos sorrendjét a légiüzemeltetési utasítás alapján kell megállapítani.

Például az egyik légiüzemeltetési utasítás lehet, megköveteli a fékszárnyak és a futómű behúzását a vitorlába állítás előtt, míg egy másik a vitorlába állítást ajánlja első lépésként. Az utóbbi eljárás egyik oka az lehet, hogy bizonyos motorok légcsavarjait nem lehet vitorlába állítani, ha a fordulatszám lecsökken egy adott érték alá.

Ugyanígy, bizonyos repülőgépeken lehet, hogy a futómű behúzása nagyobb közegellenállást okoz behúzás közben a futómű ajtainak átmeneti helyzete miatt, és ebből adódóan jobb, ha a visszahúzást a légcsavar vitorlába állítása utánra hagyják, amikor már a légcsavar által keltett közegellenállás lecsökken.

Ezért a sorrendet, amelyben a gyakorlatok és ellenőrzések ebben a tematikában AZONNAL és KÉSŐBB címmel fel vannak tüntetve, csak általános iránymutatóként kell használni, a pontos sorrendet a tanfolyamon használt repülőgép típus légiüzemeltetési utasítása alapján kell meghatározni.

REPÜLÉS KÖZBEN FELMERÜLŐ MOTOR-/HAJTÓMŰHIBA

Az útvonalrepülés során, vagy a repülés más szakaszában, kivéve a fel- és leszállást.

Azonnali teendők:

Az aszimmetrikus helyzet felismerése
A hibás motor/hajtómű azonosítása és az azonosítás megerősítése
- üzemen kívüli láb (nem hat erő a lábra) = üzemképtelen motor/hajtómű
- a gázkar leállítása, hogy megbizonyosodjanak a döntés helyes voltáról

A meghibásodás okának és tűz jelenlétének ellenőrzése
- a meghibásodás tipikus okai
- a javítás lehetőségei

Döntés a vitorlába állításról és a vitorlába állítási eljárás
- más közegellenállás csökkentése
- szükség van a gyorsaságra, de kapkodásra nincs
- az oldalkormány kitrimmelése

Későbbi teendők:

Az üzemképes motorral kapcsolatban:
- hőmérséklet, nyomások és teljesítmény
- fennmaradó, üzemképes területek
- elektromos terhelés – felmérése és csökkentése, ha szükséges
- hatása a levegővel üzemelő műszerek energiaellátására
- futómű
- fékszárnyak és az üzemelés más területei

A repülés újratervezése
- légiforgalmi irányítás és időjárás
- terepszint feletti magasság, egymotoros utazási sebesség
- döntés, hogy kitérő repülőtérre menjenek-e vagy folytassák az utat

Üzemanyag kezelés
- a fennmaradó üzemanyag legjobb kihasználása

A megsérült motor újraindításában rejlő hibák
Teendők, ha nem tudják a magasságot fenntartani
- a magasság hatása a rendelkezésre álló teljesítményre

A repülési jellemzőkre kifejtett hatások:
A rendelkezésre álló és a szükséges teljesítményre kifejtett hatások
A sárkány különböző konfigurációira és a különböző légcsavar-beállításokra kifejtett hatások

A légiüzemeltetési utasítás használata
- útvonalrepüléskor

– emelkedéskor – ASI (sebességmérő) színkódok (kék vonal)
– süllyedéskor
– fordulókban

Az üzemképes motor/hajtómű korlátozásai és kezelése

Felszállás és megközelítés – vezethetőség és repülési jellemzők

LÉNYEGES TÉNYEZŐK

A felszállási biztonságos sebesség jelentősége
– a futómű, fékszárny, vitorlába állító, felszállási, trimm beállítási rendszerek hatása a futómű és a fékszárnyak üzemeltetésére
– hatása a tömegre, magasságra és hőmérsékletre (teljesítményre)

A legnagyobb egymotoros emelkedési sebesség (V_{yse}) jelentősége
– gyorsítás a legnagyobb, motoros emelkedési sebességre és a határozott emelkedés kialakítása
– az egymotoros emelkedési sebesség és a normál emelkedési sebesség kapcsolata
– teendők, ha nem tud emelkedni

Az aszimmetrikus teljesítményhelyzet esetén alkalmazandó (aszimmetrikus) elhatározási magasság és sebesség jelentősége
– teendők, ha bennragadtak az aszimmetrikus elhatározási magasság alatt

Motor-/hajtóműhiba felszállás során:

V_{mca} sebesség vagy az elemelkedési sebesség elérése előtt
megfontolások a gyorsítási/megállási úthosszal kapcsolatban
előzetesen használni a légiüzemeltetési utasításban foglalt adatokat, ha rendelkezésre állnak

V_{mca} sebesség vagy az elemelkedési sebesség elérése után és a biztonságos sebesség elérése előtt
Azonnali leszállás, vagy a maradék teljesítmény használata kényszerleszálláshoz

Megfontolandó szempontok:

– a motor-/hajtóműhiba nagysága
– sebesség az adott időpillanatban
– tömeg, magasság, hőmérséklet (teljesítmény)
– konfiguráció
– a fennmaradó pályahossz
– a haladás irányában lévő bármely akadály pozíciója

Motor-/hajtóműhiba felszállás után:

Biztonságos magasságon és a felszállási biztonságos sebességnél nagyobb sebességnél kell szimulálni

Megfontolandó szempontok:
– a vezethetőség fenntartásának szükségessége
– az üzemképes motor/hajtómű felé való dőlés alkalmazása
– a rendelkezésre álló teljesítmény kihasználása a legnagyobb egymotoros emelkedési sebesség eléréséhez
– tömeg, magasság, hőmérséklet (teljesítmény)
– a továbbra is fennálló állapotok és körülmények hatása

AZONNALI TEENDŐK:

A vezethetőség fenntartása, beleértve a sebességet és a teljesítmény használatát.
A aszimmetrikus helyzet felismerése
A meghibásodott motor/hajtómű azonosítása és az azonosítás megerősítése
Vitorlába állítás és a közegellenállás csökkentése (adott típusra vonatkozó eljárással)
A legnagyobb egymotoros emelkedési sebesség elérése és tartása

KÉSŐBBI TEENDŐK:

Miközben a legnagyobb egymotoros emelkedési sebességgel, aszimmetrikus teljesítménnyel a hosszúfal pozícióba emelkedik:

a meghibásodás okának és tűz jelenlétének ellenőrzése
az üzemképes hajtómű kezelésére vonatkozó megfontolások
fennmaradó, üzemképes területek
rádió-összeköttetés
üzemanyag kezelés

MEGJEGYZÉS: Ezek az eljárások függenek az adott repülőgép típustól és a repülési helyzettől.

ASZIMMETRIKUS ELHATÁROZÁSI MAGASSÁG

Az aszimmetrikus elhatározási magasság az a magasság, amelyre szükség van ahhoz, hogy egy határozott emelkedési sebességet be lehessen állítani, miközben a vezethetőség érdekében fenntartják a megfelelő sebességet és csökkentik a közegellenállást a leszálláshoz történő megközelítés során

Mivel sok JAR 23 repülőgépnek lényegesen csökken teljesítménye, amikor egy motorral/hajtóművel üzemel, ezért meg kell fontolni, mi az a minimális magasság, ahonnan biztonsággal meg lehet kísérelni az „átstartolási” eljárást egy olyan megközelítés során, amikor a repülési pályát süllyedőről emelkedőre kell változtatni, mert a repülőgép magas közegellenállást okozó konfigurációban üzemel.

A nagy magasságvesztés miatt – ami akkor keletkezik, amikor az üzemképes motort/hajtóművet felpörgetik teljes teljesítményre, és a futóművet valamint a fékszárnyat behúzzák, és a repülőgép V_{yse} sebességgel való emelkedését beállítják – meg kell adni egy minimális magasságot (amire gyakran aszimmetrikus elhatározási magasságként hivatkoznak), amely alatt a pilótának nem szabad megkísérelnie elvinni a repülőgépet még egy forgalmi körre. Ennek a magasságnak az értéke összefügg a repülőgép típusával, a teljes súlyával, a használt repülőtér tengerszint fölötti magasságával, a levegő hőmérsékletével, a széllel, az elemelkedési útvonalon lévő akadályok magasságával, és a pilóta hozzáértésével.

Forgalmi kör, megközelítés és leszállás aszimmetrikus teljesítménnyel

– az aszimmetrikus elhatározási magasság definíciója és használata
– a szabványos süllyedési eljárás és a normál eljárások alkalmazása
– teendők, ha nem tudja tartani a forgalmi kör magasságát
– szükséges sebesség- és teljesítmény beállítások
– Annak eldöntése a szimmetrikus elhatározási magasságon, hogy leszállnak vagy átstartolnak
– figyelembe veendő tényezők

Ha rövidre jön be a repülőgép
– a helyes sebesség fenntartásának jelentősége (ne csökkenjen V_{yse} alá)

A SEBESSÉG ÉS A GÉPTENGELY-IRÁNYSZÖG (HEADING) ELLENŐRZÉSE

Kapcsolat a magasság/sebesség/teljesítmény között
– szükséges, hogy a közegellenállás a lehető legkisebb legyen
A legnagyobb egymotoros emelkedési sebességnél a biztos emelkedés beállítása
– a rendszerek rendelkezésre állásának hatása, teljesítmény a futómű és a fékszárnyak mozgatására
– üzemeltetés és gyors átállás a repülési konfigurációba (behúzott fékszárnyak és futómű)

1. MEGJEGYZÉS: Az a sebesség, amelynél eldöntik, hogy leszállnak-e vagy átstartolnak a repülőgéppel általában legyen a legnagyobb egymotoros emelkedési sebesség, és soha ne legyen alacsonyabb, minta biztonságos sebesség.

2. MEGJEGYZÉS: Semmi esetre sem szabad összekeverni a műszeres megközelítés „elhatározási magasságát” és az ezzel kapcsolatos eljárásokat az aszimmetrikus repülésben az átstartolás megkezdéséhez megválasztott minimális magassággal.

MOTOR-/HAJTÓMŰHIBA AZ ÖSSZES MOTORRAL/HAJTÓMŰVEL VÉGREHAJTOTT MEGKÖZELÍTÉS VAGY MEGSZAKÍTOTT MEGKÖZELÍTÉS SORÁN

Aszimmetrikus elhatározási magasság alkalmazása, és a sebesség megválasztásának megfontolása
a sebesség és géptengely-irányszög (heading) ellenőrzése
– döntés, hogy megkísérlik a leszállást, „átstartolnak” vagy kényszerleszállást hajtanak végre, ahogy a körülményektől függően

MEGJEGYZÉS: Ilyen helyzetben felmerülő motor-/hajtóműhibát legalább egyszer be kell mutatni és gyakorolni a tanfolyam során.

Műszerrepülés aszimmetrikus teljesítménynél

Megfontolások a légijármű teljesítményével kapcsolatban az alábbiak során:
– egyenes vonalú, vízszintes repülés
– emelkedés és süllyedés
– állandó sebességű fordulók
– vízszintes, emelkedő és süllyedő fordulók, beleértve az előre megadott géptengely-irányszögre (headingre) való fordulást

Vákuummal üzemeltetett műszerek
– rendelkezésre állás

Elektromos energiaellátás
– rendelkezésre állás

REPÜLÉSI FELADATOK A REPÜLÉSOKTATÁSBAN

REPÜLÉS ASZIMEMMETRIKUS TELJESÍTMÉNNYEL

Ez a rész az egypilótás többmotoros repülőgépek üzemeltetéséről szól, egy motor meghibásodása esetén; és alkalmazható minden könnyű, dugattyús motoros repülőgép esetében. A checklisteket lehetőség szerint kell alkalmazni.

Repülési feladatok

Repülés aszimmetrikus teljesítménnyel

Bevezetés az aszimmetrikus repülésbe
– egy motor tolóerejét/vonóerejét szüntesse meg
– állítsa a légcsavarját vitorlába
– a hatásai a repülőgép kezelésére utazósebességen
– hatásai a repülőgép repülési jellemzőire, például az utazósebességre és a függőleges emelkedési sebességre
– jegyezze meg a lábra ható erőterhelést, hogy a géptengely-irányszög (heading) megtartható legyen
– állítsa vissza a légcsavart alaphelyzetbe
– térjen vissza a normál repülési helyzetbe, úgy, hogy megtalálja a nulla tolóerőhöz tartozó gázkar-állást
– a lábra hatóterhelés összehasonlítása, amikor vitorlába van állítva és nulla tolóerős beállításnál

A motorhiba hatásai és felismerése vízszintes repülésben utazósebességnél, miközben a repülőgép vízszintes helyzetben van

- lassan szüntesse meg egy motor tolóerejét/vonóerejét
- figyelje meg a legyező, orsózó mozgást és a spirálalakú süllyedést

A vezethetőség fenntartásának módszerei, és a hibás motor azonosítása
állítsa le egy motor tolóerejét, és tartsa meg a géptengely-irányszöget (headinget), valamint repüljön továbbra is vízszintesen, úgy, hogy
- az oldalkormányt használja a legyezőmozgás szabályzására
- a csűrőket a szárnyak vízszintben tartására
- a magassági kormányt a vízszintes repülés fenntartására
- (szükség szerint) a teljesítményt a sebesség és magasság fenntartására

A vezethetőség fenntartásának kiegészítő/további módszerei
- egyszerre
  - engedje le a repülőgép orrát, hogy csökkentse a sebességet
  - csökkentse a teljesítményt
  - a magasságvesztés elkerülhetetlen

A hibás motor azonosítása
- üzemen kívüli láb (nem hat erő a lábra) = üzemképtelen motor/hajtómű

Az azonosításhoz használt műszerek
- üzemanyag nyomás/üzemanyag áramlás
- fordulatszám mérő/CSU működése lehet, hogy elfedi a hibát, és az azonosítást nehezíti
- motorhőmérők

Az azonosítás megerősítése
- szüntesse meg az azonosított hibás motor tolóerejét/vonóerejét

A motorhiba hatásai és felismerése fordulókban/A „belső” motorhiba hatásai
- hangsúlyosabb legyezőmozgás
- hangsúlyosabb orsózómozgás
- hangsúlyosabb bólintás, lefelé

A „külső” motorhiba hatásai
- kevésbé hangsúlyos legyezőmozgás
- kevésbé hangsúlyos orsózómozgás
- kevésbé hangsúlyos bólintás lefelé

A motor/hajtómű téves azonosításának lehetősége
- az oldalkormány megfelelő mértékű használata
- visszatérés a vízszintes repülésre, ha szükséges

Repülési műszerek kijelzései

A sebesség és teljesítmény változtatásának hatásai

Egy motor meghibásodása normál utazósebességnél és utazási teljesítménynél
- amikor a motorhibát világosan felismerik

Egy motor meghibásodása alacsony sebességnél és nagy teljesítménynél (legalább V_{sse} sebességnél)
- amikor a motorhibát nagy valószínűséggel felismerik

Nagy sebességű süllyedésnél és alacsony teljesítménynél
- amikor valószínűleg nem sikerül felismerni a motorhibát

A manőverezéshez szükséges minimális sebességek
Stabilizálja a V_{yse} sebességet
- állítsa be a legnagyobb megengedett szívónyomást és fordulatszámot
- állítsa le egy motor tolóerejét

– emelje fel a repülőgép orrát és csökkentse a sebességet
  – jegyezze meg a sebességet, amikor a legnagyobb oldalkormány kitérítést alkalmazza, és amikor a az irányt már nem lehet tartani
  – engedje le a repülőgép orrát, és csökkentse a teljesítményt, amíg újra képes teljes mértékben tartani az irányt
  – az iránytartás lehetőségének elvesztése előtti legalacsonyabb sebesség lesz a repülési helyzetre jellemző V_{mc}
  – ismételje meg az eljárást a másik motor tolóerejének leállításával
  – e két sebesség közül a kisebb fogja megmutatni, hogy meghibásodás szempontjából melyik a kritikus motor

Figyelmeztetés

A fenti helyzetekben a kivételt rögtön azelőtt meg kell kezdeni, mielőtt az iránytartás lehetősége teljesen megszűnik az oldalkormány teljes kitérítésével, illetve amikor az átesés előtt még marad egy biztonságos sebességkülönbség, például amikor az átesésjelző működésbe lép az adott repülőgép konfigurációra, az adott repülési körülmények között. Semmi esetre sem szabad megengedni, hogy a repülőgép sebessége ez alá csökkenjen.

Határozza meg, mi a hatása, ha $5^{\varnothing}$-os dőlést alkalmaz V_{mc} sebességnél
  – állítsa le egy hajtómű tolóerejét
  – növelje a teljesítményt maximálisra az üzemelő motoron
  – $5^{\varnothing}$-kal dőljön az üzemelő motor felé, így csökkentse a sebességét V_{mc}-re
  – jegyezze meg az alacsonyabb V_{mc}-t, amikor $5^{\varnothing}$-os dőlést alkalmaz

Repülés közben felmerülő motor-/hajtóműhiba

Az útvonalrepülés során, vagy a repülés más szakaszában, kivéve a fel- és leszállást.

AZONNALI TEENDŐK:

A vezethetőség fenntartása és a teljesítmény használata
  – a hibás motor/hajtómű azonosítása
  – az azonosítás megerősítése
  – a meghibásodás okának és tűz jelenlétének ellenőrzése
  – döntés a vitorlába állításról és megvalósítása
  – bármely más közegellenállás csökkentése, például fékszárnyak, zsaluk stb.
  – újratrimmelés és a magasság tartása

KÉSŐBBI TEENDŐK:

Az üzemképes motorral kapcsolatban:
  – olaj hőmérséklet és nyomás. Üzemanyag áramlás és teljesítmény
  – fennmaradó, üzemképes területek
  – elektromos terhelés – felmérése és csökkentése, ha szükséges
  – hatása a levegővel üzemelő műszerek energiaellátására
  – futómű
  – fékszárnyak és az üzemelés más területei

A repülés újratervezése
  – légiforgalmi irányítás és időjárás
  – terepszint feletti magasság
  – egymotoros utazási sebesség
  – döntés, hogy kitérő repülőtérre menjenek-e vagy folytassák az utat

Üzemanyag kezelés
  – az üzemanyag legjobb kihasználása

A megsérült motor újraindításában rejlő hibák
Teendők, ha nem tudják a magasságot fenntartani
  – V_{yse} elérése és megtartása
  – a magasság hatása a rendelkezésre álló teljesítményre

A repülési jellemzőkre kifejtett hatások:
A rendelkezésre álló és a szükséges teljesítményre kifejtett hatások
A sárkány különböző konfigurációira és a különböző légcsavar-beállításokra kifejtett hatások

A légiüzemeltetési utasítás használata
– útvonalrepüléskor
– emelkedéskor – ASI színkódok (kék vonal)
– süllyedéskor
– fordulókban

Az üzemképes motor/hajtómű korlátozásai és kezelése

Felszállás és megközelítés – vezethetőség és repülési jellemzők

MEGJEGYZÉS: Biztonságos magasságon, a forgalmi körtől távol hajtandó végre

A felszállási feladatot kiengedett futóművel és felszállási konfigurációba állított fékszárnnyal kell végrehajtani (ha lehetséges)

Annak a jelentősége, hogy a felszállás a biztonságos sebességgel vagy annál nagyobb sebességgel történjen
– biztonságos sebességen. Lehetséges fenntartani a repülőgép vezethetőségét, és egymotoros emelkedési sebességre gyorsítani behúzott futóművel és fékszárnyakkal, nulla tolóerős beállítással. Ez után képes határozottan emelkedni.

A biztonságos sebesség alatt történő repülés jelentősége
– a sebesség a biztonságos sebesség alatt és a V_{mca} fölött. Nehezebb fenntartani a vezethetőséget, valószínűleg magasságvesztés következik be a sebesség fenntartása, a fékszárny és futómű behúzása, az egymotoros emelkedési sebességre történő gyorsítás és a határozott emelkedés megvalósítása során.

A legnagyobb egymotoros emelkedési sebesség jelentősége
– a legnagyobb emelkedési sebesség elérésének lehetősége egy motorral és minimális késedelemmel.

Az aszimmetrikus elhatározási magasság jelentősége
– lehetőség arra, hogy fenntartsák a legnagyobb egymotoros emelkedési sebességet, vagy erre felgyorsítsanak; és megtartsák a géptengely-irányszöget (headinget), miközben behúzzák a futóművet és a fékszárnyakat; az emelkedés előtt talán egy kis magasságvesztés következik be
– e magasság alatt a repülőgépnek a megközelítést már leszállással kell befejeznie.

Motor-/hajtóműhiba felszállás során
– a felszállási nekifutás során és csak a biztonságos sebesség alatt

Motor-/hajtóműhiba felszállás után

MEGJEGYZÉS: Biztonságos magasságban és legalább a felszállási biztonságos sebességgel kell megkezdeni, tekintettel az elnyújtott egymotoros emelkedés problémáira a fennálló körülmények között.

Azonnali teendők:
az irány tartása és bedöntés alkalmazása
a sebesség kézben tartása és a teljesítmény megfelelő alkalmazása
az aszimmetrikus helyzet felismerése
a meghibásodott motor/hajtómű azonosítása és az azonosítás megerősítése
vitorlába állítás és az ellenállás csökkentése (az adott típusra vonatkozó eljárással)
újratrimmelés

Későbbi teendők

Miközben a legnagyobb egymotoros emelkedési sebességgel, aszimmetrikus teljesítménnyel a hosszúfal pozícióra emelkedik:

- l– a meghibásodás okának és tűz jelenlétének ellenőrzése
- az üzemképes hajtómű kezelésére vonatkozó megfontolások
- a repülőgép típusra és a repülési helyzetre vonatkozó gyakorlatok és eljárások
- rádió-összeköttetés
- üzemanyag kezelés

Forgalmi kör, megközelítés és leszállás aszimmetrikus teljesítménnyel

Hosszú és rövidfal (base leg)

- a szabványos süllyedési eljárás használata
- normál eljárások
- megfontolások a futómű és a fékszárny kiengedésével kapcsolatban
- pozíció a rövidfalhoz
- az üzemképes hajtómű kezelése
- sebesség és teljesítmény beállítások
- a magasság fenntartása

Végső megközelítés

- „aszimmetrikus elhatározási sebesség” gyakorlat
- a sebesség és a süllyedési sebesség kézben tartása
- megfontolások a fékszárnyra vonatkozóan

Újabb átstartolás aszimmetrikus teljesítménnyel (megszakított megközelítés)

- az aszimmetrikus elhatározási magasság alatt nem lehetséges
- a sebesség és a géptengely-irányszög (heading) kézben tartása
- az ellenállás csökkentése, a futómű behúzása
- a Vyse fenntartása
- határozott emelkedés elérése és fenntartása

Motor-/hajtómű hiba az összes motorral/hajtóművel végrehajtott megközelítés vagy megszakított megközelítés során

MEGJEGYZÉS: Nem szabad az aszimmetrikus elhatározási magasság alatti magasságról indítani, és a fékszárny csak részben legyen kiengedve.

- a sebesség és a magasság kézben tartása
- a fékszárnyon ébredő ellenállás csökkentése
- döntés, hogy megkísérlik-e a leszállást vagy átstartolnak
- a süllyedési sebesség kézben tartása, ha folytatják a megközelítést
- ha megkezdik az átstartolást: tartsák fenn Vyse-t, fékszárny és futómű legyen behúzva, és érjék el valamint tartsák fenn a határozott emelkedést

MEGJEGYZÉS: Ilyen helyzetben felmerülő motor-/hajtóműhibát legalább egyszer be kell mutatni és gyakorolni a tanfolyam során.

Műszerrepülés aszimmetrikus teljesítménynél

Repülési műszerek ellenőrzése és az üzemképes területek

- egyenes vonalú, vízszintes repülés
- emelkedés és süllyedés
- állandó sebességű fordulók
- vízszintes, emelkedő és süllyedő fordulók, beleértve az előre megadott géptengely-irányszögre (headingre) való fordulást

55. függelék
Tanfolyam a műszerjogosítás oktatói jogosítás megszerzéséhez (repülőgépre) (IRI(A))
(Lásd 1.395 pont, 30. függelék)

A TANFOLYAM CÉLJA

1 Az IRI(A) tanfolyamnak különösen hangsúlyoznia kell az egyén szerepét az emberi tényezők fontosságával kapcsolatban az ember-gép környezetben. Különösen oda kell figyelni a kérelmező érettségi szintjére és megítélő képességére, beleértve azt, hogy mennyire képes megítélni másokat, a viselkedésmintájukat és a különböző végzettségi szintjüket.

2 A oktatás és tanulás szakasz kivételével az elméleti és repülési képzés tematikájában megadott tantárgyak összes részlete kiegészítése a műszerjogosítás megszerzésére irányuló, pilótáknak szóló tanfolyam anyagának, és a kérelmezőnek ezt már ismernie kell. Így a tanfolyam célja:

a) felfrissíteni és naprakész szintre hozni az oktatónövendék műszaki tudását;

b) a moduláris műszerrepülési tanfolyam követelményei szerint képezni a pilótákat (12. Függelék);

c) lehetővé tenni a kérelmező számára, hogy kifejlessze magában a szükséges oktatói technikákat, amelyek segítségével a műszerjogosítás kiadásához szükséges szinten képes oktatni műszerrepülést, rádió navigációt és műszeres eljárásokat; és

d) biztosítani, hogy az oktatónövendék megfelelően magas színvonalon képes repülni.

3 A tanfolyam során fel kell hívni a kérelmezők figyelmét a saját hozzáállásukra a repülésbiztonság fontos kérdéséhez. A tanfolyam egésze során alapvető célkitűzés kell, hogy legyen a biztonság tudatosítása. Rendkívül fontos, hogy a tanfolyam arra irányuljon, hogy megadja a kérelmezőknek azt a tudást, jártasságot és hozzáállást, ami egy oktató feladatai szempontjából szükséges. Ennek elérése érdekében, ami a célkitűzéseket érinti, a tanfolyam tematikája tartalmazza legalább az alábbi területeket.

1. RÉSZ
OKTATÁS ÉS TANULÁS

Tétel száma

1 TANULÁSI FOLYAMAT

Motiváció
Érzékelés és megértés
Memória és használata
Szokások és átvitel
A tanulás akadályai
A tanulás ösztönzése
Tanulási módszerek
A tanulás mértéke

2 OKTATÁSI FOLYAMAT

A hatékony oktatás összetevői
Az oktatói tevékenység megtervezése
Oktatási módszerek
Oktatás az „ismerttől” az „ismeretlenig”
Az „óratervek” használata

3 KÉPZÉSI FILOZÓFIÁK

A strukturált (jóváhagyott) képzési tanfolyamok értéke
Az előre megtervezett tematika fontossága
Az elméleti tudás és a repülésoktatás összekapcsolása

4 AZ ALKALMAZOTT OKTATÁS TECHNIKÁI

a. Elméleti ismeretek - Tantermi oktatási technikák
Képzési segédeszközök használata
Csoportos előadások
Egyéni eligazítások
Növendékek részvétele/megbeszélések

b. REPÜLÉS – Repülés közben alkalmazandó oktatási technikák
A repülési/pilótafülke környezet
Az alkalmazott oktatás technikái
Repülés utáni, és közbeni ítélőképesség és döntéshozás

5 A NÖVENDÉKEK ÉRTÉKELÉSE ÉS VIZSGÁZTATÁSA

a. A növendékek teljesítményének értékelése

Az előrehaladást ellenőrző vizsgák szerepe
A tudás felidézése
A tudás átalakítása mély megértéssé
A mély megértés átalakítása tudatos tevékenységekké
Az igény, hogy az előrehaladás gyorsaságát értékeljük

b. A növedékek hibáinak elemzése

A hibák okainak megállapítása
Először a nagy hiányosságok, és csak utána a kisebbek kezelése
A túlzott mértékű kritizálás elkerülése
A tömör és világos kommunikáció szükségessége

6 A KÉPZÉSI PROGRAM KIALAKÍTÁSA

Az órák megtervezése
Felkészülés
Magyarázatok és demonstráció
A növendékek részvétele és gyakorlás
Értékelés

7 AZ EMBERI TELJESÍTŐKÉPESSÉG ÉS KORLÁTAI A REPÜLÉSOKTATÁSBAN

Élettani tényezők
Pszichológiai tényezők
Az emberi információ feldolgozási folyamat
Viselkedésformák
Az ítélőképesség és döntéshozási képesség kialakulása

8 VESZÉLYEK, AMIKET A REPÜLŐGÉPEN, REPÜLÉS SORÁN SZIMULÁLT RENDSZERHIBÁK ÉS ÜZEMZAVAROK OKOZHATNAK

A biztonságos magasság kiválasztása
A „zsigeri szinten” begyakorolt eljárások fontossága
Folyamatoson tudatában lenni a repülőgép helyzetének
Ragaszkodás a helyes eljárásokhoz

9 AZ OKTATÁS ADMINISZTRÁLÁSA

Repülési/elméleti oktatás nyilvántartása
A pilóta személyes hajózónaplója
A repülési/földi tanterv
Tananyag
Hivatalos nyomtatványok
Légiüzemeltetési utasítás
Repülésre felhatalmazó dokumentációk
Légijármű dokumentumai
A magánpilóta szakszolgálati engedélyek szabályzása

MEGJEGYZÉS: Ennek a résznek az ajánlott órafelbontása megtalálható az AMC 1.340 Repülés oktató képzés című részben.

2. RÉSZ

AZ ELMÉLETI OKTATÁS TEMATIKÁJA

Az alább feltüntetett elméleti tárgyakat arra kell felhasználni, hogy az oktató tanítási készségét fejlesszék. A kiválasztott tételek kapcsolódjanak a növendék eddigi ismereteihez és az IR(A) képzésben alkalmazzák.

ÁLTALÁNOS TANTÁRGYAK

ÉLETTANI/PSZICHOLÓGIAI TÉNYEZŐK

Érzékelés
Térbeli tájékozódási zavar
Illúziók az érzékelésben
Stressz

REPÜLÉSI MŰSZEREK

Sebesség kijelző
Magasságmérő
Függőleges sebesség mérő (variométer)
Géptengely-irányszög (heading) kijelző (iránytű)
Elfordulás és csúszás jelző
Mágneses iránytű

A fenti műszerekkel kapcsolatban az alábbi témákat kell átvenni:

A működés alapelvei
Hibák és az üzemképesség repülés közbeni ellenőrzése
Rendszer meghibásodások

RÁDIÓNAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSEK

A rádiónavigáció alapelvei
VHF RTF csatornák használata
A morze kód
A rádiónavigációs berendezések alapelvei
VHF Körsugárzó (VOR)
Eszközei a földön és a repülőgépen
URH iránykereső (VHF/DF)
Rádiólokátoros észlelés és helymeghatározás (RADAR)
Eszközei a földön
Elsődleges radar
Másodlagos légtérellenőrző radar
Eszközei a repülőgépen
Transzponderek
Precíziós bevezető rendszer
Más navigációs rendszerek (ha vannak) a jelenlegi üzemeltetésben
Eszközei a földön és a repülőgépen
Távolságmérő berendezés (DME)
Eszközei a földön és a repülőgépen
Marker rádióadó
Eszközei a földön és a repülőgépen
Repülés előtti üzemképesség ellenőrzések
A műszerek hatótávolsága, pontossága és korlátai

MEGFONTOLÁSOK REPÜLÉSTERVEZÉSKOR

LÉGIFORGALMI TÁJÉKOZTATÓ KIADVÁNY (AIP)

A tanfolyamon az alábbi listán lévő pontokat kell átvenni, de az oktatási idő meghatározásánál figyelembe kell venni a kérelmező rátermettségét és repülési tapasztalatát.

Bár a listán, ezen címszó alatt számos pont kiegészítése a PPL/CPL/IR tematikának, az oktatónak biztosítania kell, hogy a növendék képzése során valamikor találkozzon velük, és kell hagyni elegendő időt a tanfolyamon arra, hogy ezeket a pontokat szükség szerint átnézzék.

A Légiforgalmi tájékoztató kiadvány (AIP)
1. és 2. osztályú NOTAM
Légiforgalmi tájékoztató körlevelek (AIC)
Üzemeltetési információk

Repülési szabályok és a légiforgalmi szolgálatokat érintő szabályok (RAC)
Látvarepülési szabályok (VFR) és műszeres repülési szabályok (IFR)
Repülési tervek és a légiforgalmi szolgálatok üzenetei
A légiforgalmi szolgálatok radarhasználata
Rádióhiba

A légtér osztályozása
Légtér-korlátozások és veszélyek

Várakozási eljárások és a leszálláshoz történő megközelítés eljárásai
Precíziós megközelítések/Nem precíziós megközelítések
Megközelítés radarbevezetéssel
Megszakított megközelítés
Vizuális manőverezés műszeres megközelítés után (circling)
Konfliktus veszélyek nem ellenőrzött légtérben

Rádió-összeköttetés
A szolgálatok típusai
A rádió-navigációs eszközökre vonatkozó AIP adatok kigyűjtése

Rendelkezésre álló térképek
Útvonali
Indulási és érkezési
Műszeres megközelítési és leszállási
Módosító, javító és átdolgozó szolgáltatások

ÁLTALÁNOS REPÜLÉSTERVEZÉS

A repüléstervezés céljai
A repülőgép és a motor/hajtómű teljesítményét befolyásoló tényezők
Kitérő repülőtér/repülőterek kiválasztása
Meteorológiai információ megszerzése
Rendelkezésre álló szolgálatok
Időjárási eligazítás

Telefonos és elektronikus adatfeldolgozás
Aktuális időjárás jelentések (TAF, METAR és SIGMET táviratok)
Előrejelzés az útvonalra
A megszerzett meteorológia információk jelentősége az üzemeltetésben (beleértve a jegesedést, turbulenciát és látástávolság (visibility))
Megfontolások a magasságra nézve
A következő fogalmak meghatározásai:
Átváltási magasság
Átváltási szint
Repülési szint
QNH
Körzeti QNH
A magasságmérő standard légnyomásra való beállítása
QFE
Magasságmérő beállítási eljárások
Repülés előtti magasság ellenőrzések
Felszállás és emelkedés
Útvonalrepülés
Megközelítés és leszállás
Megszakított megközelítés
Terepszint feletti magasság
A minimális biztonságos útvonali magasság kiválasztása
Műszerrepülési szabályok
A térképek előkészítése
Az útvonalak és repülési szintek megválasztása
A repülési terv/hajózó napló kitöltése
Bejegyzések a hajózó naplóba
A használatos földi navigációs eszközök
Frekvenciák/azonosítás
Radiálok és rádióirányok
Repülési pályák (track-ek) és ellenőrzési pontok
Biztonságos magasság(ok)

Üzemanyag számítások

Légiforgalmi irányítói frekvenciák (VHF)
Torony, megközelítési, útvonali, radar, FIS, ATIS és időjárás jelentések
Minimális szektor magasság a célrepülőtéren és a kitérő repülőtereken
Az elhatározási magasság meghatározása a célrepülőtérre és a kitérő repülőterekre

A MŰSZERJOGOSÍTÁSHOZ KAPCSOLÓDÓ ELŐJOGOK

Az ellenőrzött légtéren kívül
Az ellenőrzött légtéren belül

Az érvényesség időtartama és megújítási eljárások

3. RÉSZ

REPÜLÉSOKTATÁSI TEMATIKA

HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSOK ÉS REPÜLÉSI FELADATOK

1 Műszerrepülés (A tanfolyam főoktatója által megítélt mértékben átdolgozható)
2 Műszerrepülés (haladó)
3 Rádiónavigáció (alkalmazott eljárások) – a VOR használata
4 Rádiónavigáció (alkalmazott eljárások) – az NDB használata
5 Rádiónavigáció (alkalmazott eljárások) – az URH iránykereső (VHF/DF) használata
6 Rádiónavigáció (alkalmazott eljárások) – a DME használata
7 Rádiónavigáció (alkalmazott eljárások) – a transzponderek használata
8 Rádiónavigáció (alkalmazott eljárások) – útvonali radarszolgáltatások használata
9 Repülés előtti, indulási és megközelítési eljárások
10 Műszeres megközelítés – Megközelítés ILS-sel a megadott minimumokon – Eljárások megszakított megközelítés esetén
11 Műszeres megközelítés – Megközelítés NDB-vel a megadott minimumokon – Eljárások megszakított megközelítés esetén
12 Rádiónavigáció (alkalmazott eljárások) – a GPS használata (kidolgozás alatt)

1. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁS

(Alapvető) MŰSZERREPÜLÉS

Repülési műszerek
Élettani megfontolások
A műszerek által kijelzett értékek elfogadása
- Térbeli műszeres repülés
- Bólintási szög kijelzés
- Dőléshelyzet kijelzése
- A számlap különböző megjelenítései
- Bevezetés a műhorizont használatába
- Bólintási szöghelyzet
- Dőléshelyzet
- A géptengely-irányszög (heading) tartása és kiegyensúlyozott repülés
- A műszerek korlátai (beleértve a rendszerek működési hibáit)

TÉRBELI HELYZET, TELJESÍTMÉNY

Térbeli műszeres repülés

Repülés ellenőrző műszerek
Motorellenőrző műszerek
A teljesítmény és a konfiguráció megváltoztatásának hatása
A műszerkijelzések keresztellenőrzése
A műszerek által jelzett értékek értelmezése és feldolgozása
Közvetlen és közvetett kijelzések (Motorellenőrző műszerek)
Műszerek késése
Műszerek pásztázása

ALAPVETŐ REPÜLÉSI MANŐVEREK (TELJES MŰSZERFAL HASZNÁLATA)

Egyenes vonalú, vízszintes repülés, különböző sebességekkel és repülőgép konfigurációkkal
Emelkedés
Süllyedés
Szabványos fordulók
Vízszintes repülés, emelkedés, süllyedés megadott géptengely-irányszögekre (headingekre)

1. REPÜLÉSI FELADAT

(Alapvető) MŰSZERREPÜLÉS

Élettani érzetek
Műszerek által mutatott értékek értelmezése és feldolgozása
Térbeli műszeres repülés
Bólintási szöghelyzet
Dőléshelyzet
A géptengely-irányszög (heading) tartása és kiegyensúlyozott repülés
Térbeli műszeres repülés
A teljesítmény és a konfiguráció megváltoztatásának hatása
A műszerek keresztellenőrzése
Műszerek pásztázása

ALAPVETŐ REPÜLÉSI MANŐVEREK (TELJES MŰSZERFAL HASZNÁLATA)

Egyenes vonalú, vízszintes repülés, különböző sebességekkel és repülőgép konfigurációkkal
Emelkedés
Süllyedés
Szabványos fordulók
Vízszintes repülés, emelkedés, süllyedés megadott géptengely-irányszögekre (headingekre)

2. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

MŰSZERREPÜLÉS (Haladó)

Teljes műszerfal használata
30°-os bedöntésű fordulók
Szokatlan térbeli helyzet – kivétel belőle
Átváltás műszerrepülésre felszállás után
Repülés letakart műszerekkel (részben korlátozott műszerfallal)
Alapvető repülési manőverek
Szokatlan térbeli helyzet – kivétel belőle

2. REPÜLÉSI FELADAT

Teljes műszerfal használata
30∅-os fordulók
Szokatlan térbeli helyzet – kivétel belőle
Repülés letakart műszerekkel (részben korlátozott műszerfallal)
A fenti feladatok ismétlése

3. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

RÁDIÓNAVIGÁCIÓ (ALKALMAZOTT ELJÁRÁSOK)

VOR (VHF KÖRSUGÁRZÓ) HASZNÁLATA

Útvonali VOR állomások rendelkezésre állása
Állomások frekvenciája és azonosítása
A jel vételének hatótávolsága
A magasság hatása
VOR radiálok

VOR irányszög kiválasztó használata (OBS)
TO/FROM jelzés
Tájékozódás
Radiálok kiválasztása
Megadott radiál elfogása
Az elfogás pontjáig vissza lévő távolság becslése
A szél hatása
A radiál megtartása
Útvonal meghatározás a VOR állomás felé/ a VOR állomástól
Eljárásfordulók
Átrepülés az állomás fölött
Fix pozíciók (ellenőrző pontok) meghatározása két VOR adó segítségével
Fix pozíciók (ellenőrző pontok) előzetes megadása az útszakaszon
A földfeletti sebesség becslése és időmérés
Várakozási eljárások
Különböző csatlakozási eljárások
Rádió-összeköttetés (Adásvételi eljárások és rádió-összeköttetés a légiforgalmi szolgálattal)

3. REPÜLÉSI FELADAT

RÁDIÓNAVIGÁCIÓ (ALKALMAZOTT ELJÁRÁSOK)

VOR (VHF KÖRSUGÁRZÓ) HASZNÁLATA

Az állomások kiválasztása és azonosítása
Tájékozódás
Megadott radiál elfogása
Adásvételi eljárások és rádió-összeköttetés a légiforgalmi szolgálattal
Radiál megtartása a VOR adó felé
Az állomás fölött való átrepülés felismerése
Radiál megtartása a VOR adótól távolodva
Eljárásfordulók
Fix pozíciók (ellenőrző pontok) meghatározása két VOR adó segítségével
A földfeletti sebesség becslése és időmérés

Várakozási eljárások /Csatlakozások

Várakozás egy előre megadott fix pozíción (ellenőrző pontok)
Várakozás egy VOR állomás fölött

4. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁS

RÁDIÓNAVIGÁCIÓ (ALKALMAZOTT ELJÁRÁSOK)

AZ ADF (AUTOMATIKUS RÁDIÓIRÁNYKERESŐ) HASZNÁLATA

NDB-k (körsugárzó rádiónavigációs állomások) rendelkezésre állása az útvonalon
Helyük, frekvenciájuk, ráhangolás (szükség szerint) és azonosítási kódok
A jel vételének hatótávolsága
Sztatikus interferencia
Éjjeli hatás
Állomások interferenciája
Hegyhatás
Parti visszaverődés
Tájékozódás az NDB-hez képest
Célra repülés
Egy előre megadott mágneses irányszög elfogása és célkövetés az állomás felé
Átrepülés az állomás fölött
Célkövetés az állomástól távolodva
Az idő/távolság ellenőrzése
Fix pozíciók (ellenőrző pontok) meghatározása két NDB-vel vagy egy NDB és egy másik földi rádiónavigációs állomás segítségével
Várakozási eljárások/Különböző jóváhagyott csatlakozási eljárások

Rádió-összeköttetés (Adásvételi eljárások és kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal)

4. REPÜLÉSI FELADAT

RÁDIÓNAVIGÁCIÓ (ALKALMAZOTT ELJÁRÁSOK)

AZ ADF (AUTOMATIKUS RÁDIÓIRÁNYKERESŐ) HASZNÁLATA

Az NDB kiválasztása, ráhangolás az adóra és azonosítása
Tájékozódás ADF-fel
Rádió-összeköttetés (Adásvételi eljárások és kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal)
Célra repülés
Célkövetés az állomás felé
Átrepülés az állomás fölött
Célkövetés az állomástól távolodva
Az idő/távolság ellenőrzése
Egy előre megadott mágneses irányszög elfogása
Fix pozíciók (ellenőrző pontok) meghatározása két NDB-vel vagy egy NDB és egy másik földi rádiónavigációs állomás segítségével
ADF várakozási eljárások/Különböző jóváhagyott csatlakozásii eljárások

5. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

RÁDIÓNAVIGÁCIÓ (ALKALMAZOTT ELJÁRÁSOK)

URH IRÁNYKERESŐ (VHF/DF) HASZNÁLATA

VHF/DF rendelkezésre állása az útvonalon
Helyük, frekvenciájuk, állomások hívójelei és az üzemidejük
A jel és lehetséges elfogásának hatótávolsága
A magasság hatása
Rádió-összeköttetés (Adásvételi eljárások és kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal)
Különböző típusú irányszögek, például QTE, QDM, QDR megszerzése és használata
Állomásra való célra repülés
A szél hatása
Fix pozíciók (ellenőrző pontok) meghatározása két VHF/DF-fel vagy egy VHF/DF és egy másik földi rádiónavigációs állomás segítségével

A földfeletti sebesség becslése és időmérés

5. REPÜLÉSI FELADAT

RÁDIÓNAVIGÁCIÓ (ALKALMAZOTT ELJÁRÁSOK)

URH IRÁNYKERESŐ (VHF/DF) HASZNÁLATA

Kapcsolatfelvétel a VHF/DF állomással
Adásvételi eljárások és kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal
QDR és QTE megszerzése és használata
Állomásra való célra repülés
A szél hatása
Fix pozíciók (ellenőrző pontok) meghatározása két VHF/DF-fel vagy egy VHF/DF és egy másik földi rádiónavigációs állomás segítségével
A földfeletti sebesség becslése és időmérés

6. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

DME (távolságmérő berendezés) HASZNÁLATA

DME berendezések rendelkezésre állása
Helyük, frekvenciájuk és azonosítási kódok
A jel vételének hatótávolsága
Ferde távolság
DME használata a távolság, a földfeletti sebesség és időmérés meghatározásához
Fix pozíció (ellenőrző pont) meghatározása DME-vel

6. REPÜLÉSI FELADAT

DME (távolságmérő berendezés) HASZNÁLATA

Az állomás kiválasztása és azonosítása
Az eszköz funkcióinak használata
Távolság
Földfeletti sebesség
Időmérés
Megközelítés DME íven (DME ARC)
Várakozás DME segítségével

7. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

TRANSZPONDEREK (SSR) HASZNÁLATA

A transzponderek működése
Kódkiválasztási eljárás
Vészhelyzeti eljárások
Elővigyázatosság a fedélzeti eszköz használatánál

7. REPÜLÉSI FELADAT

TRANSZPONDEREK (SSR) HASZNÁLATA

A transzponderek működése
Transzponderek típusai
Kódkiválasztási eljárás
Vészhelyzeti eljárások
Elővigyázatosság a szükséges kód kiválasztásánál

8. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

ÚTVONALI RADAR HASZNÁLATA

Radar szolgálatok rendelkezésre állása
Helyük, az állomások frekvenciája, hívójelek és üzemidejük
AIP-k és NOTAM-ok
A szolgáltatás rendelkezésre állása
Rádió-összeköttetés (Adásvételi eljárások és kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal)
Repülésirányítói tanácsadó szolgálat
Vészhelyzeti szolgálatok
Légijárművek elkülönítésének szabványai

8. REPÜLÉSI FELADAT

ÚTVONALI RADAR HASZNÁLATA

Rádió-összeköttetés (Adásvételi eljárások és kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal)
Kapcsolat felvétele a szükséges szolgálattal és a pozíció jelentése
A konfliktushelyzetet eredményező forgalom jelentésének módszere
Terepszint feletti magasság

9. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

REPÜLÉS ELŐTTI TEENDŐK ÉS INDULÁS A REPÜLŐTÉRRŐL

A fedélzeti rádió üzemképességének megállapítása
Navigációs berendezések
A indulási engedély megszerzése (ATC clearance)
A rádiónavigációs eszközök beállítása felszálláshoz, például VOR frekvenciák, a szükséges radiálok stb.
Indulási eljárások, frekvencia-váltások
A magasság és pozíció jelentése szükség szerint
Szabványos műszeres indulási eljárások (SID-ek)
Az akadálymentességre vonatkozó megfontolások

9. REPÜLÉSI FELADAT

REPÜLÉS ELŐTTI TEENDŐK ÉS INDULÁS A REPÜLTÉRRŐL

A rádió-berendezés üzemképességének ellenőrzése
Indulási engedély (ATC clearance)
Földi rádiónavigációs eszköz kiválasztása
Frekvenciák, radiálok, stb.
Indulás előtti ellenőrzések, frekvencia-váltások, a magasság és a pozíció jelentése
Szabványos műszeres indulási eljárások (SID-ek)

10. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

KEZDETI/KÖZBENSŐ/VÉGSŐ MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK

Precíziós megközelítés térképei
A kezdeti megközelítési vonatkozási pont (IAF) megközelítése és a minimális szektor magasság (MSA)
Követelmények a földi rádió-navigációs berendezésekre vonatkozóan, például radar, ADF stb.
Rádió-összeköttetés (kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal és adásvételi kifejezések)

Áttekintésre:
Várakozási eljárások
A végső megközelítés útvonala
Egy belső képet kialakítani a megközelítésről

A megközelítés előtti ellenőrzések végrehajtása
A kezdeti megközelítés eljárása
Az ILS frekvenciák kiválasztása és azonosítás
Az akadályok feletti legkisebb biztonságos magasság (OCA/OCH)
Üzemeltetési minimumok
A megközelítési útvonal tartása függőleges és vízszintes irányban
A távolság, a földfeletti sebesség és a süllyedés gyorsaságának felmérése a végső megközelítés kezdőpontjától a repülőtérig
DME használata (lehetőség szerint)
Átstartolási eljárás és eljárás megszakított megközelítés esetén
A közzétett utasítások áttekintése
Átváltás műszerrepülésről látás utáni repülésre (érzéki csalódások)

10. REPÜLÉSI FELADAT

PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁS

Kezdeti megközelítés az ILS-hez
A megközelítés tervezésének végrehajtása
Várakozási eljárás
Frekvencia kiválasztása és az ILS azonosítása
A közzétett eljárás áttekintése és a minimális szektor magasságnak ismerete
Rádió-összeköttetés (kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal és adásvételi kifejezések)
Az üzemeltetési minimumok meghatározása és a magasságmérő beállítása
Megfontolások az időjárással kapcsolatban, például a felhőalapra és a látástávolságra (visibility-re) vonatkozóan
A futópálya fények rendelkezésre állása
ILS belépési eljárások
Radarvektor
Eljárásirányítási módszerek
A megközelítés, végső megközelítés kezdetétől a repülőtérig tartó időtartamnak becslése

A következők meghatározása:
A süllyedés mértéke a végső megközelítés során

Talajmenti szélsebesség és a leszállópálya hossza
Az észben tartandó akadálymagasságok műszeres megközelítés után, látás után történő manőverezésnél
Körözési (circling) megközelítés

A megközelítés:
A végső megközelítés kezdeti pontjánál
DME használata (lehetőség szerint)
Kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal
Jegyezze fel az időt és állítsa be a sebességet és süllyedés mértékét
Az iránysáv és a siklópálya tartása
Számítson a szélsebesség változására és arra, hogy ennek milyen hatása lesz a sodródásra
Elhatározási magasság
A leszállópálya iránya
Eljárások túlrepülés és megszakított megközelítés esetén
Átváltás műszerrepülésről látás utáni repülésre
Körözési (circling) megközelítés
Látás szerinti megközelítés a leszálláskor

11. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

NEM PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK

Térképek nem precíziós megközelítéshez
Kezdeti megközelítés a kezdeti megközelítési vonatkoztatási pontig (IAF) és a szektorban megengedett minimális magasság (MSA)

Kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal
Rádió-összeköttetés (a légiforgalmi eljárások és adásvételi kifejezések)

A megközelítés megtervezése:
Várakozási eljárás
A megközelítési útvonal (track)
Belső kép kialakítása a megközelítésről
Kezdeti megközelítési eljárás
Üzemeltetési minimumok
A megközelítés tervezésének végrehajtása
A megközelítési útvonal tartása függőleges és vízszintes irányban
A távolság, a földfeletti sebesség és a süllyedés mértékének felmérése a végső megközelítés kezdőpontjától (FAF) a repülőtérig
DME használata (lehetőség szerint)
Átstartolási eljárás és eljárás megszakított megközelítés esetén
A közzétett utasítások áttekintése
Átváltás műszerrepülésről látás utáni repülésre (érzéki csalódások)
Körözési (circling) megközelítés
Látás szerinti megközelítés a leszálláskor

11. REPÜLÉSI FELADAT

NEM PRECÍZIÓS MEGKÖZELÍTÉSI ELJÁRÁSOK

A megközelítés tervezésének végrehajtása, beleértve:

A következők meghatározása:

A süllyedés mértéke a végső megközelítés kezdeti pontjától (FAF)

Talajmenti szélsebesség és a leszállópálya hossza
Az észben tartandó akadálymagasságok műszeres megközelítés után, látás után történő manőverezésnél
Körözési (circling) megközelítés
Átstartolási eljárás és eljárás megszakított megközelítés esetén

Kezdeti megközelítés
Frekvencia kiválasztása és azonosítása
A közzétett eljárás áttekintése és a minimális szektor magasságnak ismerete
Kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal és adásvételi kifejezések
Az elhatározási magasság meghatározása és a magasságmérő beállítása
Megfontolások az időjárással kapcsolatban, például a felhőalapra és a látástávolságra (visibility-re) vonatkozóan
A futópálya fények rendelkezésre állása
A bevezető útvonal meghatározása
A végső megközelítés kezdeti pontjától a megszakított megközelítést jelentő pontig (MAP) tartó idő becslése

Kapcsolattartás a légiforgalmi szolgálattal
Az „outbound” eljárás (beleértve a leszállás előtti ellenőrzések elvégzését)
A bevezető eljárás
Az azonosítási kód újbóli ellenőrzése
A magasságmérő beállításának újbóli ellenőrzése
A végső megközelítés
Jegyezze fel az időt és állítsa be a sebességet és süllyedés mértékét
A végső megközelítés útvonalának tartása
Számítson a szélsebesség változására és arra, hogy ennek milyen hatása lesz a sodródásra
Minimális Süllyedési Magasság(MDA/H)
A leszállópálya iránya
Eljárás átstartolás és megszakított megközelítés esetén
Átváltás műszerrepülésről látás utáni repülésre (érzéki csalódások)
Látás szerinti megközelítés

12. HOSSZÚ ELIGAZÍTÁSI FELADAT

REPÜLÉSI FELADATOK

GPS használata

56. függelék
Tanfolyam a repülőszemélyzeti együttműködés oktatásához (MCCI(A)) szükséges felhatalmazás megszerzéséhez
(Lásd 1.417 pont, 47. függelék)

A TANFOLYAM CÉLKITŐZÉSE

1 A tanfolyamot úgy kell kialakítani, hogy megfelelő képzést nyújtson a kérelmezőnek az elméleti ismeretek oktatásából és a földi repülésgyakorló berendezéseken történő oktatásból, hogy oktathassa a repülőszemélyzeti együttműködés (MCC) azon vonatkozó részeit, amelyek egy kérelmező első többpilótás repülőgépre szóló típus jogosításának megszerzéséhez szükségesek.

2 A kérelmező hozzáértését, azaz, hogy megkaphatja-e az MCCI(A) jogosítást, úgy fogják meghatározni, hogy tartania kell a légiközlekedési hatóság által erre a célra kijelölt TRI(A), SFI(A) vagy MCCI(A) felügyelete alatt a megfelelő színvonalon egy legalább 3 óra MCC képzést a vonatkozó FNPT-n vagy repülési szimulátoron.

1. RÉSZ

OKTATÁS ÉS TANULÁS

Tétel száma

1 TANULÁSI FOLYAMAT

Motiváció
Érzékelés és megértés
Memória és használata
Szokások és átvitel
A tanulás akadályai
A tanulás ösztönzése
Tanulási módszerek
A tanulás mértéke

2 OKTATÁSI FOLYAMAT

A hatékony oktatás összetevői
Az oktatói tevékenység megtervezése
Oktatási módszerek
Oktatás az „ismerttől” az „ismeretlenig”
Az „óratervek” használata

3 KÉPZÉSI FILOZÓFIÁK

A strukturált (jóváhagyott) képzési tanfolyamok értéke
Az előre megtervezett tematika fontossága
Az elméleti tudás és a repülésoktatás összekapcsolása

4 AZ ALKALMAZOTT OKTATÁS TECHNIKÁI

a. Elméleti ismeretek - Tantermi oktatási technikák
Képzési segédeszközök használata
Csoportos előadások
Egyéni eligazítások
Növendékek részvétele/megbeszélések

b. REPÜLÉS – Repülés közben alkalmazandó oktatási technikák
A repülési/pilótafülke környezet
Az alkalmazott oktatás technikái
Repülés utáni, és közbeni ítélőképesség és döntéshozás

5 A NÖVENDÉKEK ÉRTÉKELÉSE ÉS VIZSGÁZTATÁSA

a. A növendékek teljesítményének értékelése

Az előrehaladást ellenőrző vizsgák szerepe
A tudás felidézése
A tudás átalakítása mély megértéssé
A mély megértés átalakítása tudatos tevékenységekké
Az igény, hogy az előrehaladás gyorsaságát értékeljük

b. A növedékek hibáinak elemzése

A hibák okainak megállapítása
Először a nagy hiányosságok, és csak utána a kisebbek kezelése
A túlzott mértékű kritizálás elkerülése
A tömör és világos kommunikáció szükségessége

6 A KÉPZÉSI PROGRAM KIALAKÍTÁSA

Az órák megtervezése
Felkészülés
Magyarázatok és demonstráció
A növendékek részvétele és gyakorlás
Értékelés

7 AZ EMBERI TELJESÍTŐKÉPESSÉG ÉS KORLÁTAI A REPÜLÉSOKTATÁSBAN

Élettani tényezők
Pszichológiai tényezők
Az emberi információ feldolgozási folyamat
Viselkedésformák
Az ítélőképesség és döntéshozási képesség kialakulása

8 VESZÉLYEK, AMIKET A REPÜLŐGÉPEN, REPÜLÉS SORÁN SZIMULÁLT RENDSZERHIBÁK ÉS ÜZEMZAVAROK OKOZHATNAK

A biztonságos magasság kiválasztása
A „zsigeri szinten” begyakorolt eljárások fontossága
Folyamatoson tudatában lenni a repülőgép helyzetének
Ragaszkodás a helyes eljárásokhoz

9 AZ OKTATÁS ADMINISZTRÁLÁSA

Repülési/elméleti oktatás nyilvántartása
A pilóta személyes hajózónaplója
A repülési/földi tanterv
Tananyag
Hivatalos nyomtatványok
Légiüzemeltetési utasítás
Repülésre felhatalmazó dokumentációk
Légijármű dokumentumai

2. RÉSZ

MŰSZAKI OKTATÁS

1 A tanfolyam kapcsolódjon ahhoz a földi repülésgyakorló berendezés típushoz, amelyen a kérelmező oktatni akar. A képzési program adja meg a teljes elméleti képzés részleteit.

2 A képzés repülő-személyzet együttműködési vonatkozásaihoz kapcsolódó emberi tényezők azonosítása és alkalmazása (az ATPL 040. tematikájában megadott tényezők közül).

3 Az oktatási program olyan képzési feladatokat tartalmazzon, amelyek illeszkednek a többpilótás típus jogosítás kérelmezőjére vonatkozó MCC követelményekhez.

Képzési feladatok

A feladatokat, amennyire csak lehetséges, olyan szimulált környezetben kell végrehajtani, mintha kereskedelmi célú légiszállítási tevékenységet végeznének. Az oktatásnak a következő területekre kell kiterjednie:

a) repülés előtti felkészülés, beleértve a dokumentációt és a felszállási teljesítmény adatok kiszámítását;

b) repülés előtti ellenőrzések, beleértve a rádió és navigációs eszközök ellenőrzését és beállítását;

c) felszállás előtti ellenőrzések, beleértve az hajtóműrendszer ellenőrzését és azt, hogy a repülést végző pilóta (PF) megtartja a repülés előtti eligazítást (briefinget);

d) normál felszállások különböző fékszárny beállításokkal, a repülést végző és a repülést nem végző pilóta (PF/PNF) feladatai, „call out-ok”

e) megszakított felszállások; felszállások oldalszélben; felszállás a maximális felszállási tömeggel, motor-/hajtóműhiba V_1 elérése után;

f) a légijármű rendszereinek normál és rendellenes működése, checklistek használata;

g) válogatott vészhelyzeti eljárások, tartalmazzák: motor-/hajtómű hibát és tüzet, füst ellenőrzése és megszüntetése, szélnyírás fel- és leszállás során, vészsüllyedés, egy repülőszemélyzeti tag munkaképtelenné válása;

h) a közelgő átesés korai felismerése és reagálás rá különböző konfigurációkban;

i) műszeres repülési eljárások, beleértve várakozási eljárásokat, precíziós megközelítést alap navigációs adatok segítségével (raw data), Flight Director és robotpilóta alkalmazásával, megközelítéseket miközben egy motor/hajtómű szimuláltan üzemképtelen, nem precíziós és körözési (circling) megközelítéseket, a repülést végző pilóta (PF) által tartott leszállás előtti eligazítást (briefinget); a navigációs eszközök beállítását, megközelítések közben „ a call out-okat”, a megközelítési és leszállási adatok kiszámítását;

j) átstartolások; normál illetve akkor, miközben egy motor/hajtómű szimuláltan üzemképtelen; átváltás műszerrepülésről látás szerinti repülésre az elhatározási magasság (DH), vagy a minimális süllyedési magasság (MDA/H) elérésekor.

57. függelék
A vizsgáztatók teendőinek egységesítése
(Lásd 1.425 & 1.430 pont, 31. függelék)

ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK

1 A pilóták hozzáértésének színvonala nagymértékben a vizsgáztató jártasságától függ. A légiközlekedési hatóság tájékoztatja a vizsgáztatókat e rendelet követelményeiről, a jártassági vizsgák és készség ellenőrzések lefolytatásáról, ezek dokumentálásáról és a jegyzőkönyvek megküldéséről. A vizsgáztatókat tájékoztatni kell a személyes adatok védelmének követelményiről, a felelősségről, a balesetbiztosításról és díjakról.

VIZSGÁZTATÓ FELHATALMAZÁSA

2 Az 1.425(a) – (c) pontban megadott minősítési követelmények alól csak abban az esetben lehetséges felmentést adni, ha teljes körűen minősített vizsgáztató nem áll rendelkezésre. Ilyen eset lehet például egy új vagy ritka légijármű típuson vagy osztályon végrehajtandó jártassági ellenőrzés. Ebben az esetben a vizsgáztató rendelkezzen legalább olyan oktatói jogosítással, amely hasonló típusú és számú hajtóművel rendelkező repülőgépre érvényes, és a repülőgép tömege is hasonló nagyságrendű.

3 A vizsgáztatókat ellenőrző légiközlekedési hatósági felügyelők megfelelnek a vizsgáztatókkal szemben támasztott követelményeknek,. Amennyiben ez nem lehetséges a légiközlekedési hatósági felügyelők csak felügyelői minősítésben vannak jelen.

4 A vizsgáztatóra vonatkozó egységes követelmények:

i a vizsgáztatási feladataikra vonatkozó követelmények ismerete;

ii. az emberi teljesítőképességnek és korlátainak a repülés-vizsgáztatásra vonatkozó alapismeretei;

iii. a vizsgázó teljesítményének értékeléséhez szükséges alapismeretek;

iv. e rendelet, a kapcsolódó JAR-ok, és az egységes alkalmazási eljárások (Joint Implementation Procedures – JIP-ek)

v. jelen rendeletben meghatározott minőségbiztosítási követelmények

vi. Repülő-személyzeti együttműködés (MCC), Emberi teljesítőképesség és korlátai, ha alkalmazhatók.

A légiközlekedési hatóság felügyeli és ellenőrzi az 1.425(c) pont szerint végrehajtott egységesítési intézkedéseket.

KORLÁTOZÁSOK

5 A vizsgáztató nem tervezhet be egy munkanapra háromnál több, PPL-hez, CPL-hez, IR-hez vagy osztályjogosításhoz kapcsolódó vizsgát, vagy kettőnél több, FI-hez, CPL/IR-hez vagy ATPL-hez kapcsolódó vizsgát, vagy négynél több, típus jogosításhoz kapcsolódó vizsgát.

6 A vizsgáztató a munkatervében legalább három órát szánjon egy PPL, CPL, IR vagy osztályjogosítás vizsgára, és legalább négy órát FI, CPL/IR, ATPL vagy típus jogosítás vizsgára. Ez az időkeret tartalmazza a repülés előtti eligazítást és felkészülést, a vizsga levezetését, a vizsga utáni eligazítást, a kérelmező teljesítményének kiértékelését és a dokumentálást.

7 A vizsgáztató hagyjon elég időt a kérelmezőnek, hogy felkészüljön a vizsgára, de általában ez ne legyen több egy óránál.

8 A vizsgáztató úgy tervezze meg a vizsgarepülést, hogy a repülőgépen a repült idő és a földi repülés-gyakorló berendezésen a földi idő ne legyen kevesebb:

a) PPL és CPL esetén 90 percnél, ebbe beleértve a navigációs részt;

b) IR, FI és egypilótás típus-/osztályjogosítás esetén 60 percnél; és

c) CPL/IR és ATPL esetén 120 percnél.

A VIZSGA/ELLENŐRZÉS CÉLJA

9 Gyakorlati bemutató során megállapítani a vizsga/ellenőrzés alkalmával, hogy a kérelmező megszerezte a szükséges ismereteket és elérte a szükséges jártassági/készség szintet, vagy a fentieknek továbbra is birtokában van;

10 A képzés és a repülés oktatás minőségének javítása a bejegyzett szervezetnél, FTO-nál és TRTO-nál, a vizsgáztatók arról szóló visszajelzésein keresztül, a vizsgák/ellenőrzések mely részei vezetnek a leggyakrabban a sikertelenséghez;

11 Hozzájárulni a repülésbiztonsági előírások fenntartásához, és ahol lehetséges javításához, azáltal, hogy a vizsgáztatók jó repülőgép-vezetői tevékenységet folytatnak és a repüléshez elengedhetetlen fegyelmet tanúsítanak a vizsgák során.

A VIZSGA/ELLENŐRZÉS LEFOLYTATÁSA

12 A vizsgáztató biztosítja, hogy a kérelmező a vizsgát/ellenőrzést e rendelet követelményei szerint hajtja végre, és teljesítményét a megkívánt előírások szerint értékelik.

13 A vizsga/ellenőrzés tematika egyes részeiben található pontokat külön-külön kell végrehajtani és értékelni. Ha egy pont végrehajtása nem sikerül, úgy kell tekinteni, hogy az egész rész nem sikerült. A vizsgáztató nem változtathatja meg a vizsgának/ellenőrzésnek az eligazításon kihirdetett időbeosztását.

14 Egy vizsgapont marginális vagy kérdéses teljesítése nem befolyásolhatja a vizsgáztatót a további pontok értékelésénél.

15 A vizsgáztató egyezteti a vizsgázóval a repülés előtti eligazítás során a vizsga követelményeit és korlátozásait.

16 Ha a vizsgát/ellenőrzést befejezték, vagy nem folytatják, a vizsgáztató adjon tájékoztatást a kérelmezőnek arról, hogy bizonyos pontok/részek miért nem sikerültek. Ha nem sikerült, vagy nem folytatják a jártassági vizsgát vagy készség ellenőrzést, a vizsgáztató lássa el megfelelő tanácsokkal a kérelmezőt, amelyek segítenek neki, amennyiben ismételten megpróbálja letenni a vizsgát/ellenőrzést.

17 Ha a kérelmezőnek bármilyen megjegyzése vagy ellenkező véleménye van a vizsga/ellenőrzés utáni tájékoztatás során arról, hogy a vizsgáztató hogyan értékelte őt, akkor ezt vizsgáztató bejegyzi a vizsga-jegyzőkönyvbe, majd aláírja és a kérelmező ellenjegyzi.

A VIZSGÁZTATÓ FELKÉSZÜLÉSE

18 A vizsgáztató felügyeli a vizsga/ellenőrző repülésre való felkészülés minden mozzanatát, és ahol szükséges, az ATC résidő megszerzését vagy biztosítását.

19 A vizsgáztató e rendelet követelményekkel összhangban megtervezi a vizsgát/ellenőrzést. Csak a megfelelő vizsga-/ellenőrzési lapon leírt manővereket és eljárásokat hajtják végre. Ugyanaz a vizsgáztató ne vizsgáztassa a kérelmező beleegyezése nélkül még egyszer azt a kérelmezőt, aki már sikertelenül teljesített.

A VIZSGÁZTATÓ HOZZÁLLÁSA

20 A vizsgáztató segítse elő, hogy barátságos és nyugodt légkör alakuljon ki a vizsga/ellenőrző repülés előtt és alatt. Nem szabad negatív vagy ellenséges hozzáállást tanúsítani. A vizsga/ellenőrző repülés alatt a vizsgáztató kerülje a negatív megjegyzéseket és a kritikát, az értékelést teljes egészében hagyja a vizsga/ellenőrzés utáni eligazítás idejére.

ÉRTÉKELÉSI RENDSZER

21 Amennyiben a vizsga/ellenőrzési tematikák előírják a tűréshatárokat, a kérelmezőtől nem kell elvárni, hogy a sima és stabil repülés árán elérje ezeket. A vizsgáztató tegyen megfelelő engedményeket az elkerülhetetlen eltérések esetére, például turbulencia vagy a légiirányítás utasításai stb. kapcsán. A vizsgáztató a vizsgát/ellenőrzést csak a kérelmező értékelésének céljából vagy biztonsági okokból nyilváníthatja befejezettnek. A vizsgáztató az alábbi kifejezések valamelyikével értékel:

a) „Megfelelt”, amennyiben a kérelmező az ismeretek/készségek/jártasság megfelelő szintjét mutatja be, és ahol van ilyen, ott a szakszolgálati engedélyre vagy a jogosításra vonatkozó repülési tűréshatárokon belül marad; vagy

b) „Nem felelt meg”, amennyiben a következők közül valamelyik teljesül:

i. a repülési tűréshatárokat átlépték azzal együtt, hogy a vizsgáztató engedményeket adott a turbulenciára és a légiirányítás utasításaira tekintettel;

ii. a vizsga/ellenőrzés kitűzött feladatait nem teljesítették;

iii. a feladatot végrehajtották, de a repülésbiztonság sérelmével, egy szabály vagy előírás megsértésével, gyenge repülőgép-vezetői tevékenységgel vagy durván kezelve a repülőgépet;

iv. a kérelmező nem rendelkezik az ismeretekkel a szükséges színvonalon;

v. a kérelmező nem képes elfogadható szinten vezetni a repülőgépet; vagy

vi. a biztonság fenntartása érdekében a vizsgáztató vagy a biztonsági pilóta közbelépése szükséges.

c) „Részben megfelelt”, a jártassági ellenőrzésre vonatkozó követelményekkel összhangban.

A VIZSGA/ELLENŐRZÉS MENETE ÉS TARTALMA

22 A vizsga/ellenőrzés megkezdése előtt a vizsgáztató megbizonyosodik arról, hogy a használni kívánt repülőgép vagy földi repülés-gyakorló berendezés a feladatra alkalmas és a megfelelő felszerelésekkel rendelkezik a vizsga/ellenőrzés szempontjából. Csak olyan repülőgépet és földi repülés-gyakorló berendezést szabad használni, amit a légiközlekedési hatóság jártassági vizsga vagy készség ellenőrzés céljára jóváhagyott.

23 A vizsgát/ellenőrzést a repülőgép légiüzemeltetési utasításával (AFM) és ha van, a repülőgép üzemeltetési kézikönyvével (AOM) összhangban folytatják le.

24 A vizsga/ellenőrzés az FTO/TRTO üzemeltetési kézikönyvében foglalt, illetve, ahol alkalmazható, az Alapképzési Szervezet üzemeltetési kézikönyvében foglalt korlátozások figyelembe vételével kerül levezetésre.

25 Tartalma

a) A vizsga/ellenőrzés a következőket tartalmazza:

– szóbeli vizsga a földön (ahol szükséges);

– repülés előtti eligazítás;

– repülés során végrehajtandó feladatok; és

– repülés utáni eligazítás

b) A szóbeli vizsga a földön tartalmazza az alábbiakat:

– a légijármű általános ismerete és teljesítménye;

– tervezés és üzemeltetési eljárások; és

– a vizsga más vonatkozó pontjai/részei

c) A repülés előtti eligazítás tartalmazza az alábbiakat:

– a vizsga/ellenőrzés tartalmának sorrendjét;

– teljesítmény beállítások és sebességek; és

– biztonsági megfontolások

d) A repülés során végrehajtandó feladatok tartalmazzák:

– a vizsga/ellenőrzés minden vonatkozó pontját/részét

e) A repülés utáni eligazítás tartalmazza:

– a kérelmező teljesítményének értékelését

– a vizsga/ellenőrzés dokumentálása, ha lehetséges, a kérelmező repülés oktatójának jelenlétében.

26 A vizsga/ellenőrzés célkitűzése, hogy gyakorlati repülést szimuláljon. Ennek megfelelően a vizsgáztató kijelölhet a kérelmezőnek gyakorlati forgatókönyveket, repülési feladatok gyakorlati láncolatát, de közben biztosítsa, hogy a kérelmező ne zavarodjon össze, és a repülés biztonságosan történjen.

27 A vizsgáztató vezessen a vizsga/ellenőrzés során repülési naplót és írjon értékelő feljegyzéseket, hogy a repülés utáni eligazításon utána tudjon nézni a történteknek.

28 A vizsgáztatónak rugalmasan kell kezelnie, ha változtatások történnek a repülés előtti eligazításhoz képest a légiirányítás utasításai, vagy a vizsgát/ellenőrzést befolyásoló más körülmények hatására.

29 Ha a tervezett vizsgához/ellenőrzéshez képest változások történnek, a vizsgáztatónak meg kell bizonyosodnia a felől, hogy a kérelmező megértette és elfogadta a változásokat. Egyéb esetben a vizsgát/ellenőrzést le kell zárni.

30 Ha a vizsgáztató által nem elfogadható okokból úgy dönt a kérelmező, hogy nem folytatja a vizsgát/ellenőrzést, akkor úgy kell tekinteni, mintha a meg nem kísérelt pontok/részek nem sikerültek volna. Ha a vizsgát/ellenőrzést a vizsgáztató által elfogadhatónak ítélt okokból hagyják félbe, akkor a következő alkalommal csak azokat a pontokat/részeket kell megismételni, amit addig nem teljesítettek.

31 A vizsgáztató belátása szerint bármely műveletet vagy eljárást egyszer megismételtethet a kérelmezővel. A vizsgáztató bármikor lezárhatja a vizsgát/ellenőrzést, ha úgy látja, a kérelmező alkalmatlansága a vizsga/ellenőrzés teljes megismétlését szükségessé teszi.

58. függelék
Típusjogosítás vizsgáztatók (TRE-k) képzése
(Lásd 1.425(c) pont)

1 Az alábbi rendelkezések a TRE felhatalmazásért folyamodó kérelmezők számára tartalmaz követelményeket.

2 A légiközlekedési hatóság felügyelője vagy a rangidős vizsgáztató megfigyeli, ahogy a TRE kérelmező levizsgáztat egy „kérelmezőt" olyan repülőgépen, amire a TRE a felhatalmazást kérelmezi. A „kérelmező" levizsgáztatásához a felügyelő választ ki e melléklet 15. függeléke „Az ATPL/típus jogosítás/ képzés/ jártassági vizsga és készség ellenőrzés tartalma többpilótás repülőgépen" vizsgafeladatokat. Miután megegyeztek a felügyelővel a vizsga tartalmában, a TRE kérelmezőtől elvárják, hogy az egész vizsgát ő folytassa le. Ez tartalmazni fogja az eligazítást, a repülés levezetését, a „kérelmező" értékelését és repülés utáni eligazítását. A felügyelő megbeszéli az értékelést a TRE kérelmezővel, mielőtt a „kérelmezőt" eligazítják, és értesítik az eredményről.

3 Cél az, hogy minden TRE felhatalmazásért folyamodó kérelmező részesüljön ilyen irányú képzésben, mielőtt felügyelővel vizsgarepülést tart. Ez a képzés legyen a kérelmezőt ellenőrző felügyelő számára elfogadható.

A „KÉRELMEZŐ" ELIGAZÍTÁSA

4 A „kérelmezőnek" időt és eszközöket kell biztosítani ahhoz, hogy felkészülhessen a vizsgarepülésre. Az eligazításnak a következőkre kell kiterjednie:

a) a repülés célja

b) szakszolgálati engedélyek ellenőrzése, ha szükséges

c) a „pályázó" lehetősége arra, hogy kérdéseket tegyen fel

d) a követendő üzemeltetési eljárások (pl. az üzemeltetési kézikönyv alapján)

e) időjárás felmérése

f) a „kérelmező" és a vizsgáztató repülési jogosításai

g) a „kérelmező" által azonosítandó célok

h) feltevések a szimulált időjárással kapcsolatban (például jegesedés, felhőalap)

i) a teljesítendő feladat tartalma

j) betartandó értékek a sebességek és kezelési paraméterek tekintetében (például a V értékek, dőlésszög)

k) rádiózás

l) a „pályázó" és a vizsgáztató feladatai külön-külön (például vészhelyzetben)

m) adminisztratív eljárások (például repülési terv benyújtása) a repülés során

5 A TRE kérelmező tartsa fenn a kommunikáció szükséges szintjét a „pályázóval." A TRE kérelmezőnek a következő részletekre kell odafigyelnie:

a) részvétel a munkában többpilótás repülés esetén

b) annak szükségessége, hogy precíz utasításokkal lássa el a „kérelmezőt"

c) felelősség a repülés biztonságos lefolytatásáért

d) avatkozzon közbe, ha szükséges

e) monitorok használata

f) kapcsolattartás a légiforgalmi irányítással, és a szándékok tömör, könnyen érthető megfogalmazásának szükségessége

g) ösztönözze a „kérelmezőt" az események megfelelő sorrendjének kialakítására (például átstartolás után)

h) röviden, a tényekre szorítkozva, ne feltűnően jegyzeteljen

ÉRTÉKELÉS

6 A TRE kérelmező ismerje 12. Függelék, „Műszerjogosítás (repülőgép) – Jártassági ellenőrzés” részben található repülési tűréshatárokat. Különösen a következők tekintetében:

a) a „kérelmező” kérdései

b) ismertesse a vizsga eredményét illetve, hogy melyik rész nem sikerült

c) ismertesse a sikertelenség okát

REPÜLÉS UTÁNI ELIGAZÍTÁS

7 A TRE kérelmező mutassa be a felügyelőnek, hogy az azonosítható tényadatok alapján képes korrekten, elfogulatlanul eligazítani a „kérelmezőt.” A magatartása legyen egyértelműen barátságos, de egyben határozott is. A TRE kérelmező belátása alapján a következőkről tájékoztatja a „kérelmezőt:”

a) tanácsot ad a „kérelmezőnek”, hogyan kerülje el vagy javítsa ki a hibáit

b) ismerteti minden további kritikai megjegyzését

c) további hasznos információk

59. függelék
Elméleti vizsga tantárgyai / a vizsgák részei és hossza – ATPL, CPL és IR

(Lásd 32. függelék)

60. függelék
Számítógépen is használható kérdések összeállítása
(Lásd 1.475 pont)

1 A Központi Kérdés Bank (CQB) számára kidolgozandó kérdések során a következő alapelveket kell figyelembe venni

ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

2 A vizsga egyértelműen megfogalmazott feladatok teljesítésére irányul. Teljes mértékben meg kell határozni, hogy egy adott kérdés melyik területre és milyen mélységben vonatkozik.

3 Minél fontosabb egy adott terület, annál több kérdést kell a vizsgának tartalmaznia ebből a részből, vagy annál több pontot kell érnie az erre a területre vonatkozó kérdéseknek.

4 A legtöbb kérdés feleletválasztós kérdés, négy választási lehetőséggel.

5 A kérdések vonatkozzanak az adott terület lényegi részeire, és ne a kevéssé kapcsolódó részletkérdésekre. Azok a számítási feladatok, amelyek csak a megadott értékekben különböznek, de a számítási eljárás ugyanaz, ugyanazt a területet tesztelik. Ennek ellenére álljon rendelkezésre a CQB-ben számos példa ugyanarra a számításra, hogy így a tiltott segédeszköz használatának lehetőségét minimálisra lehessen csökkenteni.

6 El kell kerülni a tisztán elméleti kérdéseket, amelyeknek nincs gyakorlati haszna, kivéve, ha lényeges alapelvekhez kapcsolódnak. Elfogadható elméleti kérdés például az aerodinamikában a V-beállítási szög és az íveltség szerepe, illetve a meteorológiában a harmatpont definíciója.

7 Szakszolgálati engedélyért folyó vizsgán nem szabad olyan kérdéseket feltenni, amelyek egy adott repülőgép típus különleges ismeretét tételezik fel.

8 Mozaikszavakat és rövidítéseket csak a nemzetközileg ismert formában használjanak. Ha kétség merül fel, akkor inkább használják a teljes formát, például állásszög = 12 fok, ahelyett, hogy $\alpha = 12^{o}$.

9 A kérdéseket és a válaszokat olyan egyszerűen fogalmazzák meg, amennyire csak lehetséges, a vizsga nem nyelvi vizsga. Kerüljék el a bonyolult struktúrák, szokatlan nyelvtan és a dupla tagadás alkalmazását.

10 A kérdés egy teljes, pozitív állítást tartalmazzon. A válaszok között legfeljebb nyolc különböző állítás jelenjen meg, máskülönben a pályázó esetleg képes lesz kiszűrni a helyes választ úgy, hogy kizárja a válaszok valószínűtlen kombinációit.

11 A kérdésekre csak egy helyes válasz legyen.

12 A helyes válasz legyen feltétlenül helyes és teljes, vagy minden kétséget kizáróan a leginkább elfogadható megoldás. Ne adjon meg olyan válaszokat, amelyek lényegüket tekintve hasonlóak, és a választás inkább a pályázó véleményén, nem a tényeken alapszik. A feleletválasztós kérdések lényege, hogy gyorsan meg lehessen őket oldani, ezt pedig nem lehet megtenni, ha kétséges, hogy melyik a helyes válasz.

13 A helytelen válaszok tűnjenek hihetőnek az olyan ember számára, aki nem jártas a témakörben. Mindegyik választási lehetőség kapcsolódjon egyértelműen a kérdéshez, és hasonló szókincset, nyelvtani szerkezeteket használjanak fel, valamint a hosszuk is legyen hasonló. A számítási feladatokban a helytelen válaszok kapcsolódjanak az eljárás során vétett hibákhoz, például rossz értelemben használt korrekciós tényezőkhöz vagy a mértékegységek helytelen átváltásához: tehát ne egyszerűen csak véletlenül kiválasztott számok legyenek.

14 A kérdések tartalmazzák, hogy a vizsgatematika mely részére / milyen tanulási célokra vonatkoznak. Meg kell jelölni a szintet is, például ATPL, CPL.

15 Egy vizsgaalkalom időtartama általában kettő – három óra. A három óránál hosszabb vizsga rossz válaszokat eredményezhet a vizsgázók kimerültsége miatt.

16 A kérdések összeállítója becsülje meg a válaszadás idejének ésszerű hosszát: körülbelül egy – két perc, de változhat egy és tíz perc között. Ebből adódóan a különböző vizsgákon a kérdések száma változó lehet.

17 A kérdés megválaszolásához szükséges bármilyen dokumentáció (például táblázat, grafikon) a kérdéssel együtt álljon rendelkezésre. Ez a dokumentáció nyomtatási és pontossági szempontból legyen ugyanolyan színvonalú, mint az általános légiközlekedési kiadványok. A táblázatok és grafikonok tartalmazzanak egy példát, hogy tipikusan hogyan kell őket használni. Minden egyéb dokumentáció használata tilos.

18 A kérdések összeállításánál feltehető, hogy a pályázó rendelkezésére áll egy egyszerű számológép.

61. függelék
A J fejezetben az elméleti vizsgák lefolytatásának eljárásleírásaiban használt szakkifejezések

Az alábbiakban találhatók a J fejezetben használt szakkifejezések jelentései:

1. Teljes vizsga: Vizsga a szakszolgálati engedély szintjéhez megkövetelt minden tantárgyból.

2. Vizsga: A tudásszint bemutatása egy vagy több vizsgapapír segítségével.

3. Vizsgapapír: Egy kérdéssor, amit a jelöltnek vizsga céljából meg kell válaszolnia.

4. Kísérlet: Próbálkozás egy adott vizsgapapír sikeres teljesítésére.

5. Vizsgaalkalom: A légiközlekedési hatóság által a kérelmezőnek biztosított vizsga lehetőség.

6. Pótvizsga: Második vagy további kísérlet egy vizsga letételére.

4. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Helikopter pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelmények

Szakszolgálati engedély megnevezése	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Szakszolgálati engedélyhez adható jogosítás	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Érvényességi idő
Növendék Helikopter pilóta szakszolgálati engedély	SPL(H)	II	-	-		érvényét veszti, ha az engedélyes PPL(H) szakszolgálati engedélyt szerez, de max. 3 év
Helikopter magánpilóta szakszolgálati engedély	PPL(H)	II	típusjogosítás		XII	1 év
			műszerjogosítás	IR(H)	XII	1 év
			vontató jogosítás	vontató jogosítás	XII	2 év
			mezőgazdasági jogosítás	mezőgazdasági jogosítás	XII	2 év
			teheremelő jogosítás	teheremelő jogosítás	XII	2 év
			NVFR	NVFR	XII	Nincs lejárata
Helikopter kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély	CPL(H)	II	típusjogosítás		XII	1év
			műszerjogosítás	IR(H)	XII	1 év
			repülés oktatói jogosítás	FI(H)	XII	3 év
			mentő jogosítás	mentő jogosítás	XII	2 év
			tűzoltó jogosítás	tűzoltó jogosítás	XII	2 év
			mezőgazdasági jogosítás	mezőgazdasági jogosítás	XII	2 év
			teheremelő jogosítás	teheremelő jogosítás	XII	2 év
			vontató jogosítás	vontató jogosítás	XII	2 év
			NVFR	NVFR	XII	Nincs lejárata
Helikopter légitársasági pilóta szakszolgálati engedély	ATPL(H)	II	típusjogosítás		XII	1év
			repülés oktatói jogosítás	FI(H)	XII	3 év
			mentő jogosítás	mentő jogosítás	XII	2 év
			tűzoltó jogosítás	tűzoltó jogosítás	XII	2 év
			mezőgazdasági jogosítás	mezőgazdasági jogosítás	XII	2 év
			teheremelő jogosítás	teheremelő jogosítás	XII	2 év
			vontató jogosítás	vontató jogosítás	XII	2 év
			NVFR	NVFR	XII	Nincs lejárata

1. FEJEZET
NÖVENDÉK HELIKOPTER PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (SPL(H))

A SPL(H) engedélyesének előjogai

(1) A növendék helikopter pilóta csak egy repülés oktató (FI(H)) felhatalmazásával repülhet egyedül.

(2) Nemzetközi repülésben résztvevő helikopterben a növendék pilóta nem repülhet egyedül, csak akkor, ha a Magyar Köztársaság és az érintett állam között erre vonatkozó megállapodást kötött.

1.2. A SPL(H) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A SPL(H) kérelem mintáját a 2. melléklet tartalmazza.

1.2.1. Életkor

A SPL(H) kérelmezőnek be kell töltenie a 16. életévet.

1.2.2. Iskolai végzettség

A SPL(H) kérelmezőnek legalább alapfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

1.2.3. Képzési követelmények

(1) A növendék helikopter pilóta szakszolgálati engedélyt kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a helikopterpilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, magasságmérő beállítási eljárások, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai,

2. Helikopterekre vonatkozó általános légijármű ismeret

a) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói,

b) a helikopter és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) erőátvitel (erőátviteli berendezések) a helikopterek esetében,

3. Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a repülési jellemzőkre, tömeg és súlypont számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) a VFR-ben történő repülés-előtti és útvonalrepülés alatti tervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő eljárásai, helyzetjelentési eljárások, magasságmérő beállítási eljárások, nagy forgalmú területeken történő üzemelés,

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők,

5. Meteorológia

a) alapvető repülés-meteorológia alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés, veszélyes időjárási körülmények,

6. Navigáció

a) a repülési navigáció és a helyszámító eljárás gyakorlati szempontjai, a légiforgalmi térképek használata,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés alkalmazása az üzemeltetésben,

b) magasságmérő beállítási eljárások,

c) légiforgalmi kiadványok használata, mint AIP, NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések,

d) megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, beleértve a veszélyes időjárás, a turbulencia és egyéb, üzemelésre veszélyes jelenségek elkerülése érdekében végzendő tevékenységeket,

e) függeszkedés, földi rezonancia, forgószárny-lapát átesés, dinamikus hossztengely körüli elfordulás és egyéb üzemeltetési veszélyek, a VMC körülmények közötti repüléshez tartozó biztonsági eljárások.

8. Repüléselmélet

a) a repülés alapelvei,

9. Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

a) a VFR repülésre vonatkozó rádió-távbeszélői eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások.

(2) A növendék helikopter pilóta (SPL(H)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2. FEJEZET

HELIKOPTER MAGÁNPILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL(H)), HELIKOPTER KERESKEDELMI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (CPL(H)), HELIKOPTER LÉGITÁRSASÁGI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (ATPL(H))

2.1. HELIKOPTER MAGÁNPILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL(H))

2.1.1. A PPL(H) engedélyesének előjogai

2.1.1.1. A helikopter magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van egypilótás üzemelésre jogosított helikopteren parancsnok-pilótaként, vagy többpilótás üzemelésre jogosított helikopteren másodpilótaként díjazás nélkül tevékenykedni, ha az adott helikoptertípusra érvényes típusjogosítással rendelkezik.

2.1.1.2. A helikopter magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesének jogai gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények:

(1) Éjszakai minősítés VFR szerint. Ha az engedélyes előjogait éjszaka kívánja gyakorolni, akkor teljesítenie kell éjszaka legalább 5 felszállást és 5 leszállást és 5 óra éjszakai repülést repülés oktatóval. A légiközlekedési hatóság által meghatározott jártassági vizsga után az éjszakai minősítést be kell jegyezni a szakszolgálati engedélybe NVFR jogosításként.

(2) A 2.1.2.4.2. (2) l) pontban előírt műszeres repülési tapasztalat, valamint a kétkormányos éjszakai repülés oktatás nem jogosítja fel a magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesét a helikopter IFR-ben történő vezetésére.

(3) Többpilótás helikopteren csak akkor láthat el másodpilótai feladatot, ha rendelkezik e melléklet 1. 2. 3. függelékeiben meghatározott repülő-személyzeti együttműködési képzéssel (MCC képzés).

2.1.2. A PPL(H) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A PPL(H) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza. A kérelem tartalmazza a jártassági vizsgán használt helikopter típusjogosítás kiadása iránti kérelmet is.

2.1.2.1. Életkor

A PPL(H) kérelmezőnek be kell töltenie a 17. életévet.

2.1.2.2. Iskolai végzettség

A PPL(H) kérelmezőnek legalább alapfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.1.2.3. Szakszolgálati követelmények

A PPL(H) kérelmezőnek rendelkeznie kell SPL(H) szakszolgálati engedéllyel.

2.1.2.4. Képzési követelmények

2.1.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése
A PPL(H) kérelmezőnek 1.2.3 (1) pontban meghatározott elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia.

2.1.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos képzésben kell részesülnie helikopteren, jogosított repülés-oktatótól.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott témakörökben:

a) fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése,

b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és súlypont meghatározását, a helikopter körbejárása és kiszolgálása,

c) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások,

d) a helikopter vezetése külső vizuális támpontok segítségével,

e) a teljesítmény melletti megülés kezdeti szakaszából való kivétel, a hajtómű fordulatszám normál tartományán belül az alacsony rotor fordulatszámból történő kivétel technikái,

f) földi manőverezés és nekifutás, függeszkedés, felszállások és leszállások – normál, szélcsendes és lejtős talajon,

g) minimálisan szükséges teljesítménnyel történő felszállások és leszállások, maximális teljesítmény melletti felszállás és leszállás technikái, szűkre szabott területeken történő üzemelés, gyors megállások,

h) látás melletti útvonalrepülés, helyszámító eljárással vagy, rádió-navigációs berendezések felhasználásával, beleértve egy olyan repülést, melynek időtartama legalább egy óra,

i) vészhelyzeti tevékenységek, beleértve a helikopter berendezések szimulált meghibásodásait is, autorotáció,

j) az ellenőrzött repülőterekre történő berepülés, onnan kirepülés és azok átrepülése a légiforgalmi irányító szolgálatok eljárásaival összhangban, és

k) összeköttetési eljárások és az utasítások betartása

l) 180º-os vízszintes forduló végrehajtása kizárólag a műszerek alapján, megfelelően felműszerezett helikopterben

2.1.2.5. Repülési tapasztalat

(1) A kérelmezőnek helikopter pilótaként nem kevesebb, mint 45 óra repülési időt kell megszereznie. Ebből minimum 25 órának két kormányos képzésnek kell lennie.

(2) A 45 órából 5 óra végrehajtása történhet FNPT-n, vagy repülési szimulátoron (FFS).

(3) A 45 órából 5 órának műszeres két kormányos képzésnek kell lennie.

(4) A kérelmezőnek jogosított repülőoktató felügyelete alatt helikopterekben nem kevesebb, mint 10 óra egyedül-repülési időt kell megszereznie, beleértve 5 óra útvonal-repülési időt egyedül-repüléssel, melynek során legalább egy olyan útvonalrepülés is végrehajtásra kerül, melynek hossza nem kevesebb, mint 185 km (100 NM), és melynek során két különböző repülőtéren teljes megállásos leszállást hajt végre.

2.1.2.6. Jóváírás

Ha a kérelmező repülőgép pilóta, helyből felszálló repülőgép (powered lift) pilóta vagy vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel (növendékpilóta szakszolgálati engedély kivételével) rendelkezik, annak a fent említett légijárművön teljesített parancsnok-pilóta idő 10%-kával csökkenthető a 2.1.2.5. (1) pontban meghatározott repülési idő, de a csökkentés maximum 6 óra lehet.

2.1.2.7. Elméleti és jártassági vizsga

2.1.2.7.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó jogoknak, valamint a helikopter kategóriának megfelel, a 2.1.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.1.2.7.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes helikopter parancsnok-pilótaként végrehajtani a 2.1.2.4.2. pontban meghatározott eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,

b) a helikoptert a korlátozásokon belül üzemeltetni,

c) minden manővert simán és pontosan végrehajtani,

d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,

e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és

f) a helikopter kormányzását mindenkor olymódon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

2.2. HELIKOPTER KERESKEDELMI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (CPL(H))

2.2.1. A CPL(H) engedélyesének előjogai

2.2.1.1. A helikopter kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van:

a) a helikopteren gyakorolni a magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesének összes jogait,

b) egypilótás üzemeltetésre jogosított helikopteren parancsnok-pilótaként tevékenykedni,

c) többpilótás üzemeltetésre jogosított helikopteren másodpilótaként tevékenykedni, ha rendelkezik e melléklet 1. 2. 3. függelékében meghatározott MCC képzéssel.

2.2.1.2. A szakszolgálati engedély engedélyesének jogai gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

2.2.1.2.1. Éjszakai minősítés VFR szerint. Ha az engedélyes előjogait éjszaka kívánja gyakorolni, akkor teljesítenie kell éjszaka legalább 5 felszállást és 5 leszállást és 5 óra éjszakai repülést repülés oktatóval. A légiközlekedési hatóság által meghatározott jártassági vizsga után az éjszakai minősítést be kell jegyezni a szakszolgálati engedélybe NVFR jogosításként.

2.2.1.2.2. A 2.2.2.5. (2) c) pontban meghatározott műszeres idő nem jogosítja fel a helikopterre kiadott kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesét arra, hogy IFR körülmények között helikoptert vezessen.

2.2.2. A CPL(H) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A CPL(H) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza. Ha a kérelmező nem rendelkezik a 2.2.2.3. pontban meghatározott típusjogosítással, akkor a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsgát össze kell kötni a típusjogosítás készség ellenőrzéssel.

2.2.2.1. Életkor

A CPL(H) kérelmezőnek be kell töltenie a 18. életévet.

2.2.2.2. Iskolai végzettség

A CPL(H) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.2.2.3. Szakszolgálati követelmények

A CPL(H) kérelmezőnek helikopter magánpilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes típusjogosítással kell rendelkeznie.

2.2.2.4. Képzési követelmények

2.2.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helikopter kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyt kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai,

2. Helikopterekre vonatkozó általános légijármű ismeret

a) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói,

b) a helikopter és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) a helikopter berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése,

d) a helikopter sárkányának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai,

e) erőátvitel (erőátviteli berendezések) helikopterek esetében,

3. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a helikopter kiszolgálásában, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) a VFR-ben történő kereskedelmi repüléseknek megfelelő repülés-előtti és útvonalrepülés alatti tervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő eljárásai, magasságmérő beállítási eljárások,

d) a külső teher hatásai a kiszolgálásban.

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők normál és műszeres körülmények között,

5. Meteorológia

a) repülés-meteorológiai jelentések, térképek és előrejelzések értelmezése és alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások repülés előtti és repülés alatti beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés,

b) repülési meteorológia, a vonatkozó területek éghajlattana tekintetbe véve azokat az elemeket, melyek befolyásolják a repülést, a nyomásrendszerek mozgása, a frontok szerkezete, a felszállás, az útvonalrepülés és a leszállás körülményeit befolyásoló szignifikáns időjárási jelenségek jellemzői és eredetük,

c) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, a frontképződési zónába történő belépés eljárásai, veszélyes időjárási jelenségek elkerülése,

6. Navigáció

a) léginavigáció, beleértve a légiforgalmi térképek, műszerek és navigációs berendezések használatát, az adott navigációs rendszerek jellemzőinek és működési elveinek megértése, a fedélzeti berendezések működtetése,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés alkalmazása az üzemeltetésben,

b) légiforgalmi kiadványok használata - AIP, NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések,

c) magasságmérő beállítás eljárásai,

d) megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások,

e) az áruszállítás üzemeltetési eljárásai, veszélyes árukkal kapcsolatos potenciális veszélyek,

f) az utasoknak adandó biztonsági tájékoztató követelményei és gyakorlata, beleértve a tanúsítandó elővigyázatosságot a helikopterbe történő beszállás, és az abból történő kiszállás folyamán,

g) helikopterek esetében teljesítmény melletti megülés, földi rezonancia, a forgószárny-lapát átesése, dinamikus hossztengely körüli elfordulás és egyéb üzemeltetési veszélyek, a VMC körülmények közötti repüléshez tartozó biztonsági eljárások.

8. Repüléselmélet

a) a repülés alapelvei,

9. Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

a) a VFR repülésre vonatkozó rádió-távbeszélő eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő tevékenységek.

(2) A helikopter kereskedelmi pilóta (CPL(H)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.2.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie helikopteren.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott témakörökben:

a) a fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése,

b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és súlypont meghatározását, a helikopter körbejárása és kiszolgálása,

c) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások,

d) a helikopter vezetése külső vizuális pontok segítségével,

e) teljesítmény melletti megülés kezdeti stádiumából való kijövetel, a forgószárny alacsony fordulatszámából való kikerülés technikái a hajtómű fordulatszámának normál tartományán belül,

f) földi manőverezés és nekifutások, függeszkedés, felszállások és leszállások – normál, szélcsendes körülmények között és lejtős talajról; meredek megközelítések,

g) minimálisan szükséges teljesítménnyel történő felszállások és leszállások, maximális teljesítmény melletti felszállás és leszállás technikái, szűkre szabott helyen történő üzemelés, gyors megállások,

h) a földhatástól mentes lebegés, üzemeltetés külső teherrel, nagy magasságokon történő repülés,

i) alapvető repülési manőverek, és szokatlan térbeli helyzetek kivédése kizárólag a repülési alapműszerekre támaszkodva,

j) útvonalrepülés végrehajtása külső vizuális támpontok segítségével, navigáció helyszámító eljárással és rádiónavigációs berendezések felhasználásával, a tervezett útvonalról való letérés eljárásai,

k) nem szokványos és vészhelyzeti eljárások és manőverek, beleértve a helikopter berendezéseinek szimulált meghibásodásait,

l) ellenőrzött repülőterekre, repülőterekről történő üzemelés, ellenőrzött repülőterek átrepülése betartva a légiforgalmi szolgálatok eljárásait, és

m) rádióösszeköttetési eljárások és az utasítások betartása

2.2.2.5. Repülési tapasztalat

(1) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 185 óra repülési időt kell szereznie helikopter pilótaként.

(2) A kérelmezőnek legalább az alábbi repülési időket kell teljesítenie helikopteren:

a) nem kevesebb, mint 50 órát parancsnok-pilótaként,

b) 10 óra útvonalrepülést parancsnok-pilótaként, beleértve egy olyan útvonalrepülést, amely nem kevesebb mint 185 km (100NM) hosszú és amelynek során két különböző repülőtéren leszállást hajt végre, és

c) 10 óra műszeres oktatási időt, melyből a műszeres földi idő nem lehet több mint 5 óra.

2.2.2.6. Jóváírás

Aki repülőgép vagy helyből felszálló repülőgép (powered lift) magánpilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, annak 20 óra PIC idő, aki repülőgép vagy helyből felszálló repülőgép (powered lift) kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, annak 50 óra PIC idő, aki vitorlázó-pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik (GPL), annak 10 óra PIC idő beszámítható a 2.2.2.5. (1) pontban meghatározott repülési időbe.

2.2.2.7. Elméleti és jártassági vizsga

2.2.2.7.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó jogoknak, valamint a helikopter kategóriának megfelel, a 2.2.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.2.2.7.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes helikopter parancsnok-pilótaként végrehajtani a 2.2.2.4.2. pontban meghatározott eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,

b) a helikoptert a határértékeken belül üzemeltetni,

c) minden manővert simán és pontosan végrehajtani,

d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,

e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és

f) a helikopter kormányzását mindenkor olymódon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

2.3. HELIKOPTER LÉGITÁRSASÁGI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (ATPL(H))

2.3.1. Az ATPL(H) engedélyesének előjogai

A helikopter légitársasági pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van:

(1) a magán-pilóta és a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének összes jogát gyakorolni helikopteren, és

(2) parancsnok-pilótaként tevékenykedni olyan helikopteren, amely a kereskedelmi légiszállításban vesz részt és légialkalmassági bizonyítványa szerint többpilótás helikopter, ha rendelkezik e melléklet 1. 2. 3. függelékében meghatározott MCC képzéssel.

2.3.2. Az ATPL(H) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: Az ATPL(H) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

2.3.2.1. Életkor

Az ATPL(H) kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

2.3.2.2. Iskolai végzettség

Az ATPL(H) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.3.2.3. Szakszolgálati követelmények

Az ATPL(H) kérelmezőnek helikopter kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel, érvényes műszerjogosítással és érvényes típusjogosítással kell rendelkeznie.

2.3.2.4. Képzési követelmények

2.3.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helikopter légitársasági pilóta szakszolgálati engedélyt kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a légitársasági pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai,

2. Helikopterekre vonatkozó általános légijármű ismeret

a) elektromos, hidraulikus és egyéb helikopter rendszerek, túlnyomásos kabin, repülésvezérlő rendszerek általános jellemzői és korlátozásai, beleértve a robotpilótát és a stabilitásnövelő berendezést,

b) az üzemeltetés alapelvei, a helikopter hajtóműveinek üzemeltetési korlátai és kiszolgálási eljárásai, légköri viszonyok hatása a hajtómű teljesítményére, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) a helikopter üzemeltetési eljárásai és korlátozásai, a légköri viszonyok hatása a helikopter teljesítményére, a repülési kézikönyvből nyert vonatkozó üzemeltetési információkkal összhangban,

d) a helikopter berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése,

e) repülési műszerek, iránytűk, fordulási és gyorsulási hibák, pörgettyűs műszerek, üzemeltetési határértékek és precessziós hatások, a különböző repülési műszerek és elektronikus kijelző egységek helytelen működése esetén követendő eljárások és gyakorlati teendők,

f) a helikopter sárkányának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai,

g) erőátvitel (erőátviteli berendezések) helikopterek esetében,

3. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatása a helikopter kiszolgálására, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása, beleértve az utazószinten történő helikopter-vezetést,

c) repülés előtti és útvonalrepülés alatti repüléstervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai, magasságmérő beállítási eljárások,

d) a külső teher hatásai a kiszolgálásban.

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők normál és műszeres körülmények között,

5. Meteorológia

a) repülés-meteorológiai jelentések, térképek és előrejelzések értelmezése és alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások repülés előtti és repülés alatti beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés,

b) repülési meteorológia, a vonatkozó területek éghajlattana tekintetbe véve azokat az elemeket, melyek befolyásolják a repülést, a nyomásrendszerek mozgása, a frontok szerkezete, a felszállás, az útvonalrepülés és a leszállás körülményeit befolyásoló szignifikáns időjárási jelenségek jellemzői és eredetük,

c) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, a frontképződési zónába történő belépés eljárásai, veszélyes időjárási jelenségek elkerülése,

6. Navigáció

a) léginavigáció, beleértve a légiforgalmi térképek, rádiónavigációs berendezések és a területi navigáció rendszereinek használatát, a hosszú- távú repülések speciális navigációs követelményei,

b) a helikopter kormányzásához és navigálásához szükséges műszerek és repülési elektronika használata, korlátozásai,

c) a kirepülés, útvonalrepülés, megközelítés és leszállás fázisaiban felhasznált navigációs rendszerek használata, pontossága és megbízhatósága, a rádiónavigációs berendezések azonosítása,

d) az önálló, és a külső támpontok felhasználásával működtetett navigációs rendszerek jellemzői és alapelvei, a fedélzeti berendezések működtetése,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés alkalmazása az üzemeltetésben,

b) légiforgalmi kiadványok használata, mint AIP, NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések,

c) elővigyázatossági és vészhelyzeti eljárások, gyakorlati biztonsági teendők,

d) üzemeltetési eljárások az áruszállításra, és a veszélyes áruk szállítására vonatkozólag,

e) az utasoknak adandó biztonsági tájékoztató követelményei és gyakorlata, beleértve a tanúsítandó elővigyázatosságot a helikopterbe történő beszállás, és az abból történő kiszállás folyamán,

f) helikopterek esetében teljesítmény melletti megülés, földi rezonancia, a forgószárny-lapát átesése, dinamikus hossztengely körüli elfordulás és egyéb üzemeltetési veszélyek, a VMC körülmények közötti repüléshez tartozó biztonsági eljárások.

8. Repüléselmélet

a) a repülés alapelvei,

9. Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

a) a rádió-távbeszélő eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő tevékenységek.

(2) A helikopter légitársasági pilóta (ATPL(H)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.3.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie helikopteren.
(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

2.3.2.5. Repülési tapasztalat

(1) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 1000 óra repült időt kell megszereznie helikopteren, pilótaként.

(2) A kérelmezőnek legalább az alábbi repülési időket kell teljesítenie helikopteren:

a) 350 órát többpilótás helikopteren,
b) 250 órát parancsnok-pilótaként, vagy nem kevesebb, mint 100 órát parancsnok-pilótaként és a szükséges többi repült időt (150 órát) PIC(US)-ként,
c) 200 óra repült időt útvonalrepülésben, amelyből nem kevesebb, mint 100 órát parancsnok-pilótaként, vagy ellenőrzés alatt álló parancsnok-pilótaként PIC(US),
d) 30 óra műszeres időt, amelyből nem több mint 10 óra lehet a műszeres földi idő, és
e) 100 órát éjszakai repülésben parancsnok-pilótaként, vagy másodpilótaként.

2.3.2.6. Jóváírás

(1) A 2.3.2.5. (1) pontban meghatározott repült időbe beszámítható 100 óra földi gyakorló berendezésen repült idő (STD), amelyből maximum 25 óra teljesíthető FNPT-n.
(2) Aki repülőgépen, vagy helyből felszálló repülőgépen (powered-lift) légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, annak a 2.3.2.5. pontban meghatározott repült időket 50%-kal lehet csökkenteni.

2.3.2.7. Elméleti és jártassági vizsga

2.3.2.7.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, mely a légitársasági pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó jogoknak, valamint a helikopter kategóriának megfelel a 2.3.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.3.2.7.2. Jártassági vizsga

(1) A jártassági vizsga összeköthető a többpilótás helikopter típusjogosítás jártassági vizsgájával.
(2) A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes parancsnok-pilótaként az alábbi eljárásokat és manővereket végrehajtani a másodpilótával üzemeltetendő helikopteren:

a) repülés előtti eljárások, beleértve az üzemeltetési útvonalterv (operational flight plan) elkészítését és a repülési terv kitöltését a légiforgalmi szolgálatok számára,

b) szokványos repülési eljárások és manőverek a repülés minden fázisában,

c) nem-szokványos és veszélyhelyzeti eljárások és manőverek, melyeket a berendezések, mint pl. hajtómű, rendszerek és a sárkány meghibásodásai, és helytelen működése esetében kell végrehajtani,

d) a személyzet cselekvőképtelenné válása eseténi eljárások és a személyzet közötti együttműködés eljárásai, beleértve a pilóta feladatok megosztását, a személyzet együttműködését, és az ellenőrző jegyzékek (check lists) használatát, és

(3) A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes a 2.3.2.7.2. (2) pontban előírt eljárások és manőverek végrehajtására az alkalmasság olyan szintjén, mely megfelel a légitársasági pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének megadott előjogoknak és képes:

a) a fenyegető jelenségeket, hibákat felismerni és kezelni,

b) a helikoptert mindenkor simán és pontosan, manuálisan vezetni annak határértékein belül oly módon, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen,

c) a helikoptert a repülés fázisának megfelelő automatikus üzemmódban működtetni és az automatika aktív üzemmódját folyamatosan figyelemmel kísérni,

d) a szokványos, nem-szokványos és vészhelyzeti eljárásokat a repülés minden fázisában pontosan végrehajtani,

e) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani, ide értve a megfelelő döntéshozatalt és a helyzethez illő tudatosság fenntartását, és

f) a hajózó személyzet többi tagjával való hatékonyan kommunikálni, és demonstrálni azt, hogy képes hatékonyan végrehajtani a személyzet cselekvőképtelensége eseténi eljárásokat, a személyzet együttműködésének eljárásait, beleértve a pilóta feladatok kijelölését, a személyzet együttműködését, a szabvány üzemeltetési eljárások (SOPs) betartását és az ellenőrző jegyzékek (check lists) használatát.

3. FEJEZET

TÍPUSJOGOSÍTÁS, MŰSZERJOGOSÍTÁS (IR(H), REPÜLÉS-OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(H)), MENTŐ JOGOSÍTÁS, TŰZOLTÓ JOGOSÍTÁS, MEZŐGAZDASÁGI JOGOSÍTÁS, TEHEREMELŐ JOGOSÍTÁS, VONTATÓ JOGOSÍTÁS

3.1. TÍPUSJOGOSÍTÁS

3.1.1. A típusjogosítás engedélyesének előjogai

A jogosítás engedélyese jogosult a helikoptertípuson a szakszolgálati engedélyének megfelelő előjogokat gyakorolni.

3.1.2. Típusjogosítást igénylő körülmények

3.1.2.1. Minden helikopter típusjogosításra kötelezett légijármű.

3.1.2.2. A helikopter pilóta szakszolgálati engedély engedélyese akkor láthat el helikopteren légijárművezetői tevékenységet, ha rendelkezik az adott helikopternek megfelelő típusjogosítással.

3.1.2.3. Ha a típusjogosítást másodpilótai tevékenységre korlátozva adják ki, vagy azzal a korlátozással, hogy kizárólag utazómagasságon tevékenykedhet pilótaként, akkor ezt a korlátozást a jogosításba be kell jegyezni.

3.1.3. A típusjogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A típusjogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.1.3.1. Képzési követelmények

3.1.3.1.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) Ha a kérelmező bizonyítja jártasságát és szakismeretét a magánpilóta szakszolgálati engedély első kiadásához, az adott helikopter típusának megfelelő típusjogosítást a szakszolgálati engedélybe be kell jegyezni.

(2) A további helikopter típusjogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. A helikoptertípusra vonatkozó légijármű ismeret

a) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói,

b) a helikopter és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) a helikopter berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése,

d) a helikopter sárkányának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai,

2. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés a helikoptertípusra vonatkozóan

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a helikopter kiszolgálásában, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) a külső teher hatásai a kiszolgálásban.

(3) A helikopter típusjogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.1.3.1.2. Repülési képzés

A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie a helikopteren. Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

3.1.3.2. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 10 óra repülési időt kell megszereznie egypilótás helikopter pilótájaként, vagy nem kevesebb, mint 40 óra repülési időt kell megszereznie többpilótás helikopter pilótájaként, beleértve legalább az alábbiakat (értelemszerűen):

1. Egypilótás helikopter esetében:

a) egy 3 óra időtartamú útvonalrepülés kiképzés helikopteren,

b) 10 felszállás és 10 leszállás teljes megállással egy repülőtéren, minden egyes leszállásnak magába kell foglalni a repülőtér forgalmi körén történő repülést,

2. Többpilótás helikopter esetében:

a) 40 óra útvonalrepülés kiképzés helikopteren,

b) 15 felszállás és 15 leszállás teljes megállással egy repülőtéren.

3.1.3.3. Elméleti és jártassági vizsga

3.1.3.3.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a helikopter típusának megfelel, a 3.1.3.1.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.1.3.3.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes az egypilótás helikopter parancsnok-pilótájaként, illetve többpilótás helikopter másodpilótájaként (ha PPL(H), vagy CPL(H) engedéllyel rendelkezik), vagy parancsnok-pilótájaként (ha ATPL(H) engedéllyel rendelkezik) végrehajtani az 3.1.3.1.2. pontban meghatározott eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,
b) a helikoptert a határértékeken belül üzemeltetni,
c) minden manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és
f) a helikopter kormányzását mindenkor olymódon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

3.1.4. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.1.4.1. Érvényességi idő

(1) A típusjogosítás a kiadástól számított 1 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 1 évig érvényes.

(2) A típusjogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyből származó előjogokat.

3.1.4.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 12 hónapban 10 fel- és 10 leszállást végrehajtott az adott típussal, akkor a jogosítás 1 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.1.4.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie repülés oktatóval (FI(H)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.1.3.3.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés vizsgáztatóval FE(H).

3.1.4.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.1.3.1.-3.1.3.3. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.2. MŰSZERJOGOSÍTÁS (IR(H))

3.2.1. A műszerjogosítás engedélyesének előjogai

(1) A helikopter műszerjogosítás engedélyese jogosult helikoptert vezetni IFR-ben.

(2) A jogosítás engedélyese akkor jogosult előjogait többhajtóműves helikopteren gyakorolni, ha teljesítette a 3.2.2.5.2. (2) pontban előírt követelményeket.

3.2.2. A műszerjogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A műszerjogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.2.2.1. Szakszolgálati követelmények

A műszerjogosítást kérelmezőnek rendelkeznie kell helikopter magánpilóta, vagy helikopter kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes típusjogosítással arra a helikopter változatra (egypilótás, vagy többpilótás) vonatkozóan, amire a műszerjogosítást kéri.

3.2.2.2. Képzési követelmények

3.2.2.2.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helikopter műszerjogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) IFR-ben történő repülésre vonatkozó szabályok és előírások, a vonatkozó légiforgalmi szolgálatok gyakorlatai és eljárásai,

2. Helikopterre vonatkozó általános légijármű ismeret

a) az elektronika, az elektromos berendezések és műszerek használata, korlátozásai és használhatósága, melyek IFR és műszeres meteorológiai körülmények között repülő helikopter vezetéséhez és navigálásához szükségesek, a robotpilóta használata és korlátozásai,

b) iránytűk, forduló- és gyorsulási hibák, pörgettyűs műszerek, üzemi határértékek és precessziós hatások, különböző repülési műszerek helytelen működése esetén az eljárások és gyakorlati tennivalók,

3. Helikopterre vonatkozó repülési jellemzők és repüléstervezés

a) az IFR körülmények közötti repülésnek megfelelő repülés előtti előkészületek és ellenőrzések,

b) az útvonalterv elkészítése, IFR repülési terv készítése és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, magasságmérő beállítási eljárások,

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) műszerrepülésre vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését,

5. Meteorológia

a) a repülési meteorológia alkalmazása, a jelentések, térképek, előrejelzések, kódok és rövidítések értelmezése és használata, a meteorológiai információk beszerzésének eljárásai és azok használata, magasságmérés,

b) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, időjárási frontzónába való belépés eljárásai, veszélyes időjárás elkerülése,

c) a rotor jegesedés hatása

6 Navigáció

a) gyakorlati repülési navigáció rádiónavigációs berendezések felhasználásával,

b) a kirepülés, az útvonalrepülés, a megközelítés és a leszállás fázisaiban használt navigációs rendszerek használata, pontossága és megbízhatósága, a rádiónavigációs berendezések azonosítása,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének alkalmazása az üzemeltetésben,

b) a légiforgalmi dokumentációk - AIP és NOTAM, a légiforgalmi kódok és rövidítések, a kirepülés, az útvonalrepülés, a süllyedés és a megközelítés során használatos műszerrepülési eljárások térképeinek értelmezése és használata,

c) elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, gyakorlati biztonsági eljárások IFR szerinti repülés esetében, akadálymentesség kritériumai,

8. Rádiótávbeszélő-kezelői ismeretek

a) IFR szerint üzemelő helikopterre vonatkozó összeköttetési eljárások, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások.

(2) A helikopter műszerjogosítás (IR(H)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.2.2.2.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 10 óra kétkormányos műszeres kiképzést kell szereznie egy oktató jogosítással rendelkező személytől a 3.2.2.3. c) pontban meghatározott időkbe beleszámítva.

(2) Az oktatónak biztosítania kell, hogy a kérelmező megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben:

a) repülés előtti eljárások, beleértve a repülési kézikönyv, vagy azzal egyenértékű dokumentáció, valamint a megfelelő légiforgalmi szolgálatok dokumentációinak használatát az IFR repülési terv elkészítésében,

b) repülés előtti szemrevételezés, az ellenőrző jegyzékek (check list-ek) használata, gurulás és felszállás előtti ellenőrzések,

c) szokványos, nem-szokványos és vészhelyzeti körülmények között az IFR repülés eljárásai és manőverei, melyek legalább az alábbiakat fedik:

- felszálláskor áttérés műszerrepülésre,
- szabvány műszeres kirepülések és berepülések,
- IFR eljárások útvonalon,
- várakozási eljárások,
- műszeres megközelítés meghatározott minimum értékig,
- megszakított megközelítési eljárások,
- műszeres megközelítésből végrehajtott leszállások,

d) repülés közbeni manőverek és sajátságos repülési jellemzők.

(3) Ha a műszeres jogosítás előjogait többhajtóműves helikopteren kell gyakorolnia a kérelmezőnek, akkor kétkormányos műszeres repülésoktatásban kell részesülnie egy oktatói jogosítással rendelkező személytől többhajtóműves helikopteren. Az oktatónak biztosítani kell, hogy a kérelmező megszerezze kizárólag a műszerekre támaszkodva az üzemeltetési tapasztalatot a helikopter működtetésében, ha az egyik hajtómű üzemképtelen, vagy szimuláltan üzemképtelen.

(4) A műszeres jogosítás (IR(H)) repülés képzési tematikáját a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.2.2.3. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek az alábbi repült idővel kell rendelkeznie, amely nem lehet kevesebb, mint:

a) 50 óra útvonalrepülésben parancsnok-pilótaként repült idő repülőgépen, helikopteren vagy helyből felszálló repülőgépen (powered-liften), melyből nem kevesebb, mint 10 óra repült időt helikopteren kell teljesíteni,

b) ha az a) pontban meghatározott idővel nem rendelkezik, akkor az említett 50 órát helikopteren kell teljesítenie, és

c) 40 óra műszeres idő helikopteren, amelyből nem több mint 20 óra lehet a műszeres földi idő, vagy 30 óra, ha repülési szimulátort (FFS) használnak. A földi időt egy oktató jogosítással rendelkező személy felügyelete alatt kell megszereznie.

3.2.2.4. Jóváírás

Ha a kérelmező repülőgépre, vagy helyből felszálló repülőgépre (powered-lift) érvényes műszerjogosítással rendelkezik, akkor a 3.2.2.3. c) pontban meghatározott 40 óra 10 órával csökkenthető, amelyből nem több mint 5 óra lehet a műszeres földi idő.

3.2.2.5. Elméleti és jártassági vizsga

3.2.2.5.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a műszerjogosításnak megfelel, a 3.2.2.2.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.2.2.5.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes a 3.2.2.2.2. (2) pontban előírt eljárások és manőverek végrehajtására és képes:

a) a fenyegető jelenségeket és hibákat felismerni és kezelni,
b) helikoptert a határértékeken belül üzemeltetni,
c) az összes manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni,
f) a helikopter kormányzását állandó jelleggel fenntartani oly módon, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

(2) A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes többhajtóműves helikoptert kizárólag a műszerek alapján működtetni, amikor az egyik hajtómű üzemképtelen vagy szimuláltan üzemképtelen, ha a műszeres jogosítás előjogait többhajtóműves helikopteren kell gyakorolnia.

3.2.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.2.3.1. Érvényességi idő

(1) A műszerjogosítás a kiadástól számított 1 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 1 évig érvényes.

(2) A műszerjogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.2.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 12 hónapban 30 órát repült IFR szabályok szerint akkor a jogosítás 1 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.2.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie műszerjogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(H)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.2.2.5.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania műszerjogosítással rendelkező repülés vizsgáztatóval FE(H).

3.2.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.2.2.1.-3.2.2.5. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.3. REPÜLÉS-OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(H))

3.3.1. A repülés-oktatói jogosítás engedélyesének előjogai

A repülés-oktatói jogosítás (FI(H) engedélyesének joga van:

(1) felügyelni a növendék pilóta által végrehajtott egyedül-repülést, és

(2) repülésoktatást végrehajtani magánpilóta szakszolgálati engedély, kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, légitársasági pilóta szakszolgálati engedély, típusjogosítás, műszerjogosítás, repülés-oktatói jogosítás, NVFR jogosítás, mentő/tűzoltó jogosítás, mezőgazdasági jogosítás, teheremelő jogosítás és vontató jogosítás kiadása céljából, amennyiben az oktató:

a) rendelkezik legalább azzal a helikopter pilóta szakszolgálati engedéllyel és jogosítással, amelyre az oktatást végre akarja hajtani, és

b) rendelkezik a helikopteren parancsnok-pilótaként történő tevékenységhez szükséges szakszolgálati engedéllyel és jogosítással.

3.3.2. A repülés-oktatói jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-oktatói jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.3.2.1. Életkor

Az FI(H) kérelmezőnek be kell töltenie a 20. életévet.

3.3.2.2. Iskolai végzettség

Az FI(H) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

3.3.2.3. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek helikopter kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes típusjogosítással, vagy légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes típusjogosítással kell rendelkeznie arra a helikopter változatra (egypilótás, vagy többpilótás) vonatkozóan, amire a repülés-oktatói jogosítást kéri.

3.3.2.4. Képzési követelmények

3.3.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helikopter repülés-oktatói jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) az alkalmazott oktatás technikái,
b) a növendék teljesítményének értékelése azon témakörökben, amelyekben földi oktatást kap,
c) az elsajátítás folyamata,
d) a hatékony tanítás elemei,
e) a növendék értékelése, és tesztelési, kiképzési filozófiák,
f) a kiképzési program felépítése,
g) a feladatok megtervezése,
h) osztálytermi oktatás technikái,
i) kiképzési eszközök használata, beleértve a repülési szimulátor gyakorló-berendezést, ha alkalmazható,
j) a növendék hibáinak értékelése és javítása,
k) a repülésoktatásra vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését.
l) a helikopterben a rendszer meghibásodások szimulálásával és a helytelen működéssel együtt járó veszélyek

(2) A helikopter repülés-oktatói jogosítás (FI(H)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.3.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie helikopteren.
(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott témakörökben:

a) a repülésoktatási technikákból oktatásban kell részesülni, beleértve a szemléltetést, a növendék gyakorlati eljárásokat, az általános növendék-hibák felismerését és javítását, és
b) gyakorolnia kell az oktatási technikákat mindazon repülési manőverben és eljárásokban, amelyekben repülésoktatást kíván végrehajtani.

3.3.2.5. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek teljesítenie kell 2.2.2.5. pontban meghatározott, a helikopter kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély kiadásához előírt repülési tapasztalat követelményeit.

3.3.2.6. Jóváírás

Ha a kérelmező repülőgépre, vagy helyből felszálló repülőgépre (powered lift) repülés-oktatói jogosítással (FI) rendelkezik, akkor a 3.3.2.4.2. pontban meghatározott tematika repült ideje 50%-kal csökkenthető.

3.3.2.7. Elméleti és jártassági vizsga

3.3.2.7.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a repülés-oktatói jogosításnak (FI(H) megfelel, a 3.3.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.3.2.7.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes helikopteren oktatni azokban a témakörökben, amelyben repülésoktatást kell végeznie, beleértve a repülés előtti, a repülés utáni és földi oktatást is.

3.3.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.3.3.1. Érvényességi idő

(1) A repülés-oktatói jogosítás a kiadástól számított 3 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 3 évig érvényes.

(2) A repülés-oktatói jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.3.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 36 hónapban 10 órát oktatott 12 hónaponként, akkor a jogosítás 3 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.3.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie repülési oktatóval (FI(H)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.3.2.7.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés-oktatói jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(H).

3.3.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.3.2.3.-3.3.2.7. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.4. MENTŐ JOGOSÍTÁS

3.4.1. A mentő jogosítás engedélyesének előjogai

A mentő jogosítás engedélyesének joga van mentő repülések végrehajtására.

3.4.2. A mentő jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A mentő jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.4.2.1. Életkor

A mentő jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

3.4.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek helikopter kereskedelmi, vagy helikopter légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel, érvényes –mentő repülésre alkalmas- típusjogosítással kell rendelkeznie.

3.4.2.3. Képzési követelmények

3.4.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helikopter mentő jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) repülési szabályok,
b) típusismeret,
c) légi üzemeltetés,
d) az adott szakterület sajátosságai (egészségügy)

(2) A helikopter mentő jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.4.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie helikopteren.
(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

3.4.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 800 repült órával kell rendelkeznie helikopteren.

3.4.2.5. Elméleti és jártassági vizsga

3.4.2.5.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a mentő jogosításnak megfelel, a 3.4.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.4.2.5.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes helikopteren mentő repüléseket végrehajtani.
(2) A vizsgarepülést imitált szituációban kell végrehajtani.

3.4.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.4.3.1. Érvényességi idő

(1) A mentő jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A mentő jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.4.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben félévenként 5 db mentési céllal történő felszállást teljesített, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.4.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie mentő jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(H)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.4.2.5.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania mentő jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(H).

3.4.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.4.2.2.-3.4.2.5. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.5. TŰZOLTÓ JOGOSÍTÁS

3.5.1. A tűzoltó jogosítás engedélyesének előjogai

A tűzoltó jogosítás engedélyesének joga van tűzoltó repülések végrehajtására.

3.5.2. A tűzoltó jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A tűzoltó jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.5.2.1. Életkor

A tűzoltó jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

3.5.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek helikopter kereskedelmi, vagy helikopter légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel, érvényes –tűzoltó repülésre alkalmas- típusjogosítással kell rendelkeznie.

3.5.2.3. Képzési követelmények

3.5.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helikopter tűzoltó jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) repülési szabályok,
b) típusismeret,
c) légi üzemeltetés,
d) az adott szakterület sajátosságai (tűzoltó)

(2) A helikopter tűzoltó jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.5.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie helikopteren.
(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

3.5.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 400 repült órával kell rendelkeznie helikopteren.

3.5.2.5. Elméleti és jártassági vizsga

3.5.2.5.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a tűzoltó jogosításnak megfelel, a 3.5.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.5.2.5.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes helikopteren tűzoltó repüléseket végrehajtani.

(2) A vizsgarepülést imitált szituációban kell végrehajtani.

3.5.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.5.3.1. Érvényességi idő

(1) A tűzoltó jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A tűzoltó jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.5.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben félévenként 5 db tűzoltó felszállást teljesített, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.5.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie tűzoltó jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(H)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.5.2.5.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania tűzoltó jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(H).

3.5.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.5.2.2.-3.5.2.5. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.6. MEZŐGAZDASÁGI JOGOSÍTÁS

3.6.1. A mezőgazdasági jogosítás engedélyesének előjogai

A mezőgazdasági jogosítás engedélyesének joga van mezőgazdasági repülések végrehajtására a személyére meghatározott időjárási minimumok mellett.

3.6.2. A mezőgazdasági jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A mezőgazdasági jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.6.2.1. Életkor

A mezőgazdasági jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

3.6.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek helikopter magán, helikopter kereskedelmi, vagy helikopter légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel, érvényes –mezőgazdasági repülésre alkalmas- típusjogosítással kell rendelkeznie.

3.6.2.3. Képzési követelmények

3.6.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helikopter mezőgazdasági jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) repülési szabályok,
b) típusismeret,
c) légi üzemeltetés,
d) mezőgazdasági repülés végrehajtásának szabályai

(2) A helikopter mezőgazdasági jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.6.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie helikopteren.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

3.6.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 200 repült órával kell rendelkeznie helikopteren.

3.6.2.5. Jóváírás

Ha a kérelmező érvényes mezőgazdasági jogosítással rendelkezik repülőgépre, akkor a 3.6.2.3.2. pontban meghatározott tematika repült ideje 25%-kal csökkenthető.

3.6.2.6. Elméleti és jártassági vizsga

3.6.2.6.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a mezőgazdasági jogosításnak megfelel, a 3.6.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.6.2.6.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes helikopteren mezőgazdasági repüléseket végrehajtani.

(2) A jártassági vizsgának a következőket kell tartalmaznia:

a) Egy felszállás során mezőgazdasági munkarepülést és meghatározott repülési feladatokat kell végrehajtani munkarepülés közben, terhelt légi járművel, mezőgazdasági repülőtérről.

b) Egy zárt pályás, legalább 50 perces útvonalrepülést kell végrehajtani, 50 m magasságban, melynek során a kérelmezőnek bizonyítani kell, hogy képes az alacsony útvonali navigáció végrehatásában, különös tekintettel az időjárás romlás vagy eltévedés esetén szükséges teendők ismeretére.

3.6.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.6.3.1. Érvényességi idő

(1) A mezőgazdasági jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A mezőgazdasági jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.6.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben évenként 35 db mezőgazdasági felszállást hajtott végre, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.6.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie mezőgazdasági jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(H)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.6.2.6.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania mezőgazdasági jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(H).

3.6.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.6.2.2.-3.6.2.6. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.7. TEHEREMELŐ JOGOSÍTÁS

3.7.1. A teheremelő jogosítás engedélyesének előjogai

A teheremelő jogosítás engedélyesének joga van teheremelő repülések végrehajtására.

3.7.2. A teheremelő jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A teheremelő jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.7.2.1. Életkor

A teheremelő jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

3.7.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek helikopter magán, helikopter kereskedelmi, vagy helikopter légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes – teheremelésre alkalmas- típusjogosítással kell rendelkeznie.

3.7.2.3. Képzési követelmények

3.7.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helikopter teheremelő jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) repülési szabályok,
b) típusismeret,
c) légi üzemeltetés,
d) teheremelő repülés végrehajtásának szabályai

(2) A helikopter teheremelő jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.7.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie helikopteren.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

3.7.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 300 repült órával kell rendelkeznie helikopteren.

3.7.2.5. Elméleti és jártassági vizsga

3.7.2.5.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a teheremelő jogosításnak megfelel, a 3.7.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.7.2.5.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes helikopteren teheremelő repüléseket végrehajtani.

(2) A vizsgarepülést imitált szituációban kell végrehajtani, amelynek tartalmaznia kell imitált vészhelyzeteket is.

3.7.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.7.3.1. Érvényességi idő

(1) A teheremelő jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A teheremelő jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.7.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben félévenként 5 db valós, vagy imitált teheremelői felszállást teljesített, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.7.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie teheremelő jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(H)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.7.2.5.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania teheremelő jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(H).

3.7.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.7.2.2.-3.7.2.5. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.8. VONTATÓ JOGOSÍTÁS

3.8.1. A vontató jogosítás engedélyesének előjogai

A vontató jogosítás engedélyesének joga van motor nélküli légi járművek vontatására, illetve transzparens-vontatásra.

3.8.2. A vontató jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A vontató jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.8.2.1. Életkor

A vontató jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 20. életévet.

3.8.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek helikopter magán, helikopter kereskedelmi, vagy helikopter légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes – vontatásos repülésre alkalmas- típusjogosítással kell rendelkeznie.

3.8.2.3. Képzési követelmények

3.8.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helikopter vontató jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) repülési szabályok,
b) vészhelyzetek,
c) vontatásos repülés végrehajtásának szabályai

(2) A helikopter vontató jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.8.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie helikopteren.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

3.8.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 100 repült órával kell rendelkeznie helikopteren.

3.8.2.5. Jóváírás

Ha a kérelmező érvényes vontató jogosítással rendelkezik repülőgépre, akkor a 3.8.2.3.2. pontban meghatározott tematika repült ideje 25%-kal csökkenthető.

3.8.2.6. Elméleti és jártassági vizsga

3.8.2.6.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a vontató jogosításnak megfelel, a 3.8.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.8.2.6.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes helikopterrel vontatásos repüléseket végrehajtani.

(2) A jártassági vizsgának a következőket kell tartalmaznia:

a) 400 m-es iskolakör, a vitorlázó-repülőgép leoldása a leszállójel fölött.

b) légtérvontatás jobb és bal emelkedő fordulókkal 800 m –es magasságig, lehúzás maximum 2 m/s süllyedéssel, majd leoldás a leszállójel fölött.

3.8.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.8.3.1. Érvényességi idő

(1) A vontató jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A vontató jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.8.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben évenként 20 db vontatást hajtott végre, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.8.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie vontató jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(H)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.8.2.6.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania vontató jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(H).

3.8.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.8.2.2.-3.8.2.6. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

4. FEJEZET

REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(H)

4.1. REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(H))

4.1.1. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(H)) engedélyesének előjogai

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás engedélyesének joga van vizsgák, ellenőrzések levezetésére, kiértékelésére.

4.1.2. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(H)) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(H)) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

4.1.2.1. Életkor

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(H)) kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

4.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

(1) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel és jogosítással, valamint ehhez tartozó oktatói előjoggal kell rendelkeznie legalább, mint amilyen engedély és/vagy jogosítás jártassági vizsgájának és/vagy készség ellenőrzésének levezetésére felhatalmazzák.

(2) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel kell rendelkeznie, hogy parancsnokként vezethesse a jártassági vizsga, vagy készség ellenőrzés során használt helikoptert.

4.1.2.3. Elméleti ismeretek képzése

A helikopter repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(H)) kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti képzésen kell részt vennie.

4.1.2.4. Repülési tapasztalat

A helikopter repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(H)) kérelmezőnek legalább 1000 óra repült idővel kell rendelkeznie helikopteren, amelyből legalább 250 órát repülés oktatásban kell végrehajtania.

4.1.2.5. Jártassági vizsga

(1) A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelmezőjének le kell vezetnie egy jártassági vizsgát vizsgáztatói szerepkörben, beleértve a felkészítést, a jártassági vizsga levezetését, a vizsgázó személy kiértékelését, a repülés utáni eligazítást és a dokumentálást.

(2) A felhatalmazásához szükséges vizsgát légiközlekedési hatósági felügyelő, vagy a légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott, gyakorlott vizsgáztatónak kell felügyelnie.

4.1.3. Érvényességi idő, újraengedélyezés

4.1.3.1. Érvényességi idő

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(H)) a kiadástól számított 3 évig érvényes.

4.1.3.2. Újraengedélyezés

(1) Az újbóli engedélyezéshez a vizsgáztatónak évente legalább két jártassági vizsgát, vagy készség ellenőrzést kell végrehajtania a három éves érvényességi időszakon belül.

(2) A megbízás ideje alatt évente legalább egyszer egy jártassági vizsga vagy készség ellenőrzés végrehajtása során jelen kell lennie egy légiközlekedési hatósági felügyelőnek, vagy erre a feladatra megbízott rangidős vizsgáztatónak, aki kiértékeli a vizsgáztatást. Ezen kiértékelés alapján a légiközlekedési hatóság újraengedélyezheti a repülés-vizsgáztatói felhatalmazást.

1. függelék
MCC tanfolyam

1. A tanfolyam célkitűzése az MCC megfelelő szintre fejlesztése, a többpilótás helikopter IFR alatti biztonságos üzemeltetése céljából, és meggyőződni arról, hogy:

a) A parancsnokpilóta teljesíti feladatait és döntéshozói funkcióját függetlenül attól, hogy repülést végző (PF) vagy repülést kiszolgáló pilóta (PM) szerepkörben van-e.
b) A repülést végző (PF) és a repülést kiszolgáló pilóta (PM) feladatait világosan meghatározták és elosztották, úgy, hogy a repülést végző pilóta (PF) a teljes figyelmét a helikopter vezetésére fordíthatja.
c) A személyzet megfelelő módon együttműködik normális, a normálistól eltérő, vagy vészhelyzetekben.
d) A keresztellenőrzés, tájékoztatás és támogatás biztosítva legyen a repülés teljes időtartamában.

OKTATÓK

2. Az MCC képzés oktatói legyenek teljesen tisztában az emberi tényezőkkel és a CRM-mel. Legyenek naprakész ismereteik az emberi tényezők tanításának legújabb módszereiről és CRM technikákról.

ELMÉLETI ISMERETEK

3. Az elméleti ismeretek tematikáját e melléklet 2. függeléke tartalmazza. A jóváhagyott MCC elméleti ismereti tanfolyamnak legalább 25 órából kell állnia.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

4. A repülési képzés tematikáját e melléklet 2. függeléke tartalmazza.

A TANFOLYAM TELJESÍTÉSÉT IGAZOLÓ BIZONYÍTVÁNY

5. A tanfolyam sikeres befejezése után a kérelmező számára bizonyítvány adható. (3. függelék)

JÓVÁÍRÁS

6. A repülőgépes, léghajós vagy a helyből felszálló repülőgépes MCC tanfolyamot igazoló, mentességet élvez e melléklet 2. függelékében kiadott elméleti ismeretek tanrendi követelményeinek teljesítése alól.

2. függelék
Hajózó személyzeti együttműködés tanfolyam - MCC

HAJÓZÓ SZEMÉLYZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS (MCC)– KÉPZÉS

1. Az MCC képzés célkitűzése az optimális döntéshozás, kommunikáció, feladatok megosztása, checklist-ek használata, kölcsönös ellenőrzés, csapatmunka, és egymás támogatása a repülés összes szakaszában, normál, rendellenes és vészhelyzeti körülmények között. A képzés hangsúlyt fektet a nem technikai jellegű készségek fejlesztésére, amelyeket a többtagú személyzetek tagjai munkájuk során alkalmazhatnak.

2. A képzésnek arra kell irányulnia, hogy megtanítsa a növendékeknek annak alapjait, hogy hogyan kell csapatként összedolgoznia a többtagú személyzetnek. Továbbá a tanfolyam meg kell hogy adja azt a lehetőséget a növendékeknek, hogy gyakorolják azokat a készségeket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a csapat hatékony vezetői és tagjai legyenek. Ebből adódóan olyan gyakorló feladatokra van szükség, amelyekben a növendékek repülő személyzeti tagok a helikoptert vezető és nem vezető pilóta szerepkörében.

3. A növendékeket meg kell ismertetni a személyek közötti kapcsolat kialakításának módszereivel, és hogy miként lehet legjobban kihasználni a repülő személyzeti együttműködési technikákat, illetve a személyes és vezetési stílusukat, olyan módon, hogy az elősegítse a személyzet együttműködésének hatékonyságát. A növedékek figyelmét fel kell hívni arra, hogy ahogyan viselkednek normál körülmények között, az erőteljesen kihathat a személyzet viselkedésére nagy terhelés esetén és stressz helyzetekben.

4. A kutatások azt jelzik, hogy semmilyen környezetben nem lehet rövid idő alatt viselkedési változást elérni, bármilyen jól is van kialakítva a képzés. A növendékeknek időre, tudatosságra, gyakorlásra és visszaellenőrzésre, illetve folyamatos megerősítésre van szükségük, hogy tudásuk maradandó legyen. A hatékonyság érdekében a repülő személyzeti együttműködést egy hosszabb időszakon keresztül, több szakaszra bontva kell végrehajtani.

ALAPSZINTŰ REPÜLŐ SZEMÉLYZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS (MCC) TANFOLYAM

5. Az alapszintű MCC tanfolyam a következő témakörökben tartalmazzon elméleti oktatást, gyakorlatot és visszaellenőrzést:

a) Kapcsolódási példák
  – gyakorlati példák a szoftver, hardver, környezet és emberek összepárosíthatatlanságára

b) vezetés/”követés” és tekintély
  - vezetői és felügyeleti készségek
  - magabiztosság
  - korlátok
  - kulturális hatások
  - a repülést végző (PF) és a repülést nem végző pilóta (PNF) szerepei
  - szakszerűség
  - felelősség a csapat iránt

c) személyiség, hozzáállás és motiváció
  - folyamatos figyelem
  - konfliktusok megoldása
  - közvetítés két fél között
  - kritika (repülés előtti elemzés és tervezés, folyamatos ellenőrzés, repülés utáni áttekintés)
  - csapatépítés

d) hatékony és világos kommunikáció a repülés közben
  – folyamatos figyelem
  – visszacsatolás
  – szabványos kifejezések
  – határozottság
  – részvétel

e) eljárások a személyzet munkájának összehangolására
– epülési technikák és eljárások a pilótafülkében
– szabványos kifejezések
– fegyelem

6. A repülések rendben történő és biztonságos végrehajtásához különösen fontos a checklistek használata. A checklistek alkalmazhatósága függ az érintett légijármű összetettségétől, az aktuális helyzettől, a repülő személyzet összetételétől, az ő üzemeltetési tapasztalatuktól, és az üzemben tartó által előírt, és a Repülésüzemeltetési Kézikönyvben megadott eljárásoktól.

7. Kölcsönös ellenőrzés, tájékoztatás és támogatás

a) A légijármű kezelését érintő minden tevékenységet kölcsönös ellenőrzés alatt hajtsanak végre. Az adott tevékenység vagy feladat végrehajtásáért felelős (vezető vagy nem vezető) pilótát tájékoztatni kell róla, ha lényeges eltéréseket (repülési pálya, légijármű konfigurációja, stb.) tapasztalnak.

b) A „call out”-os eljárások, alapvető fontosságúak, különösen a felszállás és a megközelítés során, hogy jelezzék a repülés folyamatát és a rendszerek állapotait, stb.

c) A repülést végző pilóta (PF) tájékoztatása és beleegyezése nélkül, illetve anélkül, hogy a repülést végző pilóta (PF) kérné, nem szabad működtetni a légijármű rendszereket, illetve nem szabad átállítani a rádiós és navigációs eszközöket.

8. A 3. és 4. pontok tartalmát legjobban úgy lehet gyakorolni, ha szimulált kereskedelmi légiszállítási tevékenység során teljesítik a leírt feladatokat.

9. Az MCC gyakorlásának és visszacsatolásának, külön figyelemmel az ember-ember kapcsolatra, lehetővé kell tennie a növendék számára, hogy kritikáját megfogalmazza önmagával és a társaival szemben, azért, hogy így fejlessze kommunikációs, döntéshozási és vezetői képességeit. Ezt a szakaszt legjobban repülési szimulátor és videó felszerelés használatával lehet végrehajtani. A videó visszacsatolás különösen hatékony, mert lehetővé teszi a résztvevők számára, hogy kívülről nézzék meg magukat. Ez elősegíti, hogy könnyebben elfogadják, miben gyengébbek, és ez ösztönzőleg hat a hozzáállás és a viselkedés megváltoztatására.

FELADATOK

10. Amennyire csak lehetséges, a feladatokat szimulált kereskedelmi légiszállítási tevékenység során kell végrehajtani. Az oktatásnak a következő területeket kell felölelnie:

a) repülés előtti felkészülést, beleértve a dokumentációt, és a felszállási teljesítmény adatok kiszámítását.

b) repülés előtti ellenőrzéseket, beleértve a rádió és navigációs eszközök ellenőrzését és beállítását;

c) felszállás előtti ellenőrzéseket, beleértve a motor/hajtómű ellenőrzését és a felszállás előtti eligazítást (briefinget), amelyet a repülést végző pilóta (PF) végez;

d) normál felszállást, a repülést végző és a repülést nem végző pilóta feladatait, „call out”-okat;

e) felszállásokat oldalszélben; felszállásokat maximális felszálló-tömeggel;

f) a légijármű rendszerek normál és rendellenes üzemét, checklist-ek használatát;

g) válogatott vészhelyzeti eljárásokat, amelyek tartalmazzanak motorhibát és a motortüzet, füst kezelését és megszüntetését; szélnyírást fel- és leszállás közben, vészsüllyedést, egy repülő személyzeti tag munkaképtelenné válását;

h) műszeres repülési eljárásokat, a navigációs eszközök beállítását, „call out”-os eljárásokat a megközelítés során, a megközelítési és leszállási adatok kiszámítását;

i) átstartolásokat, normál módban illetve úgy, hogy egy motor szimuláltan üzemképtelen, átváltás műszerrepülésről látva repülésre az elhatározási magasság elérésekor, vagy a minimális süllyedési magasság (minimum descent height/altitude) elérésekor.

j) leszállásokat, normál módban, oldalszélben, illetve úgy, hogy egy motor szimuláltan üzemképtelen, átváltás műszerrepülésről látva repülésre az elhatározási magasság elérésekor, vagy a minimális süllyedési magasság (minimum descent height/altitude) elérésekor.

Ahol az MCC képzést többpilótás helikopterre első típusjogosítás kiadásához szükséges képzéssel kapcsolják össze, az (a), (b), (c), (f), (g) és (j) feladatokat a jóváhagyott tanfolyam részeként le lehet folytatni repülés-gyakorló berendezésen (FTD-on).

MEGERŐSÍTÉS

11. Függetlenül attól, hogy mennyire hatékony a tantermi tananyag, a személyek közötti gyakorlatok, útvonal orientált repülő képzési (LOFT) feladatok, és visszacsatolási technikák, nem lesz elégséges a tananyag egyszeri alkalommal történő elsajátítása a repülő személyzeti együttműködés tanfolyamon (MCC) a többpilótás helikopter típusjogosítás első kiadásához. Az a hozzáállás és befolyásoló tényező, amely a nem hatékony repülő személyzeti együttműködéshez járulnak hozzá, mindenütt jelen vannak, és lehetséges, hogy egy egész pilóta élete kell, mire kialakulnak. Ezért szükséges, hogy a nem technikai jellegű készségek oktatása szerves része legyen a visszatérő és rendszeres képzésnek a többpilótás helikopterre érvényes típusjogosítás meghosszabbításkor, ugyanúgy, ahogy a további többpilótás típusjogosítások első kiadásakor is.

3. függelék
Repülő-személyzeti együttműködés tanfolyam- Bizonyítvány MCC képzés teljesítéséről

Bizonyítvány MCC képzés teljesítéséről
CERTIFICATE OF COMPLETION OF MCC-TRAINING

Vezetéknév: Applicant's last name:			**Keresztnév:** First name:	
Meglévő szakszolgálati engedély Licence held:			**Szakszolgálati engedély száma:** Number:	**Kibocsátó állam:** State:
Többmotoros műszerjogosítás: Multi-engine instrument rating:		**Vagy** or	**Többmotoros műszerjogosítás jártassági vizsga:** Multi-engine instrument rating skill test:	
Kiadva (dátum): Issued on:			**Megfelelt (dátum):** Passed on:	
	A jelölt aláírása: Signature of applicant:			

Az MCC képzés az alább felsorolt követelményeknek megfelelően teljesítve
The satisfactory completion of MCC-Training according to requirements is certified below:

Képzés TRAINING			
MCC képzést kapott: Multi-crew co-operation training received during period:			
Kezdete: From:	**Vége:** To:	**Helye:** At:	**FTO/TRTO/Üzemben tartó:** FTO/TRTO/Operator*
Hely és dátum: Location and date:		**A TRTO/FTO vezetőjének, vagy a felhatalmazott oktató aláírása*:** Signature of Head of TRTO/FTO or authorised instructor*:	
A szakszolgálati engedély típusa, száma és a kiadási állama: Type and number of licence and Statue of issue:		**A felhatalmazott oktató neve (nyomtatott betűvel):** Name in capital letters of authorised instructor::	

***A nem kívánt rész törlendő**
*Delete as appropriate

5. melléklet a 32/2009 (VI. 30.) KHEM rendelethez

Ballon pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelmények

Szakszolgálati engedély megnevezése	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Szakszolgálati engedélyhez adható jogosítás	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Érvényességi idő
Növendék ballon pilóta szakszolgálati engedély	SBPL	II	-	-		érvényét veszti, ha az engedélyes BPL szakszolgálati engedélyt szerez, de max. 3 év
Ballon pilóta szakszolgálati engedély	BPL	II	Ballon jogosítás	BR	XII	2 év
			Repülés oktatói jogosítás	FI(B)	XII	3 év
			NVFR	NVFR	XII	Nincs lejárata

1. FEJEZET

NÖVENDÉK BALLON PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (SBPL)

1.1. A SBPL engedélyesének előjogai

(1) A SBPL engedélyes előjoga egyedül-repülés végrehajtása ballonon, repülésoktató felügyelete alatt.

(2) Nemzetközi repülésben résztvevő ballonban a növendékpilóta nem repülhet egyedül, csak akkor, ha a Magyar Köztársaság és az érintett állam között erre vonatkozó megállapodást kötött.

1.2. A SBPL megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A SBPL kérelem mintáját a 2. melléklet tartalmazza.

1.1.1. Életkor

A SBPL kérelmezőnek be kell töltenie a 15. életévet.

1.1.2. Iskolai végzettség

A SBPL kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább alapfokú iskolai végzettséggel.

1.1.3. Elméleti ismereti képzési követelmények

(1) A SBPL kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a ballon pilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai és gyakorlatai,

2. Általános légijármű ismeret

a) a ballon rendszereinek és műszereinek üzemeltetési elvei,

b) a ballon üzemi határértékei, a repülési kézikönyvből, vagy más megfelelő dokumentációból nyert üzemeltetési információk,

c) a ballonban használt gázok fizikai alkotóelemei és gyakorlati alkalmazásuk,

3. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés hatásai a repülési jellemzőkre, tömegszámítások,

b) a levegőbe emelés, a leszállás és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása beleértve a hőmérséklet hatását is,

c) a VFR körülményeknek megfelelő repülés előtti és útvonalon történő repüléstervezés, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai, magasságmérő beállítás eljárásai, nagyforgalmú légtérben való üzemelés,

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a ballon pilótára vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének alapelveit,

5. Meteorológia

a) alapvető repülési meteorológia alkalmazása, a meteorológiai információk használata és beszerzésük eljárásai, magasságmérés,

6. Navigáció

a) a léginavigáció és a helyszámításos (dead reckoning) navigáció technikáinak gyakorlati szempontjai, a légiforgalmi térképek használata,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a légiforgalmi dokumentációk, mint AIP és NOTAM, valamint a légiforgalmi kódok és rövidítések használata,

b) megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, beleértve a veszélyes időjárási jelenségek, a turbulencia, és egyéb üzemeltetésre veszélyes időjárási tényező elkerülésére teendő tevékenységeket,

8. Repüléselmélet

a) a ballonra vonatkozó repüléselmélet.

9. Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

a) a VFR repülésre vonatkozó rádió-távbeszélői eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások.

(2) A növendék ballon pilóta elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2. FEJEZET

BALLON PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (BPL)

BALLON JOGOSÍTÁS (BR), REPÜLÉS OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(B))

2.1. BALLON PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (BPL)

2.1.1. A BPL engedélyesének előjogai

2.1.1.1. A ballon pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van parancsnok-pilótaként bármely szabadon repülő ballonban tevékenykedni feltéve, hogy a szakszolgálati engedély engedélyese tapasztalattal rendelkezik a meleglevegős, vagy a gázballon üzemeltetésében.

2.1.1.2. A ballon pilóta szakszolgálati engedély engedélyese akkor láthat el ballonban légijárművezetői tevékenységet, ha rendelkezik ballon jogosítással. A ballon jogosítást a szakszolgálati engedélybe be kell jegyezni.

2.1.1.3. A ballon pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének jogai gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények:

Éjszakai minősítés VFR szerint. Ha az engedélyes előjogait éjszaka kívánja gyakorolni, legalább 3 óra éjszakai repült időt kell teljesítenie, amely tartalmaz 5 indítást és emelkedést, amelyből az egyiket egyedül kell végrehajtania. A légiközlekedési hatóság által meghatározott jártassági vizsga után az éjszakai minősítést be kell jegyezni a szakszolgálati engedélybe NVFR jogosításként.

2.1.2. A BPL megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A BPL kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza. A kérelem tartalmazza a BR kiadása iránti kérelmet is.

2.1.2.1. Életkor

A BPL kérelmezőnek be kell töltenie a 16. életévet.

2.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

A BPL kérelmezőnek rendelkeznie kell SBPL szakszolgálati engedéllyel.

2.1.2.3. Képzési követelmények

A BPL kérelmezőnek meg kell szereznie a BR-t.

2.2. BALLON JOGOSÍTÁS (BR)

2.2.1. A BR megszerzésének feltételei

2.2.1.1. Repülési képzési követelmények

(1) A BR kérelmezőnek oktatásban kell részesülnie az alábbi témakörökben:

a) repülés előtti tevékenységek, beleértve a ballon összeállítását, a kötélzet elrendezését, a felfújást, a lenyűgözést, és a szemrevételezéssel végzett ellenőrzést,
b) az indítás és emelkedés eljárásai és technikái, beleértve a vonatkozó korlátozásokat, a veszélyhelyzeti eljárásokat és a használatos jelzéseket,
c) elővigyázatossági intézkedések az összeütközés elkerülésére,
d) a szabadon repülő ballon vezetése külső vizuális támpontok segítségével,
e) a gyors süllyedések felismerése és az abból történő kivétel,
f) útvonalrepülés vizuális támpontok és számított hely navigáció segítségével,
g) megközelítések és leszállások, beleértve a földi kiszolgálást,
h) veszélyhelyzeti eljárások.

(2) A BR gyakorlati képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.2.1.2. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 16 óra repült idővel kell rendelkeznie ballon pilótaként, beleértve legalább 8 indítást és emelkedést, amelyből az egyiket egyedül kell végrehajtania.

2.2.1.3. Elméleti és jártassági vizsga

2.2.1.3.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a ballon pilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó jogoknak megfelel, a 1.2.3. pontban meghatározott témakörökben.

2.2.1.3.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek jártassági vizsgán bizonyítania kell, hogy képes ballon parancsnok-pilótaként végrehajtani a 2.2.1.1. pontban előírt eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,

b) a szabadon repülő ballont a határértékeken belül üzemeltetni,
c) az összes manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készségeket tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és
f) a szabadon repülő ballon vezetését folytonosan fenntartani oly módon, hogy egy eljárás, vagy manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

2.2.2. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.2.2.1. Érvényességi idő

(1) A BR a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A BR érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyből származó, a 2.1.1. pontban meghatározott előjogokat.

2.2.2.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben 12 hónaponként 5 indítást és emelkedést végrehajtott és 12 hónaponként 10 órát repült, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 2.2.2.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie repülés oktatóval (FI(B)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 2.2.1.3.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés vizsgáztatóval FE(B).

2.2.2.3. Megújítás

A kérelmezőnek a 2.1.2. és a 2.2.1. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

2.3. REPÜLÉS-OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(B))

2.3.1. A repülés-oktatói jogosítás engedélyesének előjogai

A repülés-oktatói jogosítás (FI(B) engedélyesének joga van:

(1) felügyelni a növendék pilóta által végrehajtott egyedül-repülést, és
(2) repülésoktatást végrehajtani ballon pilóta szakszolgálati engedély, ballon jogosítás, NVFR jogosítás és repülés-oktatói jogosítás kiadása céljából,
amennyiben az oktató:
a) rendelkezik ballon szakszolgálati engedéllyel és ballon jogosítással,
b) szakszolgálati engedélyében érvényes a repülés-oktatói jogosítása,
(3) gazdasági célú légiközlekedésben részt vevő ballonon pilótaként tevékenykedni.

2.3.2. A repülés-oktatói jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-oktatói jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

2.3.2.1. Életkor

Az FI(B) kérelmezőnek be kell töltenie a 20. életévet.

2.3.2.2. Iskolai végzettség

Az FI(B) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.3.2.3. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek ballon pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes ballon jogosítással kell rendelkeznie.

2.3.2.4. Képzési követelmények

2.3.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A ballon repülés-oktatói jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) az alkalmazott oktatás technikái,
b) a növendék teljesítményének értékelése azon témakörökben, amelyekben földi oktatást kap,
c) az elsajátítás folyamata,
d) a hatékony tanítás elemei,
e) a növendék értékelése, és tesztelési, kiképzési filozófiák,
f) a kiképzési program felépítése,
g) a feladatok megtervezése,
h) osztálytermi oktatás technikái,
i) kiképzési eszközök használata, beleértve a repülési szimulátor gyakorló-berendezést, ha alkalmazható,
j) a növendék hibáinak értékelése és javítása,
k) a repülésoktatásra vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését.
l) a ballonban a rendszer meghibásodások szimulálásával és a helytelen működéssel együtt járó veszélyek

(2) A ballon repülés-oktatói jogosítás (FI(B)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.3.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek oktatásban kell részesülnie ballonban.
(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott témakörökben:

a) a repülésoktatási technikákból oktatásban kell részesülni, beleértve a szemléltetést, a növendék gyakorlati eljárásokat, az általános növendék-hibák felismerését és javítását, és
b) gyakorolnia kell az oktatási technikákat mindazon repülési manőverben és eljárásokban, amelyekben repülésoktatást kíván végrehajtani.

2.3.2.5. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 200 óra repült idővel kell rendelkeznie ballonon.

2.3.2.6. Elméleti és jártassági vizsga

2.3.2.6.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a repülés-oktatói jogosításnak (FI(B) megfelel, a 2.3.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.3.2.6.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes ballonban oktatni azokban a témakörökben, amelyben repülésoktatást kell végeznie, beleértve a repülés előtti, a repülés utáni és földi oktatást is.

2.3.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.3.3.1. Érvényességi idő

(1) A repülés-oktatói jogosítás a kiadástól számított 3 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 3 évig érvényes.

(2) A repülés-oktatói jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

2.3.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 36 hónapban 10 órát oktatott 12 hónaponként, akkor a jogosítás 3 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 2.3.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor a 2.3.2.6.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés-oktatói jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(B).

2.3.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek a 2.3.2.3.-2.3.2.6. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3. FEJEZET

REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(B)

3.1. REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(B))

3.1.1. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(B)) engedélyesének előjogai

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás engedélyesének joga van vizsgák, ellenőrzések levezetésére, kiértékelésére.

3.1.2. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(B)) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(B)) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.1.2.1. Életkor

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(B)) kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

3.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

(1) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel és jogosítással, valamint ehhez tartozó oktatói előjoggal kell rendelkeznie legalább, mint amilyen engedély és/vagy jogosítás jártassági vizsgájának és/vagy készség ellenőrzésének levezetésére felhatalmazzák.

(2) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel kell rendelkeznie, hogy parancsnokként vezethesse a jártassági vizsga, vagy készség ellenőrzés során használt ballont.

3.1.2.3. Elméleti ismeretek képzése

A ballon repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(B)) kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti képzésen kell részt vennie.

3.1.2.4. Repülési tapasztalat

A ballon repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(B)) kérelmezőnek legalább 250 óra repült idővel kell rendelkeznie ballonon, amelyből legalább 50 órát repülés oktatásban kell végrehajtania.

3.1.2.5. Jártassági vizsga

(1) A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelmezőjének le kell vezetnie egy jártassági vizsgát vizsgáztatói szerepkörben, beleértve a felkészítést, a jártassági vizsga levezetését, a vizsgázó személy kiértékelését, a repülés utáni eligazítást és a dokumentálást.

(2) A felhatalmazásához szükséges vizsgát légiközlekedési hatósági felügyelő, vagy a légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott, gyakorlott vizsgáztatónak kell felügyelnie.

3.1.3. Érvényességi idő, újraengedélyezés

3.1.3.1. Érvényességi idő

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(B)) a kiadástól számított 3 évig érvényes.

3.1.3.2. Újraengedélyezés

(1) Az újbóli engedélyezéshez a vizsgáztatónak évente legalább két jártassági ellenőrzést, vagy készség ellenőrzést kell végrehajtania a három éves érvényességi időszakon belül.

(2) A megbízás ideje alatt évente legalább egyszer egy jártassági ellenőrzés vagy készség ellenőrzés végrehajtása során jelen kell lennie egy légiközlekedési hatósági felügyelőnek, vagy erre a feladatra megbízott rangidős vizsgáztatónak, aki kiértékeli a vizsgáztatást. Ezen kiértékelés alapján a légiközlekedési hatóság újraengedélyezheti a repülés-vizsgáztatói felhatalmazást.

6. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Léghajó pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelmények

Szakszolgálati engedély megnevezése	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Szakszolgálati engedélyhez adható jogosítás	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Érvényességi idő
4600 m³-nél nagyobb térfogattal rendelkező léghajó növendék pilóta szakszolgálati engedély	SPL(AS)	II	-	-		érvényét veszti, ha az engedélyes PPL(AS) szakszolgálati engedélyt szerez, de max. 3 év
4600 m³-nél nagyobb térfogattal rendelkező léghajó magánpilóta szakszolgálati engedély	PPL(AS)	II	típusjogosítás		XII	1 év
			műszer jogosítás	IR(AS)	XII	1 év
			NVFR	NVFR	XII	Nincs lejárata
4600 m³-nél nagyobb térfogattal rendelkező léghajó kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély	CPL(AS)	II	típusjogosítás		XII	1év
			repülés oktatói jogosítás	FI(AS)	XII	3 év
			NVFR	NVFR	XII	Nincs lejárata

1. FEJEZET

NÖVENDÉK LÉGHAJÓ PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (SPL(AS))

1.1. A SPL(AS) engedélyesének előjogai

(1) A növendék léghajó pilóta csak egy repülés oktató (FI(AS)) felhatalmazásával repülhet egyedül.

(2) Nemzetközi repülésben résztvevő léghajóban a növendék pilóta nem repülhet egyedül, csak akkor, ha a Magyar Köztársaság és az érintett állam között erre vonatkozó megállapodást kötött.

1.2. A SPL(AS) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A SPL(AS) kérelem mintáját a 2. melléklet tartalmazza.

1.2.1. Életkor

A SPL(AS) kérelmezőnek be kell töltenie a 16. életévet.

1.2.2. Iskolai végzettség

A SPL(AS) kérelmezőnek legalább alapfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

1.2.3. Képzési követelmények

(1) A növendék léghajó pilóta szakszolgálati engedélyt kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a léghajó pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, magasságmérő beállítási eljárások, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai,

2. Léghajókra vonatkozó általános légijármű ismeret

a) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói,

b) a léghajó és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) a gázok fizikai jellemzői és gyakorlati alkalmazásuk.

3. Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a repülési jellemzőkre, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) a VFR-ben történő repülés-előtti és útvonalrepülés alatti tervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő eljárásai, helyzetjelentési eljárások, magasságmérő beállítási eljárások, nagy forgalmú területeken történő üzemelés,

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők,

5. Meteorológia

a) alapvető repülés-meteorológia alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés, veszélyes időjárási körülmények,

6. Navigáció

a) a repülési navigáció és a helyszámító eljárás gyakorlati szempontjai, a légiforgalmi térképek használata,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés alkalmazása az üzemeltetésben,

b) magasságmérő beállítási eljárások,

c) légiforgalmi kiadványok használata, mint AIP, NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések,

d) megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, beleértve a veszélyes időjárás, a turbulencia és egyéb, üzemelésre veszélyes jelenségek elkerülése érdekében végzendő tevékenységeket,

8. Repüléselmélet

a) a repülés alapelvei,

9. Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

a) a VFR repülésre vonatkozó rádió-távbeszélői eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások.

(2) A növendék léghajó pilóta (SPL(AS)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2. FEJEZET

LÉGHAJÓ MAGÁNPILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL(AS)), LÉGHAJÓ KERESKEDELMI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (CPL(AS))

2.1. LÉGHAJÓ MAGÁNPILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL(AS))

2.1.1. A PPL(AS) engedélyesének előjogai

2.1.1.1. A léghajó magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van egypilótás üzemelésre jogosított léghajón parancsnok-pilótaként, vagy többpilótás üzemelésre jogosított léghajón másodpilótaként díjazás nélkül tevékenykedni, ha az adott léghajótípusra érvényes típusjogosítással rendelkezik.

2.1.1.2. A léghajó magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesének jogai gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények:

(1) Éjszakai minősítés VFR szerint. Ha az engedélyes előjogait éjszaka kívánja gyakorolni, legalább 3 óra éjszakai repült időt kell teljesítenie, amely tartalmaz 2 órányi kétkormányos képzést, továbbá 5 egyedüli fel- és leszállást, teljes megállással. A légiközlekedési hatóság által meghatározott jártassági vizsga után az éjszakai minősítést be kell jegyezni a szakszolgálati engedélybe NVFR jogosításként.

(2) A 2.1.2.4.2. (2) i) pontban előírt műszeres repülési tapasztalat, valamint a kétkormányos éjszakai repülés oktatás nem jogosítja fel a magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesét a léghajó IFR-ben történő vezetésére.

(3) Többpilótás léghajón csak akkor láthat el másodpilótai feladatot, ha rendelkezik e melléklet 1. 2. 3. függelékeiben meghatározott repülő-személyzeti együttműködési képzéssel (MCC képzés).

2.1.2. A PPL(AS) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A PPL(AS) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza. A kérelem tartalmazza a jártassági vizsgán használt léghajó típusjogosítás kiadása iránti kérelmet is.

2.1.2.1. Életkor

A PPL(AS) kérelmezőnek be kell töltenie a 17. életévet.

2.1.2.2. Iskolai végzettség

A PPL(AS) kérelmezőnek legalább alapfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.1.2.3. Szakszolgálati követelmények

A PPL(AS) kérelmezőnek rendelkeznie kell SPL(AS) szakszolgálati engedéllyel.

2.1.2.4. Képzési követelmények

2.1.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

A PPL(AS) kérelmezőnek 1.2.3 (1) pontban meghatározott elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia.

2.1.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos képzésben kell részesülnie léghajón.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott témakörökben:

a) a fenyegető jelenségek és hibák felismerése, kezelése,

b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és súlypont meghatározását, a léghajó körbejárása és kiszolgálása,

c) manőverezés földlátással,

d) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások,

e) a felszállás technikái és eljárásai, beleértve a megfelelő korlátozásokat, veszélyhelyzeti eljárásokat és alkalmazott jelzéseket,

f) a léghajó vezetése külső vizuális pontok segítségével,

g) felszállások, leszállások és átstartolások,

h) maximális teljesítmény melletti (akadálymentesség) felszállások,

i) kizárólag műszerek alapján történő repülés, beleértve egy 180º-os vízszintes forduló végrehajtását,

j) navigáció, útvonalrepülés vizuális támpontok alapján, helyszámító eljárással (dead reckoning) és rádiónavigációs berendezések felhasználásával,

k) vészhelyzeti tevékenységek (léghajótest szivárgások felismerése), beleértve a léghajó berendezéseinek szimulált meghibásodásait is, és

l) kommunikációs eljárások és az utasítások betartása

2.1.2.5. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 25 óra repülési időt kell megszereznie egy léghajó pilótájaként, amely magába foglalja legalább az alábbiakat:

a) 3 óra időtartamú útvonal-repülési kiképzést léghajóban, ahol az útvonalrepülés nem kevesebb, mint 45 km (25 NM) hosszúságú,

b) 5 felszállást és 5 leszállást teljes megállással egy repülőtéren, minden egyes leszállásnak magába kell foglalni a repülőtér forgalmi körén történő repülést,

c) 3 óra műszeres repülési időt, és

d) 5 óra repülési időt pilótaként átvéve a parancsnok-pilóta feladatait és kötelezettségeit, a parancsnok-pilóta felügyelete alatt.

2.1.2.6. Jóváírás

Aki repülőgép, helikopter vagy helyből felszálló repülőgép (powered lift) szakszolgálati engedéllyel (növendékpilóta szakszolgálati engedély kivételével) rendelkezik, annak 5 órával csökkenthető a 2.1.2.5. pontban meghatározott repülési idő.

2.1.2.7. Elméleti és jártassági vizsga

2.1.2.7.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, mely a magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó jogoknak, valamint a léghajó kategóriának megfelel, a 2.1.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.1.2.7.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes léghajó parancsnok-pilótaként végrehajtani a 2.1.2.4.2. pontban meghatározott eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,
b) a léghajót a korlátozásokon belül üzemeltetni,
c) minden manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és
f) a léghajó kormányzását mindenkor olymódon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

2.2. LÉGHAJÓ KERESKEDELMI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (CPL(AS))

2.2.1. A CPL(AS) engedélyesének előjogai

2.2.1.1. A léghajó kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van:

a) a léghajón gyakorolni a magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesének összes jogait,
b) egypilótás üzemeltetésre jogosított léghajón parancsnok-pilótaként tevékenykedni,
c) többpilótás üzemeltetésre jogosított léghajón parancsnok-pilótaként tevékenykedni, ha rendelkezik e melléklet 1. 2. 3. függelékében meghatározott MCC képzéssel.
d) többpilótás üzemeltetésre jogosított léghajón másodpilótaként tevékenykedni, ha rendelkezik e melléklet 1. 2. 3. függelékében meghatározott MCC képzéssel.
e) a léghajót IFR körülmények között vezetni. Az IR(AS) jogosítást a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsga sikeres teljesítése után be kell jegyezni.

2.2.1.2. A szakszolgálati engedély engedélyesének jogai gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

Éjszakai minősítés VFR szerint. Ha az engedélyes előjogait éjszaka kívánja gyakorolni, legalább 3 óra éjszakai repült időt kell teljesítenie, amely tartalmaz 2 órányi kétkormányos képzést, továbbá 5 egyedüli fel- és leszállást, teljes megállással. A légiközlekedési hatóság által meghatározott jártassági vizsga után az éjszakai minősítést be kell jegyezni a szakszolgálati engedélybe NVFR jogosításként.

2.2.2. A CPL(AS) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A CPL(AS) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza. Ha a kérelmező nem rendelkezik a 2.2.2.3. pontban meghatározott típusjogosítással, akkor a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsgát össze kell kötni a típusjogosítás készség ellenőrzéssel.

2.2.2.1. Életkor

A CPL(AS) kérelmezőnek be kell töltenie a 18. életévet.

2.2.2.2. Iskolai végzettség

A CPL(AS) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.2.2.3. Szakszolgálati követelmények

A CPL(AS) kérelmezőnek léghajó magánpilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes típusjogosítással kell rendelkeznie.

2.2.2.4. Képzési követelmények

2.2.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A léghajó kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyt kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai, IFR-ben történő repülésre vonatkozó szabályok és előírások, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai

2. Léghajókra vonatkozó általános légijármű ismeret

a) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói: iránytűk, forduló- és gyorsulási hibák, pörgettyűs műszerek, üzemi határértékek és precessziós hatások, különböző repülési műszerek helytelen működése esetén az eljárások és gyakorlati tennivalók,

b) a léghajó és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) a léghajó berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése, az elektronika, az elektromos berendezések és műszerek használata, korlátozásai és használhatósága, melyek IFR és műszeres meteorológiai körülmények között repülő léghajó vezetéséhez és navigálásához szükségesek, a robotpilóta használata és korlátozásai,

d) a léghajó sárkányának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai,

e) a gázok fizikai tulajdonságai és gyakorlati felhasználásuk,

3. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a légijármű kiszolgálásában, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) a VFR-ben és IFR-ben történő kereskedelmi repüléseknek megfelelő repülés-előtti és útvonalrepülés alatti tervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő eljárásai, magasságmérő beállítási eljárások,

d) a külső teher hatásai a kiszolgálásban.

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők normál és műszeres körülmények között,

5. Meteorológia

a) repülés-meteorológiai jelentések, térképek és előrejelzések értelmezése és alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások repülés előtti és repülés alatti beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés,

b) repülési meteorológia, a vonatkozó területek éghajlattana tekintetbe véve azokat az elemeket, melyek befolyásolják a repülést, a nyomásrendszerek mozgása, a frontok szerkezete, a felszállás, az útvonalrepülés és a leszállás körülményeit befolyásoló szignifikáns időjárási jelenségek jellemzői és eredetük,

c) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, a frontképződési zónába történő belépés eljárásai, veszélyes időjárási jelenségek elkerülése,

6. Navigáció

a) léginavigáció, beleértve a légiforgalmi térképek, műszerek és navigációs berendezések használatát, az adott navigációs rendszerek jellemzőinek és működési elveinek megértése, a fedélzeti berendezések működtetése,

b) a léghajó kormányzásához és navigálásához szükséges műszerek és repülési elektronika használata, korlátozásai és használhatósága, gyakorlati repülési navigáció rádiónavigációs berendezések felhasználásával,

c) a kirepülés, útvonalrepülés, megközelítés és leszállás fázisaiban használt navigációs rendszerek használata, pontossága és megbízhatósága, a rádiónavigációs berendezések azonosítása,

d) az önálló és a külső támpontok felhasználásával működtetett navigációs rendszerek jellemzői és alapelvei, a fedélzeti berendezések működtetése,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés alkalmazása az üzemeltetésben,

b) légiforgalmi kiadványok használata - AIP, NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések, a kirepülés, az útvonalrepülés, a süllyedés és a megközelítés során használatos műszerrepülési eljárások térképeinek értelmezése és használata,

c) magasságmérő beállítás eljárásai,

d) megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, gyakorlati biztonsági eljárások IFR szerinti repülés esetében, akadálymentesség kritériumai

e) az áruszállítás üzemeltetési eljárásai, veszélyes árukkal kapcsolatos potenciális veszélyek,

f) az utasoknak adandó biztonsági tájékoztató követelményei és gyakorlata, beleértve a tanúsítandó elővigyázatosságot a légijárműbe történő beszállás, és az abból történő kiszállás folyamán,

8. Repüléselmélet

a) a repülés alapelvei,

9. Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

a) a VFR és IFR repülésre vonatkozó rádió-távbeszélő eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő tevékenységek.

(2) A léghajó kereskedelmi pilóta (CPL(AS)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.2.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie léghajón.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott és az 3.2.2.2.2. (1) (2) pontban megadott témakörökben:

a) a fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése,

b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és súlypont meghatározását, a léghajó szemrevételezése és kiszolgálása,

c) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások

d) a felszállás technikái és eljárásai, beleértve a vonatkozó korlátozásokat, a veszélyhelyzeti eljárásokat és a használatos jelzéseket,

e) a léghajó vezetése külső vizuális támpontok segítségével,

f) a szivárgás felismerése,

g) szokványos fel-és leszállások,

h) maximális teljesítmény melletti felszállások (rövid felszálló terület és akadálymentesség), rövid leszálló területen történő leszállások,

i) IFR körülmények közötti repülés,

j) navigáció, útvonalrepülés vizuális támpontok alapján, helyszámító eljárással (dead reckoning) és rádiónavigációs berendezések felhasználásával,

k) veszélyhelyzeti üzemeltetés, beleértve a léghajó berendezéseinek szimulált meghibásodásait,

l) ellenőrzött repülőterekre történő berepülés, onnan való kirepülés és annak átrepülése, a légiforgalmi irányító szolgálatok eljárásainak betartásával, és

m) rádióösszeköttetési eljárások és az utasítások betartása

2.2.2.5. Repülési tapasztalat

(1) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 200 óra repülési időt kell szereznie léghajó pilótaként.

(2) A kérelmezőnek legalább az alábbi repülési időket kell teljesítenie léghajón:

a) 30 órát parancsnok-pilótaként léghajóban, vagy felügyelet alatt álló parancsnok-pilótaként, amely magába foglal nem kevesebb, mint:

- 10 óra útvonalrepülést, és
- 10 óra éjszakai repülést,

b) 40 óra műszeres időt, amelyből 20 órát léghajóban kell tölteni, és

c) 20 óra repülési képzés léghajóban a 2.2.2.4.2. pontban meghatározott témakörökben.

2.2.2.6. Jóváírás

Aki repülőgép, helikopter vagy helyből felszálló repülőgép (powered lift) kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, annak 50 órával csökkenthető a 2.2.2.5. (1) pontban foglalt repülési idő.

2.2.2.7. Elméleti és jártassági vizsga

2.2.2.7.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, mely a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó jogoknak, valamint a léghajó kategóriának megfelel, a 2.2.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.2.2.7.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes léghajó parancsnok-pilótaként végrehajtani a 2.2.2.4.2. pontban meghatározott eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,

b) a léghajót a határértékeken belül üzemeltetni,

c) minden manővert simán és pontosan végrehajtani,

d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,

e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és

f) a léghajó kormányzását mindenkor oly módon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

3. FEJEZET

TÍPUSJOGOSÍTÁS, MŰSZERJOGOSÍTÁS (IR(AS), REPÜLÉS-OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(AS)),

3.1. TÍPUSJOGOSÍTÁS

3.1.1. A típusjogosítás engedélyesének előjogai

A jogosítás engedélyese jogosult a léghajótípuson a szakszolgálati engedélyének megfelelő előjogokat gyakorolni.

3.1.2. Típusjogosítást igénylő körülmények

3.1.2.1. Minden léghajó típusjogosításra kötelezett légijármű.

3.1.2.2. A léghajó szakszolgálati engedély engedélyese akkor láthat el léghajón légijárművezetői tevékenységet, ha rendelkezik az adott léghajónak megfelelő típusjogosítással.

3.1.2.3. Ha a típusjogosítást másodpilótai tevékenységre korlátozva adják ki, vagy azzal a korlátozással, hogy kizárólag utazómagasságon tevékenykedhet pilótaként, akkor ezt a korlátozást a jogosításba be kell jegyezni.

3.1.3. A típusjogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A típusjogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.1.3.1. Képzési követelmények

3.1.3.1.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) Ha a kérelmező bizonyítja jártasságát és szakismeretét a magánpilóta szakszolgálati engedély első kiadásához, az adott léghajó típusának megfelelő típusjogosítást a szakszolgálati engedélybe be kell jegyezni.

(2) A további léghajó típusjogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. A léghajótípusra vonatkozó légijármű ismeret

a) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói,

b) a léghajó és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) a léghajó berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése,

d) a léghajó sárkányának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai,

2. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés a léghajótípusra vonatkozóan

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a léghajó kiszolgálásában, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) a külső teher hatásai a kiszolgálásban.

(3) A léghajó típusjogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.1.3.1.2. Repülési képzés

A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie a léghajón. Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

3.1.3.2. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 10 óra repülési időt kell megszereznie a léghajó pilótájaként, beleértve legalább az alábbiakat:

a) 3 óra időtartamú útvonalrepülés kiképzés léghajóban, ahol egy útvonalrepülés nem kevesebb, mint 45 km (25 NM) hosszúságú,

b) 5 felszállás és 5 leszállás teljes megállással egy repülőtéren, minden egyes leszállásnak magába kell foglalni a repülőtér forgalmi körén történő repülést,

3.1.3.3. Elméleti és jártassági vizsga

3.1.3.3.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a léghajó típusának megfelel, a 3.1.3.1.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.1.3.3.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes a léghajó parancsnok-pilótájaként végrehajtani az 3.1.3.1.2. pontban meghatározott eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,
b) a léghajót a határértékeken belül üzemeltetni,
c) minden manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és
f) a léghajó kormányzását mindenkor olymódon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

3.1.4. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.1.4.1. Érvényességi idő

(1) A típusjogosítás a kiadástól számított 1 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 1 évig érvényes.

(2) A típusjogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyből származó előjogokat.

3.1.4.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 12 hónapban 5 fel- és 5 leszállást végrehajtott az adott típussal, akkor a jogosítás 1 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.1.4.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie repülés oktatóval (FI(AS)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.1.3.3.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés vizsgáztatóval FE(AS).

3.1.4.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.1.3.1.-3.1.3.3. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.2. MŰSZERJOGOSÍTÁS (IR(AS))

3.2.1. A műszerjogosítás engedélyesének előjogai

(1) A léghajó műszerjogosítás engedélyese jogosult léghajót vezetni IFR-ben.

(2) A jogosítás engedélyese akkor jogosult előjogait többhajtóműves léghajón gyakorolni, ha teljesítette a 3.2.2.5.2. (2) pontban előírt követelményeket.

3.2.2. A műszerjogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A műszerjogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.2.2.1. Szakszolgálati követelmények

A műszerjogosítást kérelmezőnek rendelkeznie kell léghajó magánpilóta szakszolgálati engedéllyel.

Megjegyzés: Léghajó kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyhez automatikusan kiadandó a műszerjogosítás.

3.2.2.2. Képzési követelmények

3.2.2.2.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A léghajó műszerjogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) IFR-ben történő repülésre vonatkozó szabályok és előírások, a vonatkozó légiforgalmi szolgálatok gyakorlatai és eljárásai,

2. Léghajóra vonatkozó általános légijármű ismeret

a) az elektronika, az elektromos berendezések és műszerek használata, korlátozásai és használhatósága, melyek IFR és műszeres meteorológiai körülmények között repülő léghajó vezetéséhez és navigálásához szükségesek, a robotpilóta használata és korlátozásai,

b) iránytűk, forduló- és gyorsulási hibák, pörgettyűs műszerek, üzemi határértékek és precessziós hatások, különböző repülési műszerek helytelen működése esetén az eljárások és gyakorlati tennivalók,

3. Léghajóra vonatkozó repülési jellemzők és repüléstervezés

a) az IFR körülmények közötti repülésnek megfelelő repülés előtti előkészületek és ellenőrzések,

b) az útvonalterv elkészítése, IFR repülési terv készítése és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, magasságmérő beállítási eljárások,

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) műszerrepülésre vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését,

5. Léghajóra vonatkozó meteorológia

a) a repülési meteorológia alkalmazása, a jelentések, térképek, előrejelzések, kódok és rövidítések értelmezése és használata, a meteorológiai információk beszerzésének eljárásai és azok használata, magasságmérés,

b) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, időjárási frontzónába való belépés eljárásai, veszélyes időjárás elkerülése,

6. Léghajóra vonatkozó navigáció

a) gyakorlati repülési navigáció rádiónavigációs berendezések felhasználásával,

b) a kirepülés, az útvonalrepülés, a megközelítés és a leszállás fázisaiban használt navigációs rendszerek használata, pontossága és megbízhatósága, a rádiónavigációs berendezések azonosítása,

7. Léghajóra vonatkozó üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének alkalmazása az üzemeltetésben,

b) a légiforgalmi dokumentációk - AIP és NOTAM, a légiforgalmi kódok és rövidítések, a kirepülés, az útvonalrepülés, a süllyedés és a megközelítés során használatos műszerrepülési eljárások térképeinek értelmezése és használata,

c) elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, gyakorlati biztonsági eljárások IFR szerinti repülés esetében, akadálymentesség kritériumai,

8. Rádiótávbeszélő-kezelői ismeretek

a) IFR szerint üzemelő léghajóra vonatkozó összeköttetési eljárások, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások.

(2) A léghajó műszerjogosítás (IR(AS)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.2.2.2.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 10 óra kétkormányos műszeres kiképzést kell szereznie egy oktató jogosítással rendelkező személytől a 3.2.2.3. b) pontban meghatározott időkbe beleszámítva.

(2) Az oktatónak biztosítania kell, hogy a kérelmező megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben:

a) repülés előtti eljárások, beleértve a repülési kézikönyv, vagy azzal egyenértékű dokumentáció, valamint a megfelelő légiforgalmi szolgálatok dokumentációinak használatát az IFR repülési terv elkészítésében,

b) repülés előtti szemrevételezés, az ellenőrző jegyzékek (check list-ek) használata, gurulás és felszállás előtti ellenőrzések,

c) szokványos, nem-szokványos és vészhelyzeti körülmények között az IFR repülés eljárásai és manőverei, melyek legalább az alábbiakat fedik:

- felszálláskor áttérés műszerrepülésre,
- szabvány műszeres kirepülések és berepülések,
- IFR eljárások útvonalon,
- várakozási eljárások,
- műszeres megközelítés meghatározott minimum értékig,
- megszakított megközelítési eljárások,
- műszeres megközelítésből végrehajtott leszállások,

d) repülés közbeni manőverek és sajátságos repülési jellemzők.

(3) Ha a műszeres jogosítás előjogait többhajtóműves léghajón kell gyakorolnia a kérelmezőnek, akkor kétkormányos műszeres repülésoktatásban kell részesülnie egy oktatói jogosítással rendelkező személytől többhajtóműves léghajón. Az oktatónak biztosítani kell, hogy a kérelmező megszerezze kizárólag a műszerekre támaszkodva az üzemeltetési tapasztalatot a léghajó működtetésében, ha az egyik hajtómű üzemképtelen, vagy szimuláltan üzemképtelen.

(4) A műszeres jogosítás (IR(AS)) repülés képzési tematikáját a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.2.2.3. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek az alábbi repült idővel kell rendelkeznie, amely nem lehet kevesebb, mint:

a) 50 óra útvonalrepülésben parancsnok-pilótaként repült idő repülőgépen, helikopteren vagy helyből felszálló repülőgépen (powered-liften), melyből nem kevesebb, mint 10 óra repült időt léghajón kell teljesíteni,

b) ha az a) pontban meghatározott idővel nem rendelkezik, akkor az említett 50 órát léghajón kell teljesítenie, és

c) 40 óra műszeres idő léghajón, amelyből nem több mint 20 óra lehet a műszeres földi idő, vagy 30 óra, ha repülési szimulátort (FFS) használnak. A földi időt egy oktató jogosítással rendelkező személy felügyelete alatt kell megszereznie.

3.2.2.4. Jóváírás

Ha a kérelmező repülőgépre, helikopterre vagy helyből felszálló repülőgépre (powered-lift) érvényes műszerjogosítással rendelkezik, akkor az 3.2.2.3. c) pontban meghatározott 40 óra 15 órával csökkenthető, amelyből nem több mint 10 óra lehet a műszeres földi idő.

3.2.2.5. Elméleti és jártassági vizsga

3.2.2.5.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a műszerjogosításnak megfelel, a 3.2.2.2.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.2.2.5.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes a 3.2.2.2.2. (2) pontban előírt eljárások és manőverek végrehajtására és képes:

a) a fenyegető jelenségeket és hibákat felismerni és kezelni,

b) léghajót a határértékeken belül üzemeltetni,

c) az összes manővert simán és pontosan végrehajtani,

d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,

e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni,

f) a léghajó kormányzását állandó jelleggel fenntartani oly módon, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

(2) A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes többhajtóműves léghajót kizárólag a műszerek alapján működtetni, amikor az egyik hajtómű üzemképtelen vagy szimuláltan üzemképtelen, ha a műszeres jogosítás előjogait többhajtóműves léghajón kell gyakorolnia.

3.2.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.2.3.1. Érvényességi idő

(1) A műszerjogosítás a kiadástól számított 1 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 1 évig érvényes.

(2) A műszerjogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.2.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 12 hónapban 15 órát repült IFR szabályok szerint akkor a jogosítás 1 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.2.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie műszerjogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(AS)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.2.2.5.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania műszerjogosítással rendelkező repülés vizsgáztatóval FE(AS).

3.2.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.2.2.1.-3.2.2.5. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.3. REPÜLÉS-OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(AS))

3.3.1. A repülés-oktatói jogosítás engedélyesének előjogai

A repülés-oktatói jogosítás (FI(AS) engedélyesének joga van:

a) felügyelni a növendék pilóta által végrehajtott egyedül-repülést, és

b) repülésoktatást végrehajtani magánpilóta szakszolgálati engedély, kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, típusjogosítás, műszerjogosítás, NVFR jogosítás és repülés-oktatói jogosítás kiadása céljából,

amennyiben az oktató:

1) rendelkezik legalább azzal a léghajó szakszolgálati engedéllyel és jogosítással, amelyre az oktatást végre akarja hajtani,

2) rendelkezik a léghajón parancsnok-pilótaként történő tevékenységhez szükséges szakszolgálati engedéllyel és jogosítással,

3) szakszolgálati engedélyében érvényes a repülés-oktatói jogosítása.

3.3.2. A repülés-oktatói jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-oktatói jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.3.2.1. Életkor

Az FI(AS) kérelmezőnek be kell töltenie a 20. életévet.

3.3.2.2. Iskolai végzettség

Az FI(AS) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

3.3.2.3. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek léghajó kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes típusjogosítással kell rendelkeznie.

3.3.2.4. Képzési követelmények

3.3.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A léghajó repülés-oktatói jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) az alkalmazott oktatás technikái,

b) a növendék teljesítményének értékelése azon témakörökben, amelyekben földi oktatást kap,

c) az elsajátítás folyamata,

d) a hatékony tanítás elemei,

e) a növendék értékelése, és tesztelési, kiképzési filozófiák,

f) a kiképzési program felépítése,

g) a feladatok megtervezése,

h) osztálytermi oktatás technikái,

i) kiképzési eszközök használata, beleértve a repülési szimulátor gyakorló-berendezést, ha alkalmazható,

j) a növendék hibáinak értékelése és javítása,

k) a repülésoktatásra vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését.

l) a léghajóban a rendszer meghibásodások szimulálásával és a helytelen működéssel együtt járó veszélyek

(2) A léghajó repülés-oktatói jogosítás (FI(AS)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.3.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie léghajón.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott témakörökben:

a) a repülésoktatási technikákból oktatásban kell részesülni, beleértve a szemléltetést, a növendék gyakorlati eljárásokat, az általános növendék-hibák felismerését és javítását, és

b) gyakorolnia kell az oktatási technikákat mindazon repülési manőverben és eljárásokban, amelyekben repülésoktatást kíván végrehajtani.

3.3.2.5. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek teljesítenie kell 2.2.2.5. pontban meghatározott, a léghajó kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély kiadásához előírt repülési tapasztalat követelményeit.

3.3.2.6. Jóváírás

Ha a kérelmező repülőgépre, helikopterre vagy helyből felszálló repülőgépre (powered lift) repülés-oktatói jogosítással (FI) rendelkezik, akkor a 3.3.2.4.2. pontban meghatározott tematika repült ideje 50%-kal csökkenthető.

3.3.2.7. Elméleti és jártassági vizsga

3.3.2.7.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a repülés-oktatói jogosításnak (FI(AS)) megfelel, a 3.3.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.3.2.7.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes léghajón oktatni azokban a témakörökben, amelyben repülésoktatást kell végeznie, beleértve a repülés előtti, a repülés utáni és földi oktatást is.

3.3.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.3.3.1. Érvényességi idő

(1) A repülés-oktatói jogosítás a kiadástól számított 3 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 3 évig érvényes.

(2) A repülés-oktatói jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.3.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 36 hónapban 10 órát oktatott 12 hónaponként, akkor a jogosítás 3 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.3.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor a 3.3.2.7.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés-oktatói jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(AS).

3.3.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.3.2.3.-3.3.2.7. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

4. FEJEZET

REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(AS)

4.1 REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(AS))

4.1.1. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(AS)) engedélyesének előjogai

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás engedélyesének joga van vizsgák, ellenőrzések levezetésére, kiértékelésére.

4.1.2. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(AS)) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(AS)) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

4.1.2.1. Életkor

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(AS)) kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

4.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

(1) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel és jogosítással, valamint ehhez tartozó oktatói előjoggal kell rendelkeznie legalább, mint amilyen engedély és/vagy jogosítás jártassági vizsgájának és/vagy készség ellenőrzésének levezetésére felhatalmazzák.

(2) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel kell rendelkeznie, hogy parancsnokként vezethesse a jártassági vizsga, vagy készség ellenőrzés során használt léghajót.

4.1.2.3. Elméleti ismeretek képzése

A léghajó repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(AS)) kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti képzésen kell részt vennie.

4.1.2.4. Repülési tapasztalat

A léghajó repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(AS)) kérelmezőnek legalább 300 óra repült idővel kell rendelkeznie léghajón, amelyből legalább 150 órát repülés oktatásban kell végrehajtania.

4.1.2.5. Jártassági vizsga

(1) A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelmezőjének le kell vezetnie egy jártassági vizsgát/készség ellenőrzést vizsgáztatói szerepkörben, beleértve a felkészítést, a jártassági

vizsga/készség ellenőrzés levezetését, a vizsgázó személy kiértékelését, a repülés utáni eligazítást és a dokumentálást.

(2) Ezt a felhatalmazásához szükséges vizsgát légiközlekedési hatósági felügyelő, vagy a légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott, gyakorlott vizsgáztatónak kell felügyelnie.

4.1.3. Érvényességi idő, újraengedélyezés

4.1.3.1. Érvényességi idő

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(AS)) a kiadástól számított 3 évig érvényes.

4.1.3.2. Újraengedélyezés

(1) Az újbóli engedélyezéshez a vizsgáztatónak évente legalább két jártassági ellenőrzést, vagy készség ellenőrzést kell végrehajtania a három éves érvényességi időszakon belül.

(2) A megbízás ideje alatt évente legalább egyszer egy jártassági ellenőrzés vagy készség ellenőrzés végrehajtása során jelen kell lennie egy légiközlekedési hatósági felügyelőnek, vagy erre a feladatra megbízott rangidős vizsgáztatónak, aki kiértékeli a vizsgáztatást. Ezen kiértékelés alapján a légiközlekedési hatóság újraengedélyezheti a repülés-vizsgáztatói felhatalmazást.

1. függelék
MCC tanfolyam

1. A tanfolyam célkitűzése az MCC megfelelő szintre fejlesztése, a többpilótás léghajó IFR alatti biztonságos üzemeltetése céljából, és meggyőződni arról, hogy:

a) A parancsnokpilóta teljesíti feladatait és döntéshozói funkcióját függetlenül attól, hogy repülést végző (PF) vagy repülést kiszolgáló pilóta (PM) szerepkörben van-e.
b) A repülést végző (PF) és a repülést kiszolgáló pilóta (PM) feladatait világosan meghatározták és elosztották, úgy, hogy a repülést végző pilóta (PF) a teljes figyelmét a léghajó vezetésére fordíthatja.
c) A személyzet megfelelő módon együttműködik normális, a normálistól eltérő, vagy vészhelyzetekben.
d) A keresztellenőrzés, tájékoztatás és támogatás biztosítva legyen a repülés teljes időtartamában.

OKTATÓK

2. Az MCC képzés oktatói legyenek teljesen tisztában az emberi tényezőkkel és a CRM-mel. Legyenek naprakész ismereteik az emberi tényezők tanításának legújabb módszereiről és CRM technikákról.

ELMÉLETI ISMERETEK

3. Az elméleti ismeretek tematikáját e melléklet 2. függeléke tartalmazza. A jóváhagyott MCC elméleti ismereti tanfolyamnak legalább 25 órából kell állnia.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

4. A repülési képzés tematikáját e melléklet 2. függeléke tartalmazza.

A TANFOLYAM TELJESÍTÉSÉT IGAZOLÓ BIZONYÍTVÁNY

5. A tanfolyam sikeres befejezése után a kérelmező számára bizonyítvány adható. (3. függelék)

JÓVÁÍRÁS

6. A repülőgépes, helikopteres vagy a helyből felszálló repülőgépes MCC tanfolyamot igazoló, mentességet élvez e melléklet 2. függelékében kiadott elméleti ismeretek tanrendi követelményeinek teljesítése alól.

2. függelék
Hajózó személyzeti együttműködés tanfolyam - MCC

HAJÓZÓ SZEMÉLYZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS (MCC)– KÉPZÉS

1. Az MCC képzés célkitűzése az optimális döntéshozás, kommunikáció, feladatok megosztása, checklist-ek használata, kölcsönös ellenőrzés, csapatmunka, és egymás támogatása a repülés összes szakaszában, normál, rendellenes és vészhelyzeti körülmények között. A képzés hangsúlyt fektet a nem technikai jellegű készségek fejlesztésére, amelyeket a többtagú személyzetek tagjai munkájuk során alkalmazhatnak.

2. A képzésnek arra kell irányulnia, hogy megtanítsa a növendékeknek annak alapjait, hogy hogyan kell csapatként összedolgoznia a többtagú személyzetnek. Továbbá a tanfolyam meg kell hogy adja azt a lehetőséget a növendékeknek, hogy gyakorolják azokat a készségeket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a csapat hatékony vezetői és tagjai legyenek. Ebből adódóan olyan gyakorló feladatokra van szükség, amelyekben a növendékek repülő személyzeti tagok a léghajót vezető és nem vezető pilóta szerepkörében.

3. A növendékeket meg kell ismertetni a személyek közötti kapcsolat kialakításának módszereivel, és hogy miként lehet legjobban kihasználni a repülő személyzeti együttműködési technikákat, illetve a személyes és vezetési stílusukat, olyan módon, hogy az elősegítse a személyzet együttműködésének hatékonyságát. A növedékek figyelmét fel kell hívni arra, hogy ahogyan viselkednek normál körülmények között, az erőteljesen kihathat a személyzet viselkedésére nagy terhelés esetén és stressz helyzetekben.

4. A kutatások azt jelzik, hogy semmilyen környezetben nem lehet rövid idő alatt viselkedési változást elérni, bármilyen jól is van kialakítva a képzés. A növendékeknek időre, tudatosságra, gyakorlásra és visszaellenőrzésre, illetve folyamatos megerősítésre van szükségük, hogy tudásuk maradandó legyen. A hatékonyság érdekében a repülő személyzeti együttműködést egy hosszabb időszakon keresztül, több szakaszra bontva kell végrehajtani.

ALAPSZINTŰ REPÜLŐ SZEMÉLYZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS (MCC) TANFOLYAM

5. Az alapszintű MCC tanfolyam a következő témakörökben tartalmazzon elméleti oktatást, gyakorlatot és visszaellenőrzést:

a) kapcsolódási példák
- gyakorlati példák a szoftver, hardver, környezet és emberek összepárosíthatatlanságára

b) vezetés/”követés” és tekintély
- vezetői és felügyeleti készségek
- magabiztosság
- korlátok
- kulturális hatások
- a repülést végző (PF) és a repülést nem végző pilóta (PNF) szerepei
- szakszerűség
- felelősség a csapat iránt

c) személyiség, hozzáállás és motiváció
- folyamatos figyelem
- konfliktusok megoldása
- közvetítés két fél között
- kritika (repülés előtti elemzés és tervezés, folyamatos ellenőrzés, repülés utáni áttekintés)
- csapatépítés

d) hatékony és világos kommunikáció a repülés közben
- folyamatos figyelem
- visszacsatolás
- szabványos kifejezések
- határozottság
- részvétel

e) eljárások a személyzet munkájának összehangolására
– repülési technikák és eljárások a pilótafülkében
– szabványos kifejezések
– fegyelem

6. A repülések rendben történő és biztonságos végrehajtásához különösen fontos a checklistek használata. A checklistek alkalmazhatósága függ az érintett légijármű összetettségétől, az aktuális helyzettől, a repülő személyzet összetételétől, az ő üzemeltetési tapasztalatuktól, és az üzemben tartó által előírt, és a Repülésüzemeltetési Kézikönyvben megadott eljárásoktól.

7. Kölcsönös ellenőrzés, tájékoztatás és támogatás

a) A légijármű kezelését érintő minden tevékenységet kölcsönös ellenőrzés alatt hajtsanak végre. Az adott tevékenység vagy feladat végrehajtásáért felelős (vezető vagy nem vezető) pilótát tájékoztatni kell róla, ha lényeges eltéréseket (repülési pálya, légijármű konfigurációja, stb.) tapasztalnak.

b) A „call out”-os eljárások, alapvető fontosságúak, különösen a felszállás és a megközelítés során, hogy jelezzék a repülés folyamatát és a rendszerek állapotait, stb.

c) A repülést végző pilóta (PF) tájékoztatása és beleegyezése nélkül, illetve anélkül, hogy a repülést végző pilóta (PF) kérné, nem szabad működtetni a légijármű rendszereket, illetve nem szabad átállítani a rádiós és navigációs eszközöket.

8. A 3. és 4. pontok tartalmát legjobban úgy lehet gyakorolni, ha szimulált kereskedelmi légiszállítási tevékenység során teljesítik a leírt feladatokat.

9. Az MCC gyakorlásának és visszacsatolásának, külön figyelemmel az ember-ember kapcsolatra, lehetővé kell tennie a növendék számára, hogy kritikáját megfogalmazza önmagával és a társaival szemben, azért, hogy így fejlessze kommunikációs, döntéshozási és vezetői képességeit. Ezt a szakaszt legjobban repülési szimulátor és videó felszerelés használatával lehet végrehajtani. A videó visszacsatolás különösen hatékony, mert lehetővé teszi a résztvevők számára, hogy kívülről nézzék meg magukat. Ez elősegíti, hogy könnyebben elfogadják, miben gyengébbek, és ez ösztönzőleg hat a hozzáállás és a viselkedés megváltoztatására.

FELADATOK

10. Amennyire csak lehetséges, a feladatokat szimulált kereskedelmi légiszállítási tevékenység során kell végrehajtani. Az oktatásnak a következő területeket kell felölelnie:

a) repülés előtti felkészülést, beleértve a dokumentációt, és a felszállási teljesítmény adatok kiszámítását.

b) repülés előtti ellenőrzéseket, beleértve a rádió és navigációs eszközök ellenőrzését és beállítását;

c) felszállás előtti ellenőrzéseket, beleértve a motor/hajtómű ellenőrzését és a felszállás előtti eligazítást (briefinget), amelyet a repülést végző pilóta (PF) végez;

d) normál felszállást, a repülést végző és a repülést nem végző pilóta feladatait, „call out”-okat;

e) felszállásokat oldalszélben; felszállásokat maximális felszálló-tömeggel;

f) a légijármű rendszerek normál és rendellenes üzemét, checklist-ek használatát;

g) válogatott vészhelyzeti eljárásokat, amelyek tartalmazzanak motorhibát és a motortüzet, füst kezelését és megszüntetését; szélnyírást fel- és leszállás közben, vészsüllyedést, egy repülő személyzeti tag munkaképtelenné válását;

h) műszeres repülési eljárásokat, a navigációs eszközök beállítását, „call out”-os eljárásokat a megközelítés során, a megközelítési és leszállási adatok kiszámítását;

j) átstartolásokat, normál módban illetve úgy, hogy egy motor szimuláltan üzemképtelen, átváltás műszerrepülésről látva repülésre az elhatározási magasság elérésekor, vagy a minimális süllyedési magasság (minimum descent height/altitude) elérésekor.

k) leszállásokat, normál módban, oldalszélben, illetve úgy, hogy egy motor szimuláltan üzemképtelen, átváltás műszerrepülésről látva repülésre az elhatározási magasság elérésekor, vagy a minimális süllyedési magasság (minimum descent height/altitude) elérésekor.

Ahol az MCC képzést többpilótás léghajóra első típusjogosítás kiadásához szükséges képzéssel kapcsolják össze, az (a), (b), (c), (f), (g) és (j) feladatokat a jóváhagyott tanfolyam részeként le lehet folytatni repülés-gyakorló berendezésen (FTD-on).

MEGERŐSÍTÉS

11. Függetlenül attól, hogy mennyire hatékony a tantermi tananyag, a személyek közötti gyakorlatok, útvonal orientált repülő képzési (LOFT) feladatok, és visszacsatolási technikák, nem lesz elégséges a tananyag egyszeri alkalommal történő elsajátítása a repülő személyzeti együttműködés tanfolyamon (MCC) a többpilótás léghajó típusjogosítás első kiadásához. Az a hozzáállás és befolyásoló tényező, amely a nem hatékony repülő személyzeti együttműködéshez járulnak hozzá, mindenütt jelen vannak, és lehetséges, hogy egy egész pilóta élete kell, mire kialakulnak. Ezért szükséges, hogy a nem technikai jellegű készségek oktatása szerves része legyen a visszatérő és rendszeres képzésnek a többpilótás léghajóra érvényes típusjogosítás meghosszabbításkor, ugyanúgy, ahogy a további többpilótás típusjogosítások első kiadásakor is.

3. függelék
Repülő-személyzeti együttműködés tanfolyam- Bizonyítvány MCC képzés teljesítéséről

Bizonyítvány MCC képzés teljesítéséről CERTIFICATE OF COMPLETION OF MCC-TRAINING

Vezetéknév: Applicant's last name:			**Keresztnév:** First name:	
Meglévő szakszolgálati engedély Licence held:			**Szakszolgálati engedély száma:** Number:	**Kibocsátó állam:** State:
Többmotoros műszerjogosítás: Multi-engine instrument rating:		**Vagy** or	**Többmotoros műszerjogosítás jártassági vizsga:** Multi-engine instrument rating skill test:	
Kiadva (dátum): Issued on:			**Megfelelt (dátum):** Passed on:	
	A jelölt aláírása: Signature of applicant:			

Az MCC képzés az alább felsorolt követelményeknek megfelelően teljesítve
The satisfactory completion of MCC-Training according to requirements is certified below:

Képzés TRAINING			
MCC képzést kapott: Multi-crew co-operation training received during period:			
Kezdete: From:	**Vége:** To:	**Helye:** At:	**FTO/TRTO/Üzemben tartó:** FTO/TRTO/Operator*
Hely és dátum: Location and date:		**A TRTO/FTO vezetőjének, vagy a felhatalmazott oktató aláírása*:** Signature of Head of TRTO/FTO or authorised instructor*:	
A szakszolgálati engedély típusa, száma és a kiadási állama: Type and number of licence and Statue of issue:		**A felhatalmazott oktató neve (nyomtatott betűvel):** Name in capital letters of authorised instructor::	

***A nem kívánt rész törlendő**
*Delete as appropriate

7. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Vitorlázó-repülő pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelmények

Szakszolgálati engedély megnevezése	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Szakszolgálati engedélyhez adható jogosítás	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Érvényességi idő
Növendék vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedély	SGPL	II	-	-		érvényét veszti, ha az engedélyes GPL szakszolgálati engedélyt szerez, de max. 3 év
Vitorlázó pilóta szakszolgálati engedély	GPL	II	Vitorlázó jogosítás	GR	XII	2 év
			Repülés oktatói jogosítás	FI(G)	XII	2 év

1. FEJEZET
NÖVENDÉK VITORLÁZÓ-REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (SGPL)

1.1.A SGPL engedélyesének előjogai

(1) A SGPL engedélyes előjoga egyedül-repülés végrehajtása egy- és kétüléses vitorlázó-repülőgépen, repülésoktató felügyelete alatt.

(2) A SGPL engedélyes nem jogosult vitorlázó távrepülésre.

1.2. A SGPL megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A SGPL kérelem mintáját a 2. melléklet tartalmazza.

1.2.1. Életkor

A SGPL kérelmezőnek be kell töltenie a 15. életévet.

1.2.2. Iskolai végzettség

A SGPL kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább alapfokú iskolai végzettséggel.

1.2.3. Képzési követelmények

(1) A SGPL kérelmezőnek sikeresen el kell végeznie az alapfokú vitorlázórepülő elméleti képzést.

(2) Az alapfokú vitorlázórepülő elméleti képzés tantárgyai az 1. függelék a), b), c), d), e) és h) pontjai.

(3) Az alapfokú vitorlázórepülő elméleti képzés tematikáját, a (2) bekezdésben meghatározott tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2. FEJEZET

VITORLÁZÓ-REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (GPL)

VITORLÁZÓ JOGOSÍTÁS (GR), OKTATÓ JOGOSÍTÁS (FI(G))

2.1. VITORLÁZÓ-REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (GPL)

2.1.1. A GPL engedélyesének előjogai

A GPL engedélyes előjoga GR megléte esetén parancsnoki beosztás ellátása bármely egy- és kétüléses vitorlázó-repülőgépen, amely nem végez gazdasági célú légiközlekedési tevékenységet, valamint

a) a légiközlekedési hatóság által kiadott műszerkiképzési tematika alapján végzett képzés sikeres teljesítését követően felhőrepülés végrehajtása,

b) a légiközlekedési hatóság által kiadott műrepülési tematika alapján végzett képzés sikeres teljesítését követően műrepülés végrehajtása,

c) a légiközlekedési hatóság által kiadott kötelékrepülés tematika alapján végzett képzés sikeres teljesítését követően kötelékrepülés végrehajtása.

2.1.2. A GPL megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A GPL kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

2.1.2.1. Életkor

A GPL kérelmezőnek be kell töltenie a 16. életévet.

2.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

A GPL kérelmezőnek rendelkeznie kell SGPL szakszolgálati engedéllyel.

2.1.2.3. Képzési követelmények

A GPL kérelmezőnek meg kell szereznie a GR-t.

2.2.VITORLÁZÓ JOGOSÍTÁS (GR)

2.2.1. A GR megszerzésének feltételei

2.2.1.1. Képzési követelmények

(1) A GR kérelmezőnek el kell végeznie a vitorlázórepülő elméleti és gyakorlati képzést.

(2) A vitorlázórepülő elméleti képzés tantárgyait az 1. függelék, a gyakorlati képzés elemeit a 2. függelék tartalmazza.

(3) A vitorlázórepülő elméleti és gyakorlati képzés tematikáját, a (2) bekezdésben meghatározottak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.2.1.2. Repülési tapasztalat és jóváírás

(1) GR kérelmezőnek teljesítenie kell

a) 25 repült órát vitorlázó-repülőgépen, melyből legalább 10 óra egyedül repülés és

b) 120 felszállást vitorlázó-repülőgéppel, melyből legalább 40 felszállás egyedül repülés, és amely egyedül repülésből legalább 2 felszállás meghaladja a 180 percet.

(2) Repülőgép vezetésére jogosító szakszolgálati engedély engedélyesének repülőgépen parancsnokként teljesített repült idejének 10 százaléka, de legfeljebb 5 óra beszámítható a GR megszerzéséhez. Az egyedül repülési időbe beszámítás nem megengedett.

2.2.1.3. Elméleti és jártassági vizsga

2.2.1.3.1. Elméleti vizsga

(1) A GR kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítania kell a GPL engedélyesnek járó előjogok gyakorlásához szükséges megfelelő elméleti felkészültség szintjét.

(2) Az elméleti vizsga követelményét és eljárását a 3. függelék tartalmazza.

2.2.1.3.2. Jártassági vizsga

(1) A GR kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítania kell a GPL engedélyesnek járó előjogok gyakorlásához szükséges megfelelő eljárások és manőverek végrehajtásában való alkalmasságát, repülőgép parancsnok beosztásban.

(2) Jártassági vizsga csak az elméleti vizsga sikeres teljesítését követő 6 hónapon belül hajtható végre. Ha a jártassági vizsgát a sikeres elméleti vizsgát követően 6 hónapon belül nem hajtották végre, az elméleti vizsgát meg kell ismételni, és a megismételt elméleti vizsga sikeres letételéig a jártassági vizsga nem kezdhető meg.

(3) A jártassági vizsga végrehajtásának feltétele a gyakorlati képzés sikeres befejezése.

(4) A jártassági vizsga követelményét és eljárását a 3. függelék tartalmazza.

2.2.2. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.2.2.1. Érvényességi idő

(1) A GR a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A GR érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyből származó, a 2.1.1. pontban meghatározott előjogokat.

2.2.2.2. Meghosszabbítás

(1) A GR meghosszabbítás érdekében vitorlázó-repülőgépen a kérelmezőnek teljesítenie kell a jogosítás lejárati dátumát megelőző 24 hónapban 12 havonta 10 óra repülést és legalább 10 felszállást és leszállást. A felszállások közül legalább egynek csőrlésből és egynek vontatásból kell történnie.

(2) Ha a kérelmező nem teljesíti az (1) bekezdésben meghatározott feltételt a GPL GR meghosszabbítás érdekében készség-ellenőrzést kell végrehajtani.

(3) A készség-ellenőrzés követelményét és eljárását a 3. függelék tartalmazza.

2.2.2.3. Megújítás

(1) A GR érvényességi idejének lejártát követően oktatóval gyakorlatba hozó repülés és azt követően készség-ellenőrzés szükséges.

(2) A gyakorlatba hozó repülés során az oktató ellenőrzi, hogy a kérelmező készség-ellenőrzési repülésre bocsátható.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott ellenőrzés tényét az oktató a kérelmező repülési naplójába köteles bejegyezni.

2.3. REPÜLÉS OKTATÓI JOGOSÍTÁS FI(G)

2.3.1. FI(G) engedélyesének előjogai

Megjegyzés: A GPL FI(G) megszerzése esetén, annak érvényességi ideje alatt a GR –t nem kell hosszabbítani, de a FI(G) érvényességi idejének lejárta esetén a GR érvényességi idejére vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.

(1) A FI(G) engedélyes előjoga gyakorolni a GPL GR-ből származó előjogokat.

(2) A FI(G) engedélyes előjoga parancsnoki beosztás ellátása bármely egy- és kétüléses vitorlázó-repülőgépen, gazdasági célú légiközlekedési tevékenység végzése során.

(3) A FI(G) engedélyesének előjoga oktatási tevékenységet folytatni

a) SGPL és GPL GR megszerzéséhez szükséges képzés során vitorlázó-repülőgépen,

b) felhőrepülés/kötelékrepülés/műrepülés oktatása, ha rendelkezik felhőrepülőre/kötelékrepülésre/műrepülésre vonatkozó képzést sikeresen elvégezte.

2.3.2. A FI(G) megszerzésének feltételei

2.3.2.1. Életkor

A FI(G) kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

2.3.2.2. Iskolai végzettség

A FI(G) kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább középfokú iskolai végzettséggel.

2.3.2.3. Szakszolgálati követelmények

A FI(G) kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább 2 éves GPL szakszolgálati engedéllyel, GR-el.

2.3.2.4. Repülési tapasztalat és jóváírás

(1) A FI(G) kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább 250 repült órával vitorlázó-repülőgépen.

(2) Repülőgép, helikopter vagy helyből felszálló repülőgép vezetésére jogosító szakszolgálati engedély engedélyesének repülőgépen, helikopteren vagy helyből felszálló repülőgépen parancsnokként teljesített repült idejéből 50 repült óra beszámítható a FI(G) megszerzéséhez.

2.3.2.5. Képzési követelmények

(1) A FI(G) kérelmezőnek sikeresen el kell végeznie a vitorlázórepülő oktató képzést.

(2) A vitorlázórepülő oktató képzés alapjait a 4. függelék tartalmazza.

(3) A vitorlázórepülő oktató képzés tematikáját a (2) bekezdésben meghatározott alapok szerint a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.3.2.6. Jártassági vizsga

(1) A FI(G) kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes a növendéket oktatni GPL szintig, beleértve a repülés előtti és utáni tevékenységet, valamint az elméleti ismeretek oktatását.

(2) A jártassági vizsga végrehajtásának feltétele az oktató képzés sikeres befejezése.

(3) A jártassági vizsga követelményét és eljárását az 5. függelék tartalmazza.

2.3.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.3.3.1. Érvényességi idő

(1) A FI(G) a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A FI(G) érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyből származó a 2.3.1. pontban meghatározott előjogokat.

2.3.3.2. Meghosszabbítás

(1) A FI(G) meghosszabbítás érdekében vitorlázó-repülőgépen a kérelmezőnek teljesítenie kell a jogosítás lejárati dátumát megelőző 24 hónapban 12 havonta 20 óra repülést és legalább 20 felszállást és leszállást. A felszállások közül legalább egynek csőrlésből és egynek vontatásból kell történnie.

(2) A jogosítás érvényességi ideje alatt 10 óra repülő oktatás kell, hogy legyen, amely repülési idő beszámítható az (1) bekezdésben meghatározott repülési időbe.

(3) Ha a kérelmező nem teljesíti az (1)-(2) bekezdésben meghatározott feltételt a FI(G) jogosítás meghosszabbítás érdekében készség-ellenőrzést kell végrehajtani.

2.3.3.3. Megújítás

(1) A FI(G) érvényességi idejének lejártát követően oktatóval gyakorlatba hozó repülés és azt követően készség-ellenőrzés szükséges.

(2) A gyakorlatba hozó repülés során az oktató ellenőrzi, hogy a kérelmező készség-ellenőrzési repülésre bocsátható.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott ellenőrzés tényét az oktató a kérelmező repülési naplójába köteles bejegyezni.

3. FEJEZET

REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(G)

3.1. REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(G))

3.1.1. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(G)) engedélyesének előjogai

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás engedélyesének joga van vizsgák, ellenőrzések levezetésére, kiértékelésére.

3.1.2. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(G)) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(G)) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.1.2.1. Életkor

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(G)) kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

3.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

(1) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel és jogosítással, valamint ehhez tartozó oktatói előjoggal kell rendelkeznie legalább, mint amilyen engedély és/vagy jogosítás jártassági vizsgájának és/vagy készség ellenőrzésének levezetésére felhatalmazzák.

(2) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel kell rendelkeznie, hogy parancsnokként vezethesse a jártassági vizsga, vagy készség ellenőrzés során használt vitorlázó-repülőgépet.

3.1.2.3. Elméleti ismeretek képzése

A vitorlázó-repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(G)) kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti képzésen kell részt vennie.

3.1.2.4. Repülési tapasztalat

A vitorlázó-repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(G)) kérelmezőnek legalább 300 óra repült idővel kell rendelkeznie vitorlázó-repülőgépen, amelyből legalább 50 órát repülés oktatásban kell végrehajtania.

3.1.2.5. Jártassági vizsga

(1) A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelmezőjének le kell vezetnie egy jártassági vizsgát vizsgáztatói szerepkörben, beleértve a felkészítést, a jártassági vizsga levezetését, a vizsgázó személy kiértékelését, a repülés utáni eligazítást és a dokumentálást.

(2) A felhatalmazásához szükséges vizsgát légiközlekedési hatósági felügyelő, vagy a légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott, gyakorlott vizsgáztatónak kell felügyelnie.

3.1.3. Érvényességi idő, újraengedélyezés

3.1.3.1. Érvényességi idő

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(G)) a kiadástól számított 3 évig érvényes.

3.1.3.2. Újraengedélyezés

(1) Az újbóli engedélyezéshez a vizsgáztatónak évente legalább két jártassági ellenőrzést, vagy készség ellenőrzést kell végrehajtania a három éves érvényességi időszakon belül.

(2) A megbízás ideje alatt évente legalább egyszer egy jártassági ellenőrzés vagy készség ellenőrzés végrehajtása során jelen kell lennie egy légiközlekedési hatósági felügyelőnek, vagy erre a feladatra megbízott rangidős vizsgáztatónak, aki kiértékeli a vizsgáztatást. Ezen kiértékelés alapján a légiközlekedési hatóság újraengedélyezheti a repülés-vizsgáztatói felhatalmazást.

1. FÜGGELÉK

SGPL ELMÉLETI KÉPZÉS

1.1. A vitorlázórepülő elméleti képzés tantárgyai:

a) Légijog

A vitorlázórepülő szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok, beleértve a vitorlázó-repülőgép lajstromozásának, légialkalmasságának, üzemben tartásának szabályait, a szakszolgálati engedéllyel összefüggő szabályokat, a repülési szabályok, és a megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai és gyakorlatai.

b) Általános légijármű ismeret

A vitorlázó-repülőgép rendszereinek és műszereinek üzemeltetési elvei, a vitorlázó-repülőgép üzemeltetési korlátai, a vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyvből és egyéb, megfelelő dokumentumból.

c) Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés

A terhelés és a tömeg megoszlásának hatásai a repülési jellemzőkre, tömeg és tömegközéppont megfontolások, a levegőbe emelés (launching), a leszállás és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása, a VFR körülmények közötti üzemelésnek megfelelő repülés előtti és útvonalon történő útvonalrepülés tervezése, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai, magasságmérő beállítás eljárásai, nagy-forgalmú légtérben való üzemelés.

d) Emberi tényezők

A vitorlázó repülő pilótára vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének alapelveit.

e) Meteorológia

Alapvető repülés-meteorológia alkalmazása, a meteorológiai információk használata és beszerzésének eljárásai, magasságmérés.

f) Navigáció

A léginavigáció és a helyszámításos navigációs technikáinak gyakorlati szempontjai, a légiforgalmi térképek használata.

g) Üzemeltetési eljárások

Légiforgalmi dokumentációk használata, mint például AIP és NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések, a levegőbe emelkedés különböző módszerei és a hozzájuk tartozó eljárások, megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, beleértve a veszélyes időjárási jelenségek, a turbulencia, és egyéb üzemeltetési veszélyek elkerülésére teendő tevékenységeket.

h) Repüléselmélet

A vitorlázó-repülőgépre vonatkozó repüléselmélet.

i) Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

A VFR repülésre vonatkozó rádió-távbeszélő eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő tevékenységek.

2. FÜGGELÉK

GR GYAKORLATI KÉPZÉS

2.1. A vitorlázórepülő gyakorlati képzés tematikájának kötelező elemei:

a) repülés előtti előkészítés, repülőgép összeszerelésének és átvizsgálásának ismerete,

b) levegőbe emelkedés technikái, beleérte a csőrlést és a vontatást, és a megfelelő sebesség határokat, vészhelyzeti eljárásokat és használt jelzéseket,

c) a repülőtéri légiforgalmi eljárások, összeütközést elkerülő eljárások,

d) a repülőgép vezetése látás melletti tájékozódással,

e) kritikus repülési sebességgel való repülés ismerete,

f) az átesés és a zuhanó spirál felismerése és abból való kivétel technikája,

g) normál és oldalszélben végrehajtott felszállások, megközelítések és leszállások,

h) vészhelyzeti eljárások,

i) terepreszállási módszerek.

3. FÜGGELÉK

GR ELMÉLETI, JÁRTASSÁGI VIZSGA ÉS KÉSZSÉG-ELLENŐRZÉS

3.1. Elméleti vizsga

(1) A vizsgát írásos, vagy számítógépes teszt formájában (a továbbiakban: vizsga-dolgozat), az 1. függelékben meghatározott tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság vezeti le.

(2) A vizsga-dolgozat legalább 120 kérdésből áll. A vizsga-kérdések többsége feleletválasztós teszt jellegű. A vizsga-dolgozat tartalmazza az egyes kérdésekre adott válaszok pontszámát. Pontot a helyes válasz kap.

(3) A vizsga akkor tekinthető sikeresnek, ha a vizsgázó a vizsgán az elérhető pontszám 75 százalékát érte el.

(4) A vizsga időtartama legalább három óra.

(5) A vizsga nyelve magyar. A vizsgázó kérésére a légiközlekedési hatóság a vizsgát angol nyelven hajtja végre.

3.2. Jártassági vizsga és készség-ellenőrzés

A jártassági vizsga vagy készség-ellenőrzés egy vontatásból végrehajtott légtérrepülés, amelynek során a vizsgázónak bizonyítania kell készségét egyszerű és bonyolult repülési helyzetekben, a felszállás, a vontatás, a szabadrepülés, a fordulóváltás, átesés (liftelés), a dugóhúzó, mely egy-egy pördület és kivétel mindkét irányban, a behelyezkedés és a leszállás végrehajtásában.

3.2.1. A jártassági vizsga és készség-ellenőrzés levezetése

(1) A vizsgázónak olyan pozícióból kell vezetnie a repülőgépet, hogy az lehetővé tegye a parancsnoki feladatok ellátását.

(2) Repülés közben a fedélzeten tartózkodó vizsgáztató minősül a repülőgép parancsnokának. A vizsgáztató nem vehet részt a repülőgép vezetésében, csak akkor, ha a beavatkozás biztonsági okokból, illetve a légiközlekedés indokolatlan akadályozásának megelőzése érdekében szükséges.

(3) A vizsgázó a jártassági vizsga vagy készség-ellenőrzés bármely manőverét, vagy eljárását egyszer megismételheti.

(4) A vizsgáztató bármely szakaszban leállíthatja a jártassági vizsgát vagy készség-ellenőrzést, ha úgy ítéli meg, hogy a vizsgázó repülési képességei teljes vizsga megismétlését indokolják.

(5) Sikertelen jártassági vizsgát vagy készség-ellenőrzést követően a vizsgáztató javaslatára a légiközlekedési hatóság további képzést írhat elő. Két sikertelen vizsgát követően a légiközlekedési hatóság további képzést ír elő.

3.2.2. A jártassági vizsga és készség-ellenőrzés tűréshatárai

(1) A vizsgázónak a jártassági vizsga vagy készség-ellenőrzés során bizonyítania kell képességét:

a) a hibák és a fenyegetés felismerésében, kezelésében,

b) a repülőgép korlátozásain belüli üzemeltetésében,

c) minden manőver zökkenőmentes és pontos végrehajtásában,

d) a jó ítélőképesség és a légijármű-vezetői tevékenység gyakorlásában,

e) a légiforgalmi ismeretek alkalmazásában és

f) abban, hogy a repülőgépet minden körülmények között oly módon irányítja, hogy az eljárások és manőverek sikeres végrehajtásához ne férjen kétség.

(2) A vizsgázónak a következő általános tűréshatáron belül kell a vizsgát végrehajtania:

a) sebességtartás: +/- 10 km/ó,

b) iránytartás: +/- 10°,

c) dugóhúzó kivétel: +/- 30°.

(3) Turbulens időjárási feltételek esetén a vizsgáztató a tűréshatárokra meghatározott értékektől eltérést engedélyezhet.

4. FÜGGELÉK

A FI(G) KÉPZÉS

4.1. A képzés célkitűzése

(1) Az FI(G) képzés célja, hogy megtanítsa a vitorlázórepülő-vezető szakszolgálati engedély engedélyesét az FI(G) jogosítás megszerzéséhez szükséges szakmai tudásszintre azért, hogy:

a) megújítsa és felfrissítse az oktató-jelölt műszaki ismereteit,

b) az oktató-jelöltet az elméleti képzés és gyakorlati repülés oktatására képezze,

c) meg lehessen bizonyosodni arról, hogy az oktató-jelölt repülési képessége megfelelően magas szintű, és

d) megtanítsa az oktató-jelöltet a képzés vezérelveire, és arra, hogy hogyan kell alkalmazni ezeket a vitorlázórepülő-vezető szakszolgálati engedélyhez szükséges szinthez.

(2) A FI(A) képzésnek különös hangsúlyt kell fektetnie az egyén szerepére, összefüggésben az emberi tényezők fontosságával az ember-gép, valamint az elméleti tudás kapcsolatában. Különösen figyelni kell az oktató-jelölt érettségére és ítélőképességre, beleértve emberismeretét, az emberi viselkedésminták és a képezettség szintjének felismerését.

(3) A képzés során az oktató-jelöltnek fel kell hívni a figyelmét, hogy saját hozzáállása mennyire fontos a repülés biztonsága szempontjából. A biztonságra való törekvés tudatosítása alapvető célja a képzésnek. A biztonság javításának szándéka a tanfolyam során objektív alapelv. A képzés egyik legfontosabb feladata, hogy az oktató-jelöltek megszerezzék azokat az ismereteket, képességeket és hozzáállást, melyek alkalmassá teszik az oktatói feladatok ellátására.

4.2. A képzés alapjai

4.2.1. Oktatás és tanulás

Egy jóváhagyott FI(G) elméleti képzésnek legalább 30 órából kell állnia, beleértve az előmeneteli vizsgákat. Ha a pilóta rendelkezik vagy rendelkezett FI(A) vagy FI(H) jogosítással, a 30 órából 15 óra beszámítható az FI(G) tanfolyam „Oktatás és tanulás” részbe.

4.2.1.1. Tételek:

a) Tanulási folyamat:

Motiváció, érzékelés és megértés, memória és használata, szokások és átvitel, a tanulás akadályai, a tanulás ösztönzése, tanulási módszerek, a tanulás mértéke.

b) Oktatási folyamat

A hatékony oktatás összetevői, az oktatói tevékenység megtervezése, oktatási módszerek, oktatás az „ismerttől” az „ismeretlenig”, az „óratervek” használata.

c) Képzési filozófiák

A strukturált (jóváhagyott) képzési tanfolyamok értéke, az előre megtervezett tematika fontossága, az elméleti tudás és a repülésoktatás összekapcsolása.

d) Az alkalmazott oktatás technikái

1. Elméleti ismeretek - tantermi oktatási technikák

Képzési segédeszközök használata, csoportos előadások, egyéni eligazítások, növendékek részvétele/megbeszélések.

2. Repülés – repülés közben alkalmazandó oktatási technikák

A repülési/pilótafülke környezet, az alkalmazott oktatás technikái, repülés utáni, és közbeni ítélőképesség és döntéshozás.

e) A növendékek értékelése és vizsgáztatása

1. A növendékek teljesítményének értékelése

Az előrehaladást ellenőrző vizsgák szerepe, a tudás felidézése, a tudás átalakítása megértéssé, a megértés átalakítása tudatos tevékenységekké, az előrehaladás értékelésének szükségessége.

2. A növedékek hibáinak elemzése

A hibák okainak megállapítása, először a nagy hiányosságok, és csak utána a kisebbek kezelése, a túlzott mértékű kritizálás elkerülése, a tömör és világos kommunikáció szükségessége.

f) A képzési program kialakítása

Az órák megtervezése, felkészülés, magyarázatok és demonstráció, a növendékek részvétele és gyakorlás, értékelés.

g) Az emberi teljesítőképesség és korlátai a repülésoktatásban

Élettani tényezők, pszichológiai tényezők, az emberi információ feldolgozási folyamat, viselkedésformák, az ítélőképesség és döntéshozási képesség kialakulása.

h) Veszélyek, amelyeket a vitorlázó-repülőgépen, repülés során szimulált üzemzavarok okozhatnak

A biztonságos magasság kiválasztása, a „zsigeri szinten” begyakorolt eljárások fontossága, folyamatoson tudatában lenni a repülőgép helyzetének, ragaszkodás a helyes eljárásokhoz.

i) Az oktatás adminisztrálása

Repülési/elméleti oktatás nyilvántartása, a pilóta személyes hajózónaplója, a repülési/földi tanterv, tananyag, hivatalos nyomtatványok, légiüzemeltetési utasítás, repülésre felhatalmazó dokumentációk, légijármű dokumentumai, a szakszolgálati engedélyek szabályzása.

4.2.2. Gyakorlati képzés

A gyakorlati képzés tematikáját a légiközlekedési hatóság határozza meg.

5. FÜGGELÉK

A FI(G) jártassági vizsga és készség-ellenőrzés

1.1. A jártassági vizsga és készség-ellenőrzés levezetése

(1) A vizsga tartalmaz szóbeli elméleti ismeretek vizsgáját a földön, repülés előtti és utáni tevékenységet, és repülés közbeni FI(G) vizsga-oktatást.

(2) A vizsgán az oktató-jelöltnek kiképzettnek kell lennie arra a repülőgépre, amelyet a vizsga során használnak.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott szóbeli elméleti vizsga a vizsga részeként a következők szerint történik.

a) A oktató-jelöltnek a vizsga-körülmények között kell növendéket (növendékeket) oktatnia, egyikük lesz a vizsgáztató maga. A vizsga-oktatást 5.2. pontban meghatározott 1. Rész a-h. pontjaiból kell kiválasztani. A vizsga-oktatásra történő felkészülés idejének hosszát előzetesen a vizsgáztatóval kell egyeztetni. A oktató-jelölt használhat szakirodalmat. A vizsga-oktatás nem lehet rövidebb, mint 20 perc.

(4) A vizsgáztató szóban levizsgáztatja az oktató-jelöltet a 5.2.pontban meghatározott 1. Rész a-i pontjainak ismereteiből, és e melléklet a 4. függelék 4.2.1. pontjában meghatározott „Oktatás és tanulás” részéből.

(5) A jártassági vizsga vagy készség-ellenőrzés során az oktató-jelöltnek azt a helyet kell elfoglalnia, amelyet normál körülmények között egy FI(G) oktató elfoglal. A „növendék” szerepét a vizsgáztatónak kell betöltenie. Az oktató-jelölttől meg kell követelni, hogy elmagyarázza az oda vonatkozó gyakorlatokat, és hogy megfelelően be kell mutatnia azokat a „növendék”-nek. Ezután a „növendék”-nek végre kell hajtani ugyanazokat a gyakorlatokat, azokkal a hibákkal együtt, amelyeket egy gyakorlatlan növendék el szokott követni. Az oktató-jelölttől elvárható, hogy helyesbítse a hibát, szóban vagy, ha szükséges, közvetlen beavatkozással.

(6) A vizsgáztató a vizsga bármelyik szakaszában megszakíthatja a vizsgát, ha úgy ítéli meg, hogy az oktató-jelölt által végrehajtott repülés, vagy oktatási képességei a vizsga megismétlését indokolják.

(7) A repülés során a vizsgáztató a légijármű parancsnoka.

(8) Az FI(G) jogosítás jártassági vizsgájának tartalmát az 5.2 pont határozza meg.

5.2. A FI(G) vizsgájának tartalma

1. RÉSZ
SZÓBELI ELMÉLETI ISMERETEK

a) Légijog
b) Általános légijármű ismeret
c) Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés
d) Emberi tényezők
e) Meteorológia
f) Navigáció
g) Üzemeltetési eljárások
h) Repüléselmélet
i) Rádiótávbeszélő-kezelői ismeretek
j) Képzési okmányok kezelése, adminisztráció

2. RÉSZ
REPÜLÉS ELŐTTI ELIGAZÍTÁS

a) Vizuális bemutató
b) Technikai pontosság

c) Magyarázat érthetősége
d) Beszéd érthetősége
e) Oktatási technika
f) Modellek és segédeszközök használata
g) Növendék bevonása

3. RÉSZ
REPÜLÉS

a) Repülési gyakorlatok bemutatása
b) Bemutatás alatti magyarázat
c) Hibák korrigálása
d) Repülőgép vezetése
e) Oktatási technika
f) Általános légijártasság / biztonság
g) Helymeghatározás, légtérhasználat

4. RÉSZ
REPÜLÉS UTÁNI ELIGAZÍTÁS

a) Vizuális bemutató
b) Technikai pontosság
c) Magyarázat érthetősége
d) Beszéd érthetősége
e) Oktatási technika
f) Modellek és segédeszközök használata
g) Növendék bevonása

8. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelmények

Szakszolgálati engedély megnevezése	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Szakszolgálati engedélyhez adható jogosítás	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Érvényességi idő
Helyből felszálló repülőgép (powered-lift aircraft) növendék pilóta szakszolgálati engedély	SPL(PLA)	II	-	-		érvényét veszti, ha az engedélyes PPL(PLA) szakszolgálati engedélyt szerez, de max. 3 év
Helyből felszálló repülőgép (powered-lift aircraft) magánpilóta szakszolgálati engedély	PPL(PLA)	II	típusjogosítás		XII	1 év
			műszer jogosítás	IR(PLA)	XII	1 év
			NVFR	NVFR	XII	Nincs lejárata
Helyből felszálló repülőgép (powered-lift aircraft) kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély	CPL(PLA)	II	típusjogosítás		XII	1év
			műszer jogosítás	IR(PLA)	XII	1 év
			repülés oktatói jogosítás	FI(PLA)	XII	3 év
			NVFR	NVFR	XII	Nincs lejárata
Helyből felszálló repülőgép (powered-lift aircraft) légitársasági pilóta szakszolgálati engedély	ATPL(PLA)	-	típusjogosítás			1 év
			repülés oktatói jogosítás	FI(PLA)	XII	3 év
			NVFR	NVFR	XII	Nincs lejárata

1. FEJEZET
HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP NÖVENDÉK PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (SPL(PLA))

1.1 A SPL(PLA) engedélyesének előjogai

(1) A helyből felszálló repülőgép (powered-lift aircraft) (a továbbiakban: helyből felszálló repülőgép) növendék pilóta csak egy repülés oktató (FI(PLA)) felhatalmazásával repülhet egyedül.

(2) Nemzetközi repülésben résztvevő helyből felszálló repülőgépben a növendék pilóta nem repülhet egyedül, csak akkor, ha a Magyar Köztársaság és az érintett állam között erre vonatkozó megállapodást kötött.

1.2 A SPL(PLA) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A SPL(PLA) kérelem mintáját a 2. melléklet tartalmazza.

1.2.1. Életkor

A SPL(PLA) kérelmezőnek be kell töltenie a 16. életévet.

1.2.2. Iskolai végzettség

A SPL(PLA) kérelmezőnek legalább alapfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

1.2.3. Képzési követelmények

(1) A helyből felszálló repülőgép növendék pilóta szakszolgálati engedélyt kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a helyből felszálló repülőgép pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, magasságmérő beállítási eljárások, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai,

2. Helyből felszálló repülőgépekre vonatkozó általános légijármű ismeret

a) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói,

b) a helyből felszálló repülőgép és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) erőátvitel (erőátviteli berendezések) a helyből felszálló repülőgépek esetében,

3. Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a repülési jellemzőkre, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) a VFR-ben történő repülés-előtti és útvonalrepülés alatti tervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő eljárásai, helyzetjelentési eljárások, magasságmérő beállítási eljárások, nagy forgalmú területeken történő üzemelés,

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők,

5. Meteorológia

a) alapvető repülés-meteorológia alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés, veszélyes időjárási körülmények,

6. Navigáció

a) a repülési navigáció és a helyszámító eljárás gyakorlati szempontjai, a légiforgalmi térképek használata,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés alkalmazása az üzemeltetésben,

b) magasságmérő beállítási eljárások,

c) légiforgalmi kiadványok használata, mint AIP, NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések,

d) megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, beleértve a veszélyes időjárás, a turbulencia és egyéb, üzemelésre veszélyes jelenségek elkerülése érdekében végzendő tevékenységeket,

8. Repüléselmélet

a) a repülés alapelvei,

9. Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

a) a VFR repülésre vonatkozó rádió-távbeszélői eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások.

(2) A helyből felszálló repülőgép növendék pilóta (SPL(PLA)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2. FEJEZET

HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP MAGÁNPILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL(PLA)), HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KERESKEDELMI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (CPL(PLA)), HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP LÉGITÁRSASÁGI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (ATPL(PLA))

2.1 HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP MAGÁNPILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL(PLA))

2.1.1 A PPL(PLA) engedélyesének előjogai

2.1.1.1. A helyből felszálló repülőgép magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van egypilótás üzemelésre jogosított helyből felszálló repülőgépen parancsnok-pilótaként, vagy többpilótás üzemelésre jogosított helyből felszálló repülőgépen másodpilótaként díjazás nélkül tevékenykedni, ha az adott típusra érvényes típusjogosítással rendelkezik.

2.1.1.2. A helyből felszálló repülőgép magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesének jogai gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények:

(1) Éjszakai minősítés VFR szerint. Ha az engedélyes előjogait éjszaka kívánja gyakorolni, akkor teljesítenie kell 5 óra éjszaka repült időt, amelybe beletartozik legalább 5 parancsnok-pilótaként végrehajtott felszállás és leszállás. A légiközlekedési hatóság által meghatározott jártassági vizsga után az éjszakai minősítést be kell jegyezni a szakszolgálati engedélybe NVFR jogosításként.

(2) A 2.1.2.4.2. (2) g) pontban előírt műszeres repülési tapasztalat, valamint a kétkormányos éjszakai repülés oktatás nem jogosítja fel a magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesét a helyből felszálló repülőgép IFR-ben történő vezetésére.

(3) Többpilótás helyből felszálló repülőgépen csak akkor láthat el másodpilótai feladatot, ha rendelkezik e melléklet 1. 2. 3. függelékeiben meghatározott repülő-személyzeti együttműködési képzéssel (MCC képzés).

2.1.2 A PPL(PLA) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A PPL(PLA) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza. A kérelem tartalmazza a jártassági vizsgán használt helyből felszálló repülőgép típusjogosítás kiadása iránti kérelmet is.

2.1.2.1. Életkor

A PPL(PLA) kérelmezőnek be kell töltenie a 17. életévet.

2.1.2.2. Iskolai végzettség

A PPL(PLA) kérelmezőnek legalább alapfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.1.2.3. Szakszolgálati követelmények

A PPL(PLA) kérelmezőnek rendelkeznie kell SPL(PLA) szakszolgálati engedéllyel.

2.1.2.4. Képzési követelmények

2.1.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

A PPL(PLA) kérelmezőnek 1.2.3 (1) pontban meghatározott elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia.

2.1.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek legalább 20 órás kétkormányos képzésben kell részesülnie helyből felszálló repülőgépen.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott témakörökben:

a) a fenyegető jelenségek és hibák felismerése, kezelése,

b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és súlypont meghatározását, a helyből felszálló repülőgép körbejárása és kiszolgálása,

c) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások,

d) a helyből felszálló repülőgép vezetése külső vizuális támpontok segítségével,

e) földi manőverezés és motormelegítés; függeszkedésből és nekifutásból történő felszállások és emelkedések; függeszkedésből és repülésből történő megközelítések és leszállások – normál, szélcsendes és lejtős talajon,

f) minimálisan szükséges teljesítménnyel történő felszállások és leszállások, maximális teljesítmény melletti felszállás és leszállás technikái, szűkre szabott területeken történő üzemelés, gyors megállások,

g) kizárólag műszerek alapján történő repülés, beleértve egy 180º-os vízszintes forduló végrehajtását,

h) a teljesítmény melletti megülés kezdeti szakaszából való kivétel, a hajtómű fordulatszám normál tartományán belül az alacsony rotor fordulatszámból történő kivétel technikái,

i) látás melletti útvonalrepülés, helyszámításos és, ahol rendelkezésre áll, rádiónavigációs berendezések felhasználásával, beleértve egy olyan repülést, melynek időtartama legalább 1 (egy) óra,

j) vészhelyzeti tevékenységek, beleértve a helyből felszálló repülőgép berendezéseinek szimulált meghibásodásait, az autorotációra és az autórotáló megközelítésre történő áttérés, az erőátvitel és az összekötő hajtótengely meghibásodása,

k) az ellenőrzött repülőterekre történő berepülés, onnan kirepülés és azok átrepülése a légiforgalmi irányító szolgálatok eljárásaival összhangban,

l) kommunikációs eljárások és az utasítások betartása

2.1.2.5. Repülési tapasztalat

(1) A kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább 45 óra helyből felszálló repülőgépen repült idővel; melyből 5 óra bármelyik földi repülés-gyakorló berendezésen szerzett idő lehet.

(2) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 10 óra egyedül repülési időt kell megszereznie egy helyből felszálló repülőgép pilótájaként, amely tartalmaz egy 5 óra időtartamú útvonal-repülési kiképzést egyedül helyből felszálló repülőgépen, ahol az útvonalrepülés nem kevesebb, mint 270 km (150 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállást kell két különböző repülőtéren végrehajtani.

2.1.2.6. Jóváírás

(1) Aki repülőgép vagy helikopter szakszolgálati engedéllyel (növendékpilóta szakszolgálati engedély kivételével) rendelkezik, annak 20 órával csökkenthető a 2.1.2.5. (1) pontban foglalt repülési idő.

(2) Aki vitorlázó-repülőgép szakszolgálati engedéllyel (növendékpilóta szakszolgálati engedély kivételével) rendelkezik, annak a vitorlázó-repülőgépen parancsnokként repült idő 10%-kával csökkenthető a 2.1.2.5. (1) pontban meghatározott repülési idő, de a csökkentés maximum 6 óra lehet.

2.1.2.7.Elméleti és jártassági vizsga

2.1.2.7.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, mely a magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó jogoknak, valamint a helyből felszálló repülőgép kategóriának megfelel, a 2.1.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.1.2.7.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes helyből felszálló repülőgép parancsnok-pilótaként végrehajtani a 2.1.2.4.2. pontban meghatározott eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,
b) a helyből felszálló repülőgépet a korlátozásokon belül üzemeltetni,
c) minden manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és
f) a helyből felszálló repülőgép kormányzását mindenkor olymódon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

2.2 HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP KERESKEDELMI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (CPL(PLA))

2.2.1. A CPL(PLA) engedélyesének előjogai

2.2.1.1. A helyből felszálló repülőgép kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van:

a) a helyből felszálló repülőgépen gyakorolni a magánpilóta szakszolgálati engedély engedélyesének összes jogait,
b) gazdasági célú légiközlekedésben részt nem vevő, helyből felszálló repülőgépen parancsnok-pilótaként tevékenykedni,
c) gazdasági célú légiközlekedésben részt vevő, egypilótás üzemeltetésre jogosított helyből felszálló repülőgépen parancsnok-pilótaként tevékenykedni,
d) másodpilótával üzemeltetendő, helyből felszálló repülőgépen másodpilótaként tevékenykedni, ha rendelkezik e melléklet 1. 2. 3. függelékében meghatározott MCC képzéssel.

2.2.1.2. A szakszolgálati engedély engedélyesének jogai gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

(1) Éjszakai minősítés VFR szerint. Ha az engedélyes előjogait éjszaka kívánja gyakorolni, akkor teljesítenie kell 5 óra éjszaka repült időt, amelybe beletartozik legalább 5 parancsnok-pilótaként végrehajtott felszállás és leszállás. A légiközlekedési hatóság által meghatározott jártassági vizsga után az éjszakai minősítést be kell jegyezni a szakszolgálati engedélybe NVFR jogosításként.

(2) A 2.2.2.5. (2) c) és a 2.2.2.4.2. (2) i) pontban előírt műszeres repülési tapasztalat, valamint a 2.2.2.5. (2) d) pontban előírt kétkormányos éjszakai repülés oktatás nem jogosítja fel a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesét a helyből felszálló repülőgép IFR-ben történő vezetésére.

2.2.2. A CPL(PLA) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A CPL(PLA) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza. Ha a kérelmező nem rendelkezik a 2.2.2.3. pontban meghatározott típusjogosítással, akkor a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély jártassági vizsgát össze kell kötni a típusjogosítás készség ellenőrzéssel.

2.2.2.1. Életkor

A CPL(PLA) kérelmezőnek be kell töltenie a 18. életévet.

2.2.2.2. Iskolai végzettség

A CPL(PLA) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.2.2.3. Szakszolgálati követelmények

A CPL(PLA) kérelmezőnek helyből felszálló repülőgép magánpilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes típusjogosítással kell rendelkeznie.

2.2.2.4. Képzési követelmények

2.2.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helyből felszálló repülőgép kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyt kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai,

2. Helyből felszálló repülőgépekre vonatkozó általános légijármű ismeret

a) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói,

b) a helyből felszálló repülőgép és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) a helyből felszálló repülőgép berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése,

d) a helyből felszálló repülőgép sárkányának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai,

e) erőátvitel (erőátviteli berendezések) helyből felszálló repülőgépek esetében,

3. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a helyből felszálló repülőgép kiszolgálásában, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) a VFR-ben történő kereskedelmi repüléseknek megfelelő repülés-előtti és útvonalrepülés alatti tervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő eljárásai, magasságmérő beállítási eljárások,

d) a külső teher hatásai a kiszolgálásban.

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők normál és műszeres körülmények között,

5. Meteorológia

a) repülés-meteorológiai jelentések, térképek és előrejelzések értelmezése és alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások repülés előtti és repülés alatti beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés,

b) repülési meteorológia, a vonatkozó területek éghajlattana tekintetbe véve azokat az elemeket, melyek befolyásolják a repülést, a nyomásrendszerek mozgása, a frontok szerkezete, a felszállás, az útvonalrepülés és a leszállás körülményeit befolyásoló szignifikáns időjárási jelenségek jellemzői és eredetük,

c) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, a frontképződési zónába történő belépés eljárásai, veszélyes időjárási jelenségek elkerülése,

6. Navigáció

a) léginavigáció, beleértve a légiforgalmi térképek, műszerek és navigációs berendezések használatát, az adott navigációs rendszerek jellemzőinek és működési elveinek megértése, a fedélzeti berendezések működtetése,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés alkalmazása az üzemeltetésben,

b) légiforgalmi kiadványok használata - AIP, NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések,

c) magasságmérő beállítás eljárásai,

d) megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások,

e) az áruszállítás üzemeltetési eljárásai, veszélyes árukkal kapcsolatos potenciális veszélyek,

f) az utasoknak adandó biztonsági tájékoztató követelményei és gyakorlata, beleértve a tanúsítandó elővigyázatosságot a helyből felszálló repülőgépbe történő beszállás, és az abból történő kiszállás folyamán,

g) helyből felszálló repülőgépek esetében teljesítmény melletti megülés, földi rezonancia, a forgószárny-lapát átesése, dinamikus hossztengely körüli elfordulás és egyéb üzemeltetési veszélyek, a VMC körülmények közötti repüléshez tartozó biztonsági eljárások.

8. Repüléselmélet

a) a repülés alapelvei,

9. Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

a) a VFR repülésre vonatkozó rádió-távbeszélő eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő tevékenységek.

(2) A helyből felszálló repülőgép kereskedelmi pilóta (CPL(PLA)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.2.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie helyből felszálló repülőgépen.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott témakörökben:

a) a fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése,

b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és súlypont meghatározását, a helyből felszálló repülőgép körbejárása és kiszolgálása,

c) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások,

d) a helyből felszálló repülőgép vezetése külső vizuális pontok segítségével,

e) teljesítmény melletti megülés kezdeti stádiumából való kijövetel, a forgószárny alacsony fordulatszámából való kikerülés technikái a hajtómű fordulatszámának normál

tartományán belül,

f) földi manőverezés és motormelegítés; függeszkedésből és nekifutásból történő felszállások és emelkedések; függeszkedésből és repülésből történő megközelítések és leszállások – normál, szélcsendes és lejtős talajon,

g) minimálisan szükséges teljesítménnyel történő felszállások és leszállások, maximális teljesítmény melletti felszállás és leszállás technikái, szűkre szabott területeken történő üzemelés, gyors megállások,

h) a földhatástól mentes függeszkedés, üzemeltetés külső teherrel, nagy magasságokon történő repülés,

i) alapvető repülési manőverek, és szokatlan térbeli helyzetek kivédése kizárólag a repülési műszerekre támaszkodva,

j) látás melletti útvonalrepülés, helyszámításos és, ahol rendelkezésre áll, rádiónavigációs berendezések felhasználásával, beleértve egy olyan repülést, melynek időtartama legalább 1 (egy) óra,

k) vészhelyzeti tevékenységek, beleértve a helyből felszálló repülőgép berendezéseinek szimulált meghibásodásait, az autorotációra és az autórotáló megközelítésre történő áttérés, az erőátvitel és az összekötő hajtótengely meghibásodása,

l) ellenőrzött repülőterekre, repülőterekről történő üzemelés, ellenőrzött repülőterek átrepülése betartva a légiforgalmi szolgálatok eljárásait, és

m) rádióösszeköttetési eljárások és az utasítások betartása

2.2.2.5. Repülési tapasztalat

(1) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 200 óra repülési időt kell szereznie helyből felszálló repülőgépen, melyből 10 óra bármelyik földi repülés-gyakorló berendezésen szerzett idő lehet.

(2) A kérelmezőnek legalább az alábbi repülési időket kell teljesítenie helyből felszálló repülőgépen:

a) 50 órát parancsnok-pilótaként,

b) 10 órát parancsnok-pilótaként útvonalrepülésben, beleértve egy olyan útvonalrepülést, amely nem kevesebb, mint 540 km (300 NM) hosszúságú, amelynek folyamán teljes megállással befejezett leszállásokat kell végrehajtani két különböző repülőtéren,

c) 10 órát műszeres kiképzésben, amelyből nem több mint 5 óra lehet a műszeres földi idő, és

d) ha a szakszolgálati engedély engedélyese a szakszolgálati engedélyhez tartozó előjogokat éjszaka kívánja gyakorolni, akkor teljesítenie kell 5 óra éjszaka repült időt, amelybe beletartozik legalább 5 parancsnok-pilótaként végrehajtott felszállás és leszállás.

2.2.2.6. Jóváírás

Aki repülőgép vagy helikopter magánpilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, annak 20 óra PIC idő, aki repülőgép vagy helikopter kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, annak 50 óra PIC idő, aki vitorlázó-pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik (GPL), annak 10 óra PIC idő beszámítható a 2.2.2.5. (1) pontban meghatározott repülési időbe.

2.2.2.7. Elméleti és jártassági vizsga

2.2.2.7.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, mely a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó jogoknak, valamint a helyből felszálló repülőgép kategóriának megfelel, a 2.2.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.2.2.7.2.Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes helyből felszálló repülőgép parancsnok-pilótaként végrehajtani a 2.2.2.4.2. pontban meghatározott eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,
b) a helyből felszálló repülőgépet a határértékeken belül üzemeltetni,
c) minden manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és
f) a helyből felszálló repülőgép kormányzását mindenkor olymódon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

2.3. HELYBŐL FELSZÁLLÓ REPÜLŐGÉP LÉGITÁRSASÁGI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (ATPL(PLA))

2.3.1. Az ATPL(PLA) engedélyesének előjogai

2.3.1.1. A helyből felszálló repülőgép légitársasági pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van:

(1) a magán-pilóta, a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, valamint műszerjogosítás engedélyesének összes jogát gyakorolni helyből felszálló repülőgépen, és
(2) parancsnok-pilótaként tevékenykedni olyan helyből felszálló repülőgépen, amely a kereskedelmi légiszállításban vesz részt és légialkalmassági bizonyítványa szerint többpilótás helyből felszálló repülőgép, ha rendelkezik e melléklet 1. 2. 3. függelékeiben meghatározott MCC képzéssel.

2.3.2. Az ATPL(PLA) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: Az ATPL(PLA) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

2.3.2.1. Életkor

Az ATPL(PLA) kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

2.3.2.2. Iskolai végzettség

Az ATPL(PLA) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.3.2.3. Szakszolgálati követelmények

Az ATPL(PLA) kérelmezőnek helyből felszálló repülőgép kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel, érvényes műszerjogosítással és érvényes típusjogosítással kell rendelkeznie.

2.3.2.4. Képzési követelmények

2.3.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helyből felszálló repülőgép légitársasági pilóta szakszolgálati engedélyt kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a légitársasági pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai,

2. Helyből felszálló repülőgépekre vonatkozó általános légijármű ismeret

a) elektromos, hidraulikus és egyéb helyből felszálló repülőgép rendszerek, túlnyomásos kabin, repülésvezérlő rendszerek általános jellemzői és korlátozásai, beleértve a robotpilótát és a stabilitásnövelő berendezést,

b) az üzemeltetés alapelvei, a helyből felszálló repülőgép hajtóműveinek üzemeltetési korlátai és kiszolgálási eljárásai, légköri viszonyok hatása a hajtómű teljesítményére, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) a helyből felszálló repülőgép üzemeltetési eljárásai és korlátozásai, a légköri viszonyok hatása a helyből felszálló repülőgép teljesítményére, a repülési kézikönyvből nyert vonatkozó üzemeltetési információkkal összhangban,

d) a helyből felszálló repülőgép berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése,

e) repülési műszerek, iránytűk, fordulási és gyorsulási hibák, pörgettyűs műszerek, üzemeltetési határértékek és precessziós hatások, a különböző repülési műszerek és elektronikus kijelző egységek helytelen működése esetén követendő eljárások és gyakorlati teendők,

f) a helyből felszálló repülőgép sárkányának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai,

g) erőátvitel (erőátviteli berendezések) helyből felszálló repülőgépek esetében,

3. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatása a helyből felszálló repülőgép kiszolgálására, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása, beleértve az utazószinten történő helyből felszálló repülőgép-vezetést,

c) repülés előtti és útvonalrepülés alatti repüléstervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai, magasságmérő beállítási eljárások,

d) a külső teher hatásai a kiszolgálásban.

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők normál és műszeres körülmények között,

5. Meteorológia

a) repülés-meteorológiai jelentések, térképek és előrejelzések értelmezése és alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások repülés előtti és repülés alatti beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés,

b) repülési meteorológia, a vonatkozó területek éghajlattana tekintetbe véve azokat az elemeket, melyek befolyásolják a repülést, a nyomásrendszerek mozgása, a frontok szerkezete, a felszállás, az útvonalrepülés és a leszállás körülményeit befolyásoló szignifikáns időjárási jelenségek jellemzői és eredetük,

c) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, a frontképződési zónába történő belépés eljárásai, veszélyes időjárási jelenségek elkerülése,

d) a magaslégköri meteorológia gyakorlati figyelembevétele, beleértve az időjárás-jelentések, térképek és előrejelzések értelmezését és felhasználását, futóáramlások

6. Navigáció

a) léginavigáció, beleértve a légiforgalmi térképek, rádiónavigációs berendezések és a területi navigáció rendszereinek használatát, a hosszú- távú repülések speciális navigációs követelményei,

b) a helyből felszálló repülőgép kormányzásához és navigálásához szükséges műszerek és repülési elektronika használata, korlátozásai,

c) a kirepülés, útvonalrepülés, megközelítés és leszállás fázisaiban felhasznált navigációs rendszerek használata, pontossága és megbízhatósága, a rádiónavigációs berendezések azonosítása,

d) az önálló, és a külső támpontok felhasználásával működtetett navigációs rendszerek jellemzői és alapelvei, a fedélzeti berendezések működtetése,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés alkalmazása az üzemeltetésben,

b) légiforgalmi kiadványok használata, mint AIP, NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések,

c) elővigyázatossági és vészhelyzeti eljárások, gyakorlati biztonsági teendők,

d) üzemeltetési eljárások az áruszállításra, és a veszélyes áruk szállítására vonatkozólag,

e) az utasoknak adandó biztonsági tájékoztató követelményei és gyakorlata, beleértve a tanúsítandó elővigyázatosságot a helyből felszálló repülőgépbe történő beszállás, és az abból történő kiszállás folyamán,

f) helyből felszálló repülőgépek esetében teljesítmény melletti megülés, földi rezonancia, a forgószárny-lapát átesése, dinamikus hossztengely körüli elfordulás és egyéb üzemeltetési veszélyek, a VMC körülmények közötti repüléshez tartozó biztonsági eljárások.

8. Repüléselmélet

a) a repülés alapelvei,

9. Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

a) a rádió-távbeszélő eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő tevékenységek.

(2) A helyből felszálló repülőgép légitársasági pilóta (ATPL(PLA)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.3.2.5. Repülési tapasztalat

(1) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 1500 óra repült időt kell megszereznie helyből felszálló repülőgépen, pilótaként.

(2) A kérelmezőnek legalább az alábbi repülési időket kell teljesítenie helyből felszálló repülőgépen:

a) 250 órát parancsnok-pilótaként, vagy nem kevesebb, mint 70 órát parancsnok-pilótaként és a szükséges többi repült időt (180 órát) PIC(US)-ként,

b) 100 óra repült időt útvonalrepülésben, amelyből nem kevesebb, mint 50 órát parancsnok-pilótaként, vagy ellenőrzés alatt álló parancsnok-pilótaként PIC(US),

c) 75 óra műszeres időt, amelyből nem több mint 30 óra lehet a műszeres földi idő, és

d) 25 órát éjszakai repülésben parancsnok-pilótaként, vagy másodpilótaként.

2.3.2.6. Jóváírás

(1) A 2.3.2.5. (1) pontban meghatározott repült időbe beszámítható 100 óra földi gyakorló berendezésen repült idő (STD), amelyből maximum 25 óra teljesíthető FNPT-n.

(2) Aki repülőgépen, vagy helikopteren légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, annak a 2.3.2.5. pontban meghatározott repült időket 50%-kal lehet csökkenteni.

2.3.2.7. Elméleti és jártassági vizsga

2.3.2.7.1.Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, mely a légitársasági pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó jogoknak, valamint a helyből felszálló repülőgép kategóriának megfelel a 2.3.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.3.2.7.2.Jártassági vizsga

(1) A jártassági vizsga összeköthető a többpilótás helyből felszálló repülőgép típusjogosítás jártassági vizsgájával.

(2) A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes parancsnok-pilótaként az alábbi eljárásokat és manővereket végrehajtani a másodpilótával üzemeltetendő helyből felszálló repülőgépen:

a) repülés előtti eljárások, beleértve az üzemeltetési útvonalterv (operational flight plan) elkészítését és a repülési terv kitöltését a légiforgalmi szolgálatok számára,

b) szokványos repülési eljárások és manőverek a repülés minden fázisában,

c) nem-szokványos és veszélyhelyzeti eljárások és manőverek, melyeket a berendezések, mint pl. hajtómű, rendszerek és a sárkány meghibásodásai, és helytelen működése esetében kell végrehajtani,

d) a személyzet cselekvőképtelenné válása esetére vonatkozó eljárások és a személyzet közötti együttműködés eljárásai, beleértve a pilóta feladatok megosztását, a személyzet együttműködését, és az ellenőrző jegyzékek (check lists) használatát, és

(3) A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes a 2.3.2.7.2. (2) pontban előírt eljárások és manőverek végrehajtására az alkalmasság olyan szintjén, amely megfelel a légitársasági pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének megadott előjogoknak és képes:

a) a fenyegető jelenségeket, hibákat felismerni és kezelni,

b) a helyből felszálló repülőgépet mindenkor simán és pontosan, manuálisan vezetni annak határértékein belül oly módon, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen,

c) a helyből felszálló repülőgépet a repülés fázisának megfelelő automatikus üzemmódban működtetni és az automatika aktív üzemmódját folyamatosan figyelemmel kísérni,

d) a szokványos, nem-szokványos és vészhelyzeti eljárásokat a repülés minden fázisában pontosan végrehajtani,

e) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani, ide értve a megfelelő döntéshozatalt és a helyzethez illő tudatosság fenntartását, és

f) a hajózó személyzet többi tagjával való hatékonyan kommunikálni, és demonstrálni azt, hogy képes hatékonyan végrehajtani a személyzet cselekvőképtelensége eseté re vonatkozó eljárásokat, a személyzet együttműködésének eljárásait, beleértve a pilóta feladatok kijelölését, a személyzet együttműködését, a szabvány üzemeltetési eljárások (SOP) betartását és az ellenőrző jegyzékek (check lists) használatát.

3. FEJEZET

TÍPUSJOGOSÍTÁS, MŰSZERJOGOSÍTÁS (IR(PLA), REPÜLÉS-OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(PLA)),

3.1. TÍPUSJOGOSÍTÁS

3.1.1. A típusjogosítás engedélyesének előjogai

A jogosítás engedélyese jogosult a helyből felszálló repülőgéptípuson a szakszolgálati engedélyének megfelelő előjogokat gyakorolni.

3.1.2. Típusjogosítást igénylő körülmények

3.1.2.1. Minden helyből felszálló repülőgép típusjogosításra kötelezett légijármű.

3.1.2.2. A helyből felszálló repülőgép szakszolgálati engedély engedélyese akkor láthat el helyből felszálló repülőgépen légijárművezetői tevékenységet, ha rendelkezik az adott helyből felszálló repülőgépnek megfelelő típusjogosítással.

3.1.2.3. Ha a típusjogosítást másodpilótai tevékenységre korlátozva adják ki, vagy azzal a korlátozással, hogy kizárólag utazómagasságon tevékenykedhet pilótaként, akkor ezt a korlátozást a jogosításba be kell jegyezni.

3.1.3. A típusjogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A típusjogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.1.3.1. Képzési követelmények

3.1.3.1.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) Ha a kérelmező bizonyítja jártasságát és szakismeretét a magánpilóta szakszolgálati engedély első kiadásához, az adott helyből felszálló repülőgép típusának megfelelő típusjogosítást a szakszolgálati engedélybe be kell jegyezni.

(2) A további helyből felszálló repülőgép típusjogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. A helyből felszálló repülőgéptípusra vonatkozó légijármű ismeret

a) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói,

b) a helyből felszálló repülőgép és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

c) a helyből felszálló repülőgép berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése,

d) a helyből felszálló repülőgép sárkányának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai,

2. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés a helyből felszálló repülőgéptípusra vonatkozóan

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a helyből felszálló repülőgép kiszolgálásában, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) a külső teher hatásai a kiszolgálásban.

(3) A helyből felszálló repülőgép típusjogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.1.3.1.2. Repülési képzés

A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie a helyből felszálló repülőgépen. Az

oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

3.1.3.2. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 10 óra repülési időt kell megszereznie egypilótás helyből felszálló repülőgép pilótájaként, vagy nem kevesebb, mint 50 óra repülési időt kell megszereznie többpilótás helyből felszálló repülőgép pilótájaként, beleértve legalább az alábbiakat:

a) Egypilótás helyből felszálló repülőgép esetében egy 5 óra időtartamú útvonal-repülési kiképzést egyedül repüléssel helyből felszálló repülőgépen, ahol az útvonalrepülés nem kevesebb, mint 270 km (150 NM) hosszúságú, és amelynek folyamán teljes megállással végződő leszállást kell két különböző repülőtéren végrehajtani.

b) Többpilótás helyből felszálló repülőgép esetében 50 óra útvonalrepülés kiképzés helyből felszálló repülőgépen,

3.1.3.3. Elméleti és jártassági vizsga

3.1.3.3.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a helyből felszálló repülőgép típusának megfelel, a 3.1.3.1.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.1.3.3.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes az egypilótás helyből felszálló repülőgép parancsnok-pilótájaként, illetve többpilótás helyből felszálló repülőgép másodpilótájaként (ha PPL(PLA), vagy CPL(PLA) engedéllyel rendelkezik), vagy parancsnok-pilótájaként (ha ATPL(PLA) engedéllyel rendelkezik) végrehajtani az 3.1.3.1.2. pontban meghatározott eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,
b) a helyből felszálló repülőgépet a határértékeken belül üzemeltetni,
c) minden manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és
f) a helyből felszálló repülőgép kormányzását mindenkor olymódon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

3.1.4. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.1.4.1. Érvényességi idő

(1) A típusjogosítás a kiadástól számított 1 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 1 évig érvényes.

(2) A típusjogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyből származó előjogokat.

3.1.4.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 12 hónapban 5 fel- és 5 leszállást végrehajtott az adott típussal, akkor a jogosítás 1 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.1.4.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie repülés oktatóval (FI(PLA)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.1.3.3.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés vizsgáztatóval FE(PLA).

3.1.4.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.1.3.1.-3.1.3.3. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.2. MŰSZERJOGOSÍTÁS (IR(PLA))

3.2.1. A műszerjogosítás engedélyesének előjogai

(1) A helyből felszálló repülőgép műszerjogosítás engedélyese jogosult helyből felszálló repülőgépet vezetni IFR-ben.

(2) A jogosítás engedélyese akkor jogosult előjogait többhajtóműves helyből felszálló repülőgépen gyakorolni, ha teljesítette a 3.2.2.5.2. (2) pontban előírt követelményeket.

3.2.2. A műszerjogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A műszerjogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.2.2.1. Szakszolgálati követelmények

A műszerjogosítást kérelmezőnek rendelkeznie kell helyből felszálló repülőgép magánpilóta, helyből felszálló repülőgép kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes típusjogosítással arra a helyből felszálló repülőgép változatra (egypilótás, vagy többpilótás) vonatkozóan, amire a műszerjogosítást kéri.

3.2.2.2. Képzési követelmények

3.2.2.2.1.Elméleti ismeretek képzése

(1) A helyből felszálló repülőgép műszerjogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) IFR-ben történő repülésre vonatkozó szabályok és előírások, a vonatkozó légiforgalmi szolgálatok gyakorlatai és eljárásai,

2. Helyből felszálló repülőgépre vonatkozó általános légijármű ismeret

a) az elektronika, az elektromos berendezések és műszerek használata, korlátozásai és használhatósága, melyek IFR és műszeres meteorológiai körülmények között repülő helyből felszálló repülőgép vezetéséhez és navigálásához szükségesek, a robotpilóta használata és korlátozásai,

b) iránytűk, forduló- és gyorsulási hibák, pörgettyűs műszerek, üzemi határértékek és precessziós hatások, különböző repülési műszerek helytelen működése esetén az eljárások és gyakorlati tennivalók,

3. Helyből felszálló repülőgépre vonatkozó repülési jellemzők és repüléstervezés

a) az IFR körülmények közötti repülésnek megfelelő repülés előtti előkészületek és ellenőrzések,

b) az útvonalterv elkészítése, IFR repülési terv készítése és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, magasságmérő beállítási eljárások,

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) műszerrepülésre vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését,

5. Meteorológia

a) a repülési meteorológia alkalmazása, a jelentések, térképek, előrejelzések, kódok és rövidítések értelmezése és használata, a meteorológiai információk beszerzésének eljárásai és azok használata, magasságmérés,

b) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, időjárási frontzónába való belépés eljárásai, veszélyes időjárás elkerülése,

c) a forgószárnyon (rotoron) keletkező jegesedés hatásai

6 Navigáció

a) gyakorlati repülési navigáció rádiónavigációs berendezések felhasználásával,

b) a kirepülés, az útvonalrepülés, a megközelítés és a leszállás fázisaiban használt navigációs rendszerek használata, pontossága és megbízhatósága, a rádiónavigációs berendezések azonosítása,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének alkalmazása az üzemeltetésben,

b) a légiforgalmi dokumentációk - AIP és NOTAM, a légiforgalmi kódok és rövidítések, a kirepülés, az útvonalrepülés, a süllyedés és a megközelítés során használatos műszerrepülési eljárások térképeinek értelmezése és használata,

c) elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, gyakorlati biztonsági eljárások IFR szerinti repülés esetében, akadálymentesség kritériumai,

8. Rádiótávbeszélő-kezelői ismeretek

a) IFR szerint üzemelő helyből felszálló repülőgépre vonatkozó összeköttetési eljárások, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások.

(2) A helyből felszálló repülőgép műszerjogosítás (IR(PLA)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.2.2.2.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 10 óra kétkormányos műszeres kiképzést kell szereznie egy oktató jogosítással rendelkező személytől a 3.2.2.3. c) pontban meghatározott időkbe beleszámítva.

(2) Az oktatónak biztosítania kell, hogy a kérelmező megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben:

a) repülés előtti eljárások, beleértve a repülési kézikönyv, vagy azzal egyenértékű dokumentáció, valamint a megfelelő légiforgalmi szolgálatok dokumentációinak használatát az IFR repülési terv elkészítésében,

b) repülés előtti szemrevételezés, az ellenőrző jegyzékek (check list-ek) használata, gurulás és felszállás előtti ellenőrzések,

c) szokványos, nem-szokványos és vészhelyzeti körülmények között az IFR repülés eljárásai és manőverei, melyek legalább az alábbiakat fedik:

- felszálláskor áttérés műszerrepülésre,
- szabvány műszeres kirepülések és berepülések,
- IFR eljárások útvonalon,
- várakozási eljárások,
- műszeres megközelítés meghatározott minimum értékig,
- megszakított megközelítési eljárások,
- műszeres megközelítésből végrehajtott leszállások,

d) repülés közbeni manőverek és sajátságos repülési jellemzők.

(3) Ha a műszeres jogosítás előjogait többhajtóműves helyből felszálló repülőgépen kell gyakorolnia a kérelmezőnek, akkor kétkormányos műszeres repülésoktatásban kell részesülnie egy oktatói jogosítással rendelkező személytől többhajtóműves helyből felszálló repülőgépen. Az oktatónak biztosítani kell, hogy a kérelmező megszerezze kizárólag a műszerekre támaszkodva az üzemeltetési tapasztalatot a helyből felszálló repülőgép működtetésében, ha az egyik hajtómű üzemképtelen, vagy szimuláltan üzemképtelen.

(4) A műszeres jogosítás (IR(PLA)) repülés képzési tematikáját a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.2.2.3. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek az alábbi repült idővel kell rendelkeznie, amely nem lehet kevesebb, mint:

a) 50 óra útvonalrepülésben parancsnok-pilótaként repült idő repülőgépen, helikopteren vagy helyből felszálló repülőgépen, amelyből nem kevesebb, mint 10 óra repült időt helyből felszálló repülőgépen kell teljesíteni,

b) ha az a) pontban meghatározott idővel nem rendelkezik, akkor az említett 50 órát helyből felszálló repülőgépen kell teljesítenie, és

c) 40 óra műszeres idő helyből felszálló repülőgépen, amelyből nem több mint 20 óra lehet a műszeres földi idő, vagy 30 óra, ha repülési szimulátort (FFS) használnak. A földi időt egy oktató jogosítással rendelkező személy felügyelete alatt kell megszereznie.

3.2.2.4. Jóváírás

Ha a kérelmező repülőgépre, vagy helikopterre érvényes műszerjogosítással rendelkezik, akkor a 3.2.2.3. c) pontban meghatározott idő 25 órára csökkenthető, amelyből nem több mint 10 óra lehet a műszeres földi idő.

3.2.2.5. Elméleti és jártassági vizsga

3.2.2.5.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a műszerjogosításnak megfelel, a 3.2.2.2.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.2.2.5.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes a 3.2.2.2.2. (2) pontban előírt eljárások és manőverek végrehajtására és képes:

a) a fenyegető jelenségeket és hibákat felismerni és kezelni,
b) helyből felszálló repülőgépet a határértékeken belül üzemeltetni,
c) az összes manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni,
f) a helyből felszálló repülőgép kormányzását állandó jelleggel fenntartani oly módon, hogy az eljárás, vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

(2) A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy képes többhajtóműves helyből felszálló repülőgépet kizárólag a műszerek alapján működtetni, amikor az egyik hajtómű üzemképtelen vagy szimuláltan üzemképtelen, ha a műszeres jogosítás előjogait többhajtóműves helyből felszálló repülőgépen kell gyakorolnia.

3.2.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.2.3.1.Érvényességi idő

(1) A műszerjogosítás a kiadástól számított 1 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 1 évig érvényes.

(2) A műszerjogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.2.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 12 hónapban 15 órát repült IFR szabályok szerint, akkor a jogosítás 1 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.2.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie műszerjogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(PLA)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 3.2.2.5.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania műszerjogosítással rendelkező repülés vizsgáztatóval FE(PLA).

3.2.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.2.2.1.-3.2.2.5. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3.3. REPÜLÉS-OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(PLA))

3.3.1. A repülés-oktatói jogosítás engedélyesének előjogai

A repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA) engedélyesének joga van:

a) felügyelni a növendék pilóta által végrehajtott egyedül-repülést, és

b) repülésoktatást végrehajtani magánpilóta szakszolgálati engedély, kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, légitársasági pilóta szakszolgálati engedély, típusjogosítás, műszerjogosítás, NVFR jogosítás és repülés-oktatói jogosítás kiadása céljából,

amennyiben az oktató:

1) rendelkezik legalább azzal a helyből felszálló repülőgép szakszolgálati engedéllyel és jogosítással, amelyre az oktatást végre akarja hajtani,

2) rendelkezik a helyből felszálló repülőgépen parancsnok-pilótaként történő tevékenységhez szükséges szakszolgálati engedéllyel és jogosítással,

3) szakszolgálati engedélyében érvényes a repülés-oktatói jogosítása.

3.3.2. A repülés-oktatói jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-oktatói jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.3.2.1. Életkor

Az FI(PLA) kérelmezőnek be kell töltenie a 20. életévet.

3.3.2.2. Iskolai végzettség

Az FI(PLA) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

3.3.2.3. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek helyből felszálló repülőgép kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes típusjogosítással, vagy helyből felszálló repülőgép légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes típusjogosítással kell rendelkeznie arra a változatra (egypilótás, vagy többpilótás) vonatkozóan, amire a repülés-oktatói jogosítást kéri.

3.3.2.4. Képzési követelmények

3.3.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A helyből felszálló repülőgép repülés-oktatói jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) az alkalmazott oktatás technikái,
b) a növendék teljesítményének értékelése azon témakörökben, amelyekben földi oktatást kap,
c) az elsajátítás folyamata,
d) a hatékony tanítás elemei,
e) a növendék értékelése, és tesztelési, kiképzési filozófiák,
f) a kiképzési program felépítése,
g) a feladatok megtervezése,
h) osztálytermi oktatás technikái,
i) kiképzési eszközök használata, beleértve a repülési szimulátor gyakorló-berendezést, ha alkalmazható,
j) a növendék hibáinak értékelése és javítása,
k) a repülésoktatásra vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését.
l) a helyből felszálló repülőgépben a rendszer meghibásodások szimulálásával és a helytelen működéssel együtt járó veszélyek

(2) A helyből felszálló repülőgép repülés-oktatói jogosítás (FI(PLA)) elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

3.3.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie helyből felszálló repülőgépen.
(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott témakörökben:

a) a repülésoktatási technikákból oktatásban kell részesülni, beleértve a szemléltetést, a növendék gyakorlati eljárásokat, az általános növendék-hibák felismerését és javítását, és
b) gyakorolnia kell az oktatási technikákat mindazon repülési manőverben és eljárásokban, amelyekben repülésoktatást kíván végrehajtani.

3.3.2.5. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek teljesítenie kell 2.2.2.5. pontban meghatározott, a helyből felszálló repülőgép kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély kiadásához előírt repülési tapasztalat követelményeit.

3.3.2.6.Jóváírás

Ha a kérelmező repülőgépre, vagy helikopterre repülés-oktatói jogosítással (FI) rendelkezik, akkor a 3.3.2.4.2. pontban meghatározott tematika repült ideje 50%-kal csökkenthető.

3.3.2.7.Elméleti és jártassági vizsga

3.3.2.7.1.Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a repülés-oktatói jogosításnak (FI(PLA)) megfelel, a 3.3.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

3.3.2.7.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes helyből felszálló repülőgépen oktatni azokban a témakörökben, amelyben repülésoktatást kell végeznie, beleértve a repülés előtti, a repülés utáni és földi oktatást is.

3.3.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

3.3.3.1. Érvényességi idő

(1) A repülés-oktatói jogosítás a kiadástól számított 3 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 3 évig érvényes.

(2) A repülés-oktatói jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

3.3.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 36 hónapban 10 órát oktatott 12 hónaponként, akkor a jogosítás 3 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 3.3.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor a 3.3.2.7.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés-oktatói jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(PLA).

3.3.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 3.3.2.3.-3.3.2.7. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

4. FEJEZET

REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(PLA)

4.1. REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(PLA))

4.1.1. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(PLA)) engedélyesének előjogai

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás engedélyesének joga van vizsgák, ellenőrzések levezetésére, kiértékelésére.

4.1.2. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(PLA)) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(PLA)) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklet … függeléke tartalmazza.

4.1.2.1. Életkor

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(PLA)) kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

4.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

(1) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel és jogosítással, valamint ehhez tartozó oktatói előjoggal kell rendelkeznie legalább, mint amilyen engedély és/vagy jogosítás jártassági vizsgájának és/vagy készség ellenőrzésének levezetésére felhatalmazzák.

(2) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel kell rendelkeznie, hogy parancsnokként vezethesse a jártassági vizsga, vagy készség ellenőrzés során használt helyből felszálló repülőgépet.

4.1.2.3.Elméleti ismeretek képzése

A helyből felszálló repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(PLA)) kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti képzésen kell részt vennie.

4.1.2.4. Repülési tapasztalat

A helyből felszálló repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(PLA)) kérelmezőnek legalább 300 óra repült idővel kell rendelkeznie helyből felszálló repülőgépen, amelyből legalább 150 órát repülés oktatásban kell végrehajtania.

4.1.2.5. Jártassági vizsga

(1) A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelmezőjének le kell vezetnie egy jártassági vizsgát/készség ellenőrzést vizsgáztatói szerepkörben, beleértve a felkészítést, a jártassági vizsga/készség ellenőrzés levezetését, a vizsgázó személy kiértékelését, a repülés utáni eligazítást és a dokumentálást.

(2) Ezt a felhatalmazásához szükséges vizsgát légiközlekedési hatósági felügyelő, vagy a légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott, gyakorlott vizsgáztatónak kell felügyelnie.

4.1.3. Érvényességi idő, újraengedélyezés

4.1.3.1. Érvényességi idő

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(PLA)) a kiadástól számított 3 évig érvényes.

4.1.3.2. Újraengedélyezés

(1) Az újbóli engedélyezéshez a vizsgáztatónak évente legalább két jártassági ellenőrzést, vagy készség ellenőrzést kell végrehajtania a három éves érvényességi időszakon belül.

(2) A megbízás ideje alatt évente legalább egyszer egy jártassági ellenőrzés vagy készség ellenőrzés végrehajtása során jelen kell lennie egy légiközlekedési hatósági felügyelőnek, vagy erre a feladatra megbízott rangidős vizsgáztatónak, aki kiértékeli a vizsgáztatást. Ezen kiértékelés alapján a légiközlekedési hatóság újraengedélyezheti a repülés-vizsgáztatói felhatalmazást.

1. függelék
MCC tanfolyam

1. A tanfolyam célkitűzése az MCC megfelelő szintre fejlesztése, a többpilótás helyből felszálló repülőgép IFR alatti biztonságos üzemeltetése céljából, és meggyőződni arról, hogy:

a) A parancsnokpilóta teljesíti feladatait és döntéshozói funkcióját függetlenül attól, hogy repülést végző (PF) vagy repülést kiszolgáló pilóta (PM) szerepkörben van-e.
b) A repülést végző (PF) és a repülést kiszolgáló pilóta (PM) feladatait világosan meghatározták és elosztották, úgy, hogy a repülést végző pilóta (PF) a teljes figyelmét a helyből felszálló repülőgép vezetésére fordíthatja.
c) A személyzet megfelelő módon együttműködik normális, a normálistól eltérő, vagy vészhelyzetekben.
d) A keresztellenőrzés, tájékoztatás és támogatás biztosítva legyen a repülés teljes időtartamában.

OKTATÓK

2. Az MCC képzés oktatói legyenek teljesen tisztában az emberi tényezőkkel és a CRM-mel. Legyenek naprakész ismereteik az emberi tényezők tanításának legújabb módszereiről és CRM technikákról.

ELMÉLETI ISMERETEK

3. Az elméleti ismeretek tematikáját e melléklet 2. függeléke tartalmazza. A jóváhagyott MCC elméleti ismereti tanfolyamnak legalább 25 órából kell állnia.

REPÜLÉSI KÉPZÉS

4. A repülési képzés tematikáját e melléklet 2. függeléke tartalmazza.

A TANFOLYAM TELJESÍTÉSÉT IGAZOLÓ BIZONYÍTVÁNY

5. A tanfolyam sikeres befejezése után a kérelmező számára bizonyítvány adható. (3. függelék)

JÓVÁÍRÁS

6. A repülőgépes, léghajós vagy a helikopteres MCC tanfolyamot igazoló, mentességet élvez e melléklet 2. függelékében kiadott elméleti ismeretek tanrendi követelményeinek teljesítése alól.

2. függelék
Hajózó személyzeti együttműködés tanfolyam - MCC

HAJÓZÓ SZEMÉLYZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS (MCC)– KÉPZÉS

1. Az MCC képzés célkitűzése az optimális döntéshozás, kommunikáció, feladatok megosztása, checklist-ek használata, kölcsönös ellenőrzés, csapatmunka, és egymás támogatása a repülés összes szakaszában, normál, rendellenes és vészhelyzeti körülmények között. A képzés hangsúlyt fektet a nem technikai jellegű készségek fejlesztésére, amelyeket a többtagú személyzetek tagjai munkájuk során alkalmazhatnak.

2. A képzésnek arra kell irányulnia, hogy megtanítsa a növendékeknek annak alapjait, hogy hogyan kell csapatként összedolgoznia a többtagú személyzetnek. Továbbá a tanfolyam meg kell hogy adja azt a lehetőséget a növendékeknek, hogy gyakorolják azokat a készségeket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a csapat hatékony vezetői és tagjai legyenek. Ebből adódóan olyan gyakorló feladatokra van szükség, amelyekben a növendékek repülő személyzeti tagok a helyből felszálló repülőgépt vezető és nem vezető pilóta szerepkörében.

3. A növendékeket meg kell ismertetni a személyek közötti kapcsolat kialakításának módszereivel, és hogy miként lehet legjobban kihasználni a repülő személyzeti együttműködési technikákat, illetve a személyes és vezetési stílusukat, olyan módon, hogy az elősegítse a személyzet együttműködésének hatékonyságát. A növedékek figyelmét fel kell hívni arra, hogy ahogyan viselkednek normál körülmények között, az erőteljesen kihathat a személyzet viselkedésére nagy terhelés esetén és stressz helyzetekben.

4. A kutatások azt jelzik, hogy semmilyen környezetben nem lehet rövid idő alatt viselkedési változást elérni, bármilyen jól is van kialakítva a képzés. A növendékeknek időre, tudatosságra, gyakorlásra és visszaellenőrzésre, illetve folyamatos megerősítésre van szükségük, hogy tudásuk maradandó legyen. A hatékonyság érdekében a repülő személyzeti együttműködést egy hosszabb időszakon keresztül, több szakaszra bontva kell végrehajtani.

ALAPSZINTŰ REPÜLŐ-SZEMÉLYZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS (MCC) TANFOLYAM

5. Az alapszintű MCC tanfolyam a következő témakörökben tartalmazzon elméleti oktatást, gyakorlatot és visszaellenőrzést:

a) Kapcsolódási példák
- gyakorlati példák a szoftver, hardver, környezet és emberek összepárosíthatatlanságára

b) vezetés/”követés” és tekintély
- vezetői és felügyeleti készségek
- magabiztosság
- korlátok
- kulturális hatások
- a repülést végző (PF) és a repülést nem végző pilóta (PNF) szerepei
- szakszerűség
- felelősség a csapat iránt

c) személyiség, hozzáállás és motiváció
- folyamatos figyelem
- konfliktusok megoldása
- közvetítés két fél között
- kritika (repülés előtti elemzés és tervezés, folyamatos ellenőrzés, repülés utáni áttekintés)
- csapatépítés

d) hatékony és világos kommunikáció a repülés közben
- folyamatos figyelem
- visszacsatolás
- szabványos kifejezések
- határozottság
- részvétel

e) eljárások a személyzet munkájának összehangolására
– repülési technikák és eljárások a pilótafülkében
– szabványos kifejezések
– fegyelem

6. A repülések rendben történő és biztonságos végrehajtásához különösen fontos a checklistek használata. A checklistek alkalmazhatósága függ az érintett légijármű összetettségétől, az aktuális helyzettől, a repülő személyzet összetételétől, az ő üzemeltetési tapasztalatuktól, és az üzemben tartó által előírt, és a Repülésüzemeltetési Kézikönyvben megadott eljárásoktól.

7 Kölcsönös ellenőrzés, tájékoztatás és támogatás

a) A légijármű kezelését érintő minden tevékenységet kölcsönös ellenőrzés alatt hajtsanak végre. Az adott tevékenység vagy feladat végrehajtásáért felelős (vezető vagy nem vezető) pilótát tájékoztatni kell róla, ha lényeges eltéréseket (repülési pálya, légijármű konfigurációja, stb.) tapasztalnak.

b) A „call out”-os eljárások, alapvető fontosságúak, különösen a felszállás és a megközelítés során, hogy jelezzék a repülés folyamatát és a rendszerek állapotait, stb.

c) A repülést végző pilóta (PF) tájékoztatása és beleegyezése nélkül, illetve anélkül, hogy a repülést végző pilóta (PF) kérné, nem szabad működtetni a légijármű rendszereket, illetve nem szabad átállítani a rádiós és navigációs eszközöket.

8. A 3. és 4. pontok tartalmát legjobban úgy lehet gyakorolni, ha szimulált kereskedelmi légiszállítási tevékenység során teljesítik a leírt feladatokat.

9. Az MCC gyakorlásának és visszacsatolásának, külön figyelemmel az ember-ember kapcsolatra, lehetővé kell tennie a növendék számára, hogy kritikáját megfogalmazza önmagával és a társaival szemben, azért, hogy így fejlessze kommunikációs, döntéshozási és vezetői képességeit. Ezt a szakaszt legjobban repülési szimulátor és videó felszerelés használatával lehet végrehajtani. A videó visszacsatolás különösen hatékony, mert lehetővé teszi a résztvevők számára, hogy kívülről nézzék meg magukat. Ez elősegíti, hogy könnyebben elfogadják, miben gyengébbek, és ez ösztönzőleg hat a hozzáállás és a viselkedés megváltoztatására.

FELADATOK

10. Amennyire csak lehetséges, a feladatokat szimulált kereskedelmi légiszállítási tevékenység során kell végrehajtani. Az oktatásnak a következő területeket kell felölelnie:

a) repülés előtti felkészülést, beleértve a dokumentációt, és a felszállási teljesítmény adatok kiszámítását.

b) repülés előtti ellenőrzéseket, beleértve a rádió és navigációs eszközök ellenőrzését és beállítását;

c) felszállás előtti ellenőrzéseket, beleértve a motor/hajtómű ellenőrzését és a felszállás előtti eligazítást (briefinget), amelyet a repülést végző pilóta (PF) végez;

d) normál felszállást, a repülést végző és a repülést nem végző pilóta feladatait, „call out”-okat;

e) felszállásokat oldalszélben; felszállásokat maximális felszálló-tömeggel;

f) a légijármű rendszerek normál és rendellenes üzemét, checklist-ek használatát;

g) válogatott vészhelyzeti eljárásokat, amelyek tartalmazzanak motorhibát és a motortüzet, füst kezelését és megszüntetését; szélnyírást fel- és leszállás közben, vészsüllyedést, egy repülő személyzeti tag munkaképtelenné válását;

h) műszeres repülési eljárásokat, a navigációs eszközök beállítását, „call out”-os eljárásokat a megközelítés során, a megközelítési és leszállási adatok kiszámítását;

j) átstartolásokat, normál módban illetve úgy, hogy egy motor szimuláltan üzemképtelen, átváltás műszerrepülésről látva repülésre az elhatározási magasság elérésekor, vagy a minimális süllyedési magasság (minimum descent height/altitude) elérésekor.

k) leszállásokat, normál módban, oldalszélben, illetve úgy, hogy egy motor szimuláltan üzemképtelen, átváltás műszerrepülésről látva repülésre az elhatározási magasság elérésekor, vagy a minimális süllyedési magasság (minimum descent height/altitude) elérésekor.

Ahol az MCC képzést többpilótás helyből felszálló repülőgépre első típusjogosítás kiadásához szükséges képzéssel kapcsolják össze, az (a), (b), (c), (f), (g) és (j) feladatokat a jóváhagyott tanfolyam részeként le lehet folytatni repülés-gyakorló berendezésen (FTD-on).

MEGERŐSÍTÉS

11. Függetlenül attól, hogy mennyire hatékony a tantermi tananyag, a személyek közötti gyakorlatok, útvonal orientált repülő képzési (LOFT) feladatok, és visszacsatolási technikák, nem lesz elégséges a tananyag egyszeri alkalommal történő elsajátítása a repülő személyzeti együttműködés tanfolyamon (MCC) a többpilótás helyből felszálló repülőgép típusjogosítás első kiadásához. Az a hozzáállás és befolyásoló tényező, amely a nem hatékony repülő személyzeti együttműködéshez járulnak hozzá, mindenütt jelen vannak, és lehetséges, hogy egy egész pilóta élete kell, mire kialakulnak. Ezért szükséges, hogy a nem technikai jellegű készségek oktatása szerves része legyen a visszatérő és rendszeres képzésnek a többpilótás helyből felszálló repülőgépre érvényes típusjogosítás meghosszabbításkor, ugyanúgy, ahogy a további többpilótás típusjogosítások első kiadásakor is.

3. függelék
Repülő-személyzeti együttműködés tanfolyam- Bizonyítvány MCC képzés teljesítéséről

Bizonyítvány MCC képzés teljesítéséről CERTIFICATE OF COMPLETION OF MCC-TRAINING

Vezetéknév: Applicant's last name:			**Keresztnév:** First name:	
Meglévő szakszolgálati engedély Licence held:			**Szakszolgálati engedély száma:** Number:	**Kibocsátó állam:** State:
Többmotoros műszerjogosítás: Multi-engine instrument rating:		**Vagy** or	**Többmotoros műszerjogosítás jártassági vizsga:** Multi-engine instrument rating skill test:	
Kiadva (dátum): Issued on:			**Megfelelt (dátum):** Passed on:	
	A jelölt aláírása: Signature of applicant:			

Az MCC képzés az alább felsorolt követelményeknek megfelelően teljesítve
The satisfactory completion of MCC-Training according to requirements is certified below:

Képzés TRAINING			
MCC képzést kapott: Multi-crew co-operation training received during period:			
Kezdete: From:	**Vége:** To:	**Helye:** At:	**FTO/TRTO/Üzemben tartó:** FTO/TRTO/Operator*
Hely és dátum: Location and date:		**A TRTO/FTO vezetőjének, vagy a felhatalmazott oktató aláírása*:** Signature of Head of TRTO/FTO or authorised instructor*:	
A szakszolgálati engedély típusa, száma és a kiadási állama: Type and number of licence and Statue of issue:		**A felhatalmazott oktató neve (nyomtatott betűvel):** Name in capital letters of authorised instructor::	

***A nem kívánt rész törlendő**
*Delete as appropriate

9. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelmények

Szakszolgálati engedély megnevezése	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Szakszolgálati engedélyhez adható jogosítás	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Érvényességi idő
Növendék ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély	SULPL	II	-	-		érvényét veszti, ha az engedélyes ULPL szakszolgálati engedélyt szerez, de max. 3 év
Ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély	ULPL	II	Ultralight repülőgép jogosítás	ULR	XII	2 év
			Repülés oktatói jogosítás	FI(UL)	XII	3 év
			Vontató jogosítás	Vontató jogosítás	XII	2 év
			NVFR	NVFR	XII	Nincs lejárata

1. FEJEZET
NÖVENDÉK ULTRALIGHT REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (SULPL)

1.1. A SULPL engedélyesnek előjogai

(1) A SULPL engedélyes előjoga egyedül-repülés végrehajtása ultralight repülőgépen, repülésoktató felügyelete alatt.

(2) Nemzetközi repülésben résztvevő ultralight repülőgépben a növendékpilóta nem repülhet egyedül, csak akkor, ha a Magyar Köztársaság és az érintett állam között erre vonatkozó megállapodást kötött.

1.2. A SULPL megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A SULPL kérelem mintáját a 2. melléklet tartalmazza.

1.1.1. Életkor

A SULPL kérelmezőnek be kell töltenie a 16. életévet.

1.1.2. Iskolai végzettség

A SULPL kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább alapfokú iskolai végzettséggel.

1.1.3. Elméleti ismereti képzési követelmények

(1) A SULPL kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) az ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, magasságmérő beállítási eljárások, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai,

2. Ultralight repülőgépekre vonatkozó általános légijármű ismeret

a) a motorok, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói,

b) az ultralight repülőgép és a motorok üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján,

3. Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a repülési jellemzőkre, tömeg és súlypont-számítások,

b) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) a VFR-ben történő repülés-előtti és útvonalrepülés alatti tervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő eljárásai, helyzetjelentési eljárások, magasságmérő beállítási eljárások, nagy forgalmú területeken történő üzemelés,

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők,

5. Meteorológia

a) alapvető repülés-meteorológia alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés, veszélyes időjárási körülmények,

6. Navigáció

a) a repülési navigáció és a helyszámító eljárás gyakorlati szempontjai, a légiforgalmi térképek használata,

7. Üzemeltetési eljárások

a) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés alkalmazása az üzemeltetésben,

b) magasságmérő beállítási eljárások,

c) légiforgalmi kiadványok használata, mint AIP, NOTAM, légiforgalmi kódok és rövidítések,

d) megfelelő elővigyázatossági és veszélyhelyzeti eljárások, beleértve a veszélyes időjárás, a turbulencia és egyéb, üzemelésre veszélyes jelenségek elkerülése érdekében végzendő tevékenységeket,

8. Repüléselmélet

a) a repülés alapelvei,

9. Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek

a) a VFR repülésre vonatkozó rádió-távbeszélői eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárások.

(2) A növendék ultralight repülőgép pilóta elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2. FEJEZET

ULTRALIGHT REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (ULPL)

ULTRALIGHT REPÜLŐGÉP JOGOSÍTÁS (ULR), REPÜLÉS OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(UL)), VONTATÓ JOGOSÍTÁS

2.1. ULTRALIGHT REPÜLŐGÉP PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (ULPL)

2.1.1. A ULPL engedélyesének előjogai

2.1.1.1. A ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van parancsnok-pilótaként bármely egy- és kétüléses ultralight repülőgépen tevékenykedni.

2.1.1.2. Kétüléses ultralight repülőgépen – az adott jogosítással – egyéb gazdasági tevékenység végzésére jogosult (a 19. életév betöltése után), ha a megelőző 90 napban legalább 3 fel- és leszállást teljesített az adott típusú ultralight repülőgépen.

2.1.1.3. A ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély engedélyese akkor láthat el ultralight repülőgépen légijármű-vezetői tevékenységet, ha rendelkezik ultralight repülőgép jogosítással. Az ultralight repülőgép jogosítást a szakszolgálati engedélybe be kell jegyezni.

2.1.1.4. A ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének jogai gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények:

Éjszakai minősítés VFR szerint. Ha az engedélyes előjogait éjszaka kívánja gyakorolni, legalább 3 óra éjszakai repült időt kell teljesítenie, amely tartalmaz 2 órányi kétkormányos képzést, továbbá 5 egyedüli fel- és leszállást, teljes megállással. A légiközlekedési hatóság által meghatározott jártassági vizsga után az éjszakai minősítést be kell jegyezni a szakszolgálati engedélybe NVFR jogosításként.

2.1.2. A ULPL megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A ULPL kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza. A kérelem tartalmazza az ULR kiadása iránti kérelmet is.

2.1.1.1. Életkor

A ULPL kérelmezőnek be kell töltenie a 17. életévet.

2.1.1.2. Szakszolgálati követelmények

A ULPL kérelmezőnek rendelkeznie kell SULPL szakszolgálati engedéllyel.

2.1.1.3. Képzési követelmények

A ULPL kérelmezőnek meg kell szereznie a ULR-t.

2.2. ULTRALIGHT REPÜLŐGÉP JOGOSÍTÁS (ULR)

2.2.1. A ULR megszerzésének feltételei

2.2.1.1. Repülési képzési követelmények

(1) A ULR kérelmezőnek oktatásban kell részesülnie az alábbi témakörökben:

a) repülés előtti előkészítés;
b) a repülőtéri és forgalmi műveletek, összeütközést elkerülő eljárások és biztonsági eljárások;
c) a repülőgép külső, vizuális átvizsgálása;
d) kritikusan alacsony sebességgel való repülés, kezdeti és teljes átesés felismerése és az abból való kivétel technikája;
e) kritikus repülési sebességgel való repülés, dugóhúzó illetve a zuhanó-spirál felismerése és abból való kivétel technikája;
f) normál és oldalszélben végrehajtott felszállások és leszállások;
g) motornélküli siklások, behelyezkedések és rövidpályás leszállások;
h) útvonalrepülés látás melletti tájékozódás alapján, helyszámító eljárással;
i) vészhelyzeti eljárások;

(2) A ULR gyakorlati képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.2.1.2.Repülési tapasztalat

(1) A kérelmezőnek ultralight pilótaként nem kevesebb, mint 45 óra repülési időt kell megszereznie. Ebből minimum 25 órának két kormányos kiképzésnek kell lennie.

(2) A 45 órából 5 óra végrehajtása történhet földi repülés-gyakorló berendezésen.

(3) A kérelmezőnek jogosított repülőoktató felügyelete alatt ultralight repülőkben nem kevesebb, mint 10 óra egyedül-repülési időt kell megszereznie, beleértve 5 óra útvonal-repülési időt egyedül- repüléssel, amelynek során legalább egy olyan útvonalrepülés is végrehajtásra kerül, amelynek hossza nem kevesebb, mint 150km, és amelynek során két különböző repülőtéren teljes megállásos leszállást hajt végre.

2.2.1.3. Jóváírás

2.2.1.3.1. Ha a kérelmező a 3. melléklet szerint kiadott repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes osztály-, vagy típusjogosítással rendelkezik a 2.2.1.2. (1) pontban meghatározott repülési idő 10 órára csökkenthető, amelynek kétkormányos képzésnek kell lennie. A kétkormányos képzés tematikáját a légiközlekedési hatóság adja ki, amelynek a normál repülések és a vészhelyzetek gyakorlását kell tartalmaznia.
2.2.1.3.2. Ha a kérelmező helyből felszálló repülőgép (powered lift) pilóta vagy vitorlázó-repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel (növendékpilóta szakszolgálati engedély kivételével) rendelkezik, annak a fent említett légijárművön teljesített parancsnok-pilóta idő 10%-kával csökkenthető a 2.2.1.2. (1) pontban meghatározott repülési idő, de a csökkentés maximum 6 óra lehet.

2.2.1.4. Elméleti és jártassági vizsga

2.2.1.4.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely az ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó jogoknak megfelel, a 1.2.3. pontban meghatározott témakörökben.

2.2.1.4.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek az 1. függelékben meghatározott jártassági vizsgán bizonyítania kell, hogy képes ultralight repülőgép parancsnok-pilótaként végrehajtani a 2.2.1.1. pontban előírt eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,
b) az ultralight repülőgépet a határértékeken belül üzemeltetni,
c) az összes manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készségeket tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és
f) az ultralight repülőgép vezetését folytonosan fenntartani oly módon, hogy egy eljárás, vagy manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

2.2.2. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.2.2.1. Érvényességi idő

(1) A ULR a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A ULR érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyből származó, a 2.1.1. pontban meghatározott előjogokat.

2.2.2.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben 12 hónaponként 10 órát repült és 4 útvonalrepülést teljesített önállóan, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 2.2.2.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie repülés oktatóval (FI(UL)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 2.2.1.3.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés vizsgáztatóval FE(UL).

2.2.2.3. Megújítás

A kérelmezőnek a 2.1.2. és a 2.2.1. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

2.3. REPÜLÉS-OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(UL))

2.3.1. A repülés-oktatói jogosítás engedélyesének előjogai

A repülés-oktatói jogosítás (FI(UL) engedélyesének joga van:

(1) felügyelni a növendék pilóta által végrehajtott egyedül-repülést, és

(2) repülésoktatást végrehajtani ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedély, ultralight repülőgép jogosítás, repülés-oktatói jogosítás és vontató jogosítás kiadása céljából,

amennyiben az oktató:

a) rendelkezik ultralight repülőgép szakszolgálati engedéllyel és ultralight repülőgép jogosítással,

b) szakszolgálati engedélyében érvényes a repülés-oktatói jogosítása,

c) rendelkezik legalább azzal az ultralight szakszolgálati engedéllyel és jogosítással, amelyre az oktatást végre akarja hajtani,

(3) gazdasági célú légiközlekedésben részt vevő ultralight repülőgépen pilótaként tevékenykedni.

2.3.2. A repülés-oktatói jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-oktatói jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

2.3.2.1.Életkor

Az FI(UL) kérelmezőnek be kell töltenie a 20. életévet.

2.3.2.2. Iskolai végzettség

Az FI(UL) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.3.2.3. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes ultralight repülőgép jogosítással kell rendelkeznie.

2.3.2.4. Képzési követelmények

2.3.2.4.1.Elméleti ismeretek képzése

(1) A ultralight repülőgép repülés-oktatói jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti témákból kell elméleti képzést kapnia:

a) az alkalmazott oktatás technikái,

b) a növendék teljesítményének értékelése azon témakörökben, amelyekben földi oktatást kap,

c) az elsajátítás folyamata,

d) a hatékony tanítás elemei,

e) a növendék értékelése, és tesztelési, kiképzési filozófiák,

f) a kiképzési program felépítése,

g) a feladatok megtervezése,

h) osztálytermi oktatás technikái,

i) kiképzési eszközök használata, beleértve a repülési szimulátor gyakorló-berendezést, ha alkalmazható,

j) a növendék hibáinak értékelése és javítása,

k) a repülésoktatásra vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését.

l) a ultralight repülőgépen a rendszer meghibásodások szimulálásával és a helytelen működéssel együtt járó veszélyek

(2) A ultralight repülőgép repülés-oktatói jogosítás (FI(UL)) elméleti képzés tematikáját, a témák alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.3.2.4.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek oktatásban kell részesülnie ultralight repülőgépen.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön legalább az alább megadott témakörökben:

a) a repülésoktatási technikákból oktatásban kell részesülni, beleértve a szemléltetést, a növendék gyakorlati eljárásokat, az általános növendék-hibák felismerését és javítását, és

b) gyakorolnia kell az oktatási technikákat mindazon repülési manőverben és eljárásokban, amelyekben repülésoktatást kíván végrehajtani.

2.3.2.5. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 200 óra repült idővel kell rendelkeznie ultralight repülőgépen.

2.3.2.6. Elméleti és jártassági vizsga

2.3.2.6.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a repülés-oktatói jogosításnak (FI(UL) megfelel, a 2.3.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.3.2.6.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes ultralight repülőgépen oktatni azokban a témakörökben, amelyben repülésoktatást kell végeznie, beleértve a repülés előtti, a repülés utáni és földi oktatást is.

2.3.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.3.3.1. Érvényességi idő

(1) A repülés-oktatói jogosítás a kiadástól számított 3 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 3 évig érvényes.

(2) A repülés-oktatói jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

2.3.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 36 hónapban 10 órát oktatott 12 hónaponként, akkor a jogosítás 3 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 2.3.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor a 2.3.2.6.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés-oktatói jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(UL).

2.3.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek a 2.3.2.3.-2.3.2.6. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

2.4. VONTATÓ JOGOSÍTÁS

2.4.1. A vontató jogosítás engedélyesének előjogai

A vontató jogosítás engedélyesének joga van motor nélküli légi járművek vontatására, illetve transzparens-vontatásra.

2.4.2. A vontató jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A vontató jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

2.4.2.1. Életkor

A vontató jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 20. életévet.

2.4.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek ultralight repülőgép pilóta szakszolgálati engedéllyel érvényes ultralight repülőgép jogosítással kell rendelkeznie.

2.4.2.3. Képzési követelmények

2.4.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) Az ultralight repülőgép vontató jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) repülési szabályok,
b) vészhelyzetek,
c) vontatásos repülés végrehajtásának szabályai

(2) Az ultralight repülőgép vontató jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.4.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie ultralight repülőgépen.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

2.4.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 200 repült órával kell rendelkeznie ultralight repülőgépen.

2.4.2.5. Jóváírás

Ha a kérelmező érvényes vontató jogosítással rendelkezik repülőgépre, akkor a 2.4.2.3.2. pontban meghatározott tematika repült ideje 25%-kal csökkenthető.

2.4.2.6. Elméleti és jártassági vizsga

2.4.2.6.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a vontató jogosításnak megfelel, az 2.4.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.4.2.6.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes ultralight repülőgéppel vontatásos repüléseket végrehajtani.

(2) A jártassági vizsgának a következőket kell tartalmaznia:

a) 200 m-es iskolakör vontatás, leoldás a leszállójel fölött.

b) légtérvontatás jobb és bal emelkedő fordulókkal 400 m –es magasságig, lehúzás maximum 2 m/s süllyedéssel, majd leoldás a leszállójel fölött.

2.4.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.4.3.1. Érvényességi idő

(1) A vontató jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A vontató jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

2.4.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben évenként 20 db vontatást hajtott végre, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 2.4.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie vontató jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(UL)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 2.4.2.6.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania vontató jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(UL).

2.4.3.4. Megújítás

A kérelmezőnek a 2.4.2.2.-2.4.2.6. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3. FEJEZET

REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(UL)

3.1. REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(UL))

3.1.1. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(UL)) engedélyesének előjogai

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás engedélyesének joga van vizsgák, ellenőrzések levezetésére, kiértékelésére.

3.1.2. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(UL)) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(UL)) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.1.2.1. Életkor

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(UL)) kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

3.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

(1) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel és jogosítással, valamint ehhez tartozó oktatói előjoggal kell rendelkeznie legalább, mint amilyen engedély és/vagy jogosítás jártassági vizsgájának és/vagy készség ellenőrzésének levezetésére felhatalmazzák.

(2) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel kell rendelkeznie, hogy parancsnokként vezethesse a jártassági vizsga, vagy készség ellenőrzés során használt ultralight repülőgépet.

3.1.2.3. Elméleti ismeretek képzése

A ultralight repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(UL)) kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti képzésen kell részt vennie.

3.1.2.4. Repülési tapasztalat

A ultralight repülőgép repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(UL)) kérelmezőnek legalább 400 óra repült idővel kell rendelkeznie ultralight repülőgépen, amelyből legalább 200 órát repülés oktatásban kell végrehajtania.

3.1.2.5. Jártassági vizsga

(1) A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelmezőjének le kell vezetnie egy jártassági vizsgát vizsgáztatói szerepkörben, beleértve a felkészítést, a jártassági vizsga levezetését, a vizsgázó személy kiértékelését, a repülés utáni eligazítást és a dokumentálást.

(2) A felhatalmazásához szükséges vizsgát légiközlekedési hatósági felügyelő, vagy a légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott, gyakorlott vizsgáztatónak kell felügyelnie.

3.1.3. Érvényességi idő, újraengedélyezés

3.1.3.1. Érvényességi idő

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(UL)) a kiadástól számított 3 évig érvényes.

3.1.3.2. Újraengedélyezés

(1) Az újbóli engedélyezéshez a vizsgáztatónak évente legalább két jártassági ellenőrzést, vagy készség ellenőrzést kell végrehajtania a három éves érvényességi időszakon belül.

(2) A megbízás ideje alatt évente legalább egyszer egy jártassági ellenőrzés vagy készség ellenőrzés végrehajtása során jelen kell lennie egy légiközlekedési hatósági felügyelőnek, vagy erre a feladatra megbízott rangidős vizsgáztatónak, aki kiértékeli a vizsgáztatást. Ezen kiértékelés alapján a légiközlekedési hatóság újraengedélyezheti a repülés-vizsgáztatói felhatalmazást.

1. függelék - A jártassági vizsga tartalma az ultralight repülőgép jogosítás (ULR) kiadásához

1. RÉSZ REPÜLÉS ELŐTTI MŰVELETEK és INDULÁSI ELJÁRÁSOK	
Ellenőrző lista használata, repülés közbeni tevékenység (légi jármű ellenőrzése szemrevételezéssel, jégtelenítési eljárások, stb.) alkalmazása minden részben.	
a	Repülés előtti dokumentációs és időjárási adatok összeállítása
b	Tömeg-, súly- és teljesítmény-számítások
c	Légijármű-ellenőrzés és kiszolgálás
d	Motor indítása és indítás utáni eljárások
e	Gurulás és repülőtéri eljárások, felszállás előtti ellenőrzés
f	Felszállás és a felszállás utáni ellenőrzés
g	Repülőtér-indulási eljárások
h	ATC összeköttetés betartása, rádiózás

2. RÉSZ ÁLTALÁNOS REPÜLÉSI TEVÉKENYSÉG	
a	ATC összeköttetés - betartása, rádiózás
b	Iránytartás és vízszintes repülés, sebességmódosítással
c	Emelkedés: i. Legjobb emelkedés mértéke ii. Emelkedő fordulók iii. Vízszintes repülés (átmenet a vízszintes repülésbe)
d	Közepes (30°-os) fordulók
e	Túldöntött (45°-os) fordulók, zuhanó-spirál felismerése, és az abból való kivétel
f	Repülés kritikusan kis sebességgel, fékszárnnyal és fékszárny nélkül
g	Átesések: i. Tiszta átesés és teljesítménnyel való felvétel ii. Közelítés az áteséshez, 20°-os bedöntésű süllyedő fordulóban iii. Átesés lebegtetési helyzetben
h	Süllyedés: i. Teljesítménnyel és teljesítmény nélkül ii. Süllyedő fordulók (túldöntött sikló fordulók) iii. Felvétel süllyedésből (átmenet a vízszintes repülésbe)

3. RÉSZ ÚTVONAL-ELJÁRÁSOK	
a	Repülési terv, helyszámító eljárás és térképolvasás
b	Magasság-, irány- és sebességtartás,
c	A tervezett repült idő (ETA) újraellenőrzése, a fedélzeti napló vezetése
d	Útvonal-változtatás kitérő repülőtér felé (tervezés és végrehajtás)
e	Rádió navigációs és GPS eszközök használatának ismerete (ha van)
f	Alapvető műszerrepülő ellenőrzés (180°-os forduló szimulált IMC-ben)
g	Repülés végrehajtás (ellenőrzések, üzemanyag-rendszer és porlasztó-jegesedés, stb.) ATC összeköttetés betartása, rádiózás

4. RÉSZ MEGKÖZELÍTÉSI ÉS LESZÁLLÁSI ELJÁRÁSOK	
a	Repülőtéri megközelítési eljárások
b	Pontos leszállás (rövidpályás leszállás) oldalszeles leszállás, ha a megfelelő feltételek adottak
c	Fékszárny nélküli leszállás
d	Pálya megközelítése levett teljesítménnyel
e	Földet érés és továbbrepülés
f	Átstartolás alacsony magasságból
g	ATC kapcsolattartás, R/T eljárások
h	Repülés utáni teendők

5. RÉSZ RENDELLENESSÉGI ÉS VÉSZHELYZETI ELJÁRÁSOK	
Ez a rész az 1-4 részekkel kombinálható	
a	Felszállás utáni szimulált motorhiba
b	Szimulált kényszerleszállás
c	Motorleállítás és újraindítás
d	Motorleállítás körültekintő leszállással
e	Dugóhúzó felismerése és megszüntetése.
f	Szóbeli kérdések

10. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Autogiro pilóta szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelmények

Szakszolgálati engedély megnevezése	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Szakszolgálati engedélyhez adható jogosítás	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Érvényességi idő
Növendék autogiro pilóta szakszolgálati engedély	SAGPL	II	-	-		érvényét veszti, ha az engedélyes AGPL szakszolgálati engedélyt szerez, de max. 3 év
Autogiro pilóta szakszolgálati engedély	AGPL	II	Autogiro jogosítás	AGR	XII	2 év
			Repülés oktatói jogosítás	FI(AG)	XII	3 év

1. FEJEZET
NÖVENDÉK AUTOGIRO PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (SAGPL)

1.1. A SAGPL engedélyesének előjogai

(1) A SAGPL engedélyes előjoga egyedül-repülés végrehajtása autogiron, repülésoktató felügyelete alatt.

(2) Nemzetközi repülésben résztvevő autogiroban a növendékpilóta nem repülhet egyedül, csak akkor, ha a Magyar Köztársaság és az érintett állam között erre vonatkozó megállapodást kötött.

1.2. A SAGPL megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A SAGPL kérelem mintáját a 2. melléklet tartalmazza.

1.2.1. Életkor

A SAGPL kérelmezőnek be kell töltenie a 16. életévet.

1.2.2. Iskolai végzettség

A SAGPL kérelmezőnek rendelkeznie kell legalább alapfokú iskolai végzettséggel.

1.1.1. Elméleti ismereti képzési követelmények

(1) A SAGPL kérelmezőnek sikeresen el kell végeznie az autogiro elméleti ismereti képzést.

(2) Az autogiro elméleti ismereti képzés tantárgyait az 1. függelék tartalmazza.

(3) Az autogiro elméleti képzés tematikáját, a (2) bekezdésben meghatározott tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2. FEJEZET
AUTOGIRO PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (AGPL)
AUTOGIRO JOGOSÍTÁS (AGR), REPÜLÉS OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(AG)),

2.1. AUTOGIRO PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (AGPL)

2.1.1. Az AGPL engedélyesének előjogai

2.1.1.1. Az autogiro pilóta szakszolgálati engedély engedélyesének joga van parancsnok-pilótaként bármely egy- és kétüléses autogiron tevékenykedni.

2.1.1.2. Kétüléses autogiron személy-szállításra jogosult (a 19. életév betöltése után), ha a megelőző 90 napban legalább 3 fel- és leszállást teljesített az adott típusú autogiron.

2.1.1.3. Az autogiro pilóta szakszolgálati engedély engedélyese akkor láthat el autogiron légijárművezetői tevékenységet, ha rendelkezik autogiro jogosítással. Az autogiro jogosítást a szakszolgálati engedélybe be kell jegyezni.

2.1.1. 2.1.2. Az AGPL megszerzésének feltételei

Megjegyzés: Az AGPL kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza. A kérelem tartalmazza az AGR kiadása iránti kérelmet is.

2.1.2.1. Életkor

Az AGPL kérelmezőnek be kell töltenie a 17. életévet.

2.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

Az AGPL kérelmezőnek rendelkeznie kell SAGPL szakszolgálati engedéllyel.

2.1.2.3. Képzési követelmények

Az AGPL kérelmezőnek meg kell szereznie az AGR-t.

2.2. AUTOGIRO JOGOSÍTÁS (AGR)

2.2.1. Az AGR megszerzésének feltételei

2.2.1.1. Repülési képzési követelmények

(1) Az AGR kérelmezőnek el kell végeznie az autogiro gyakorlati képzést.

(2) Az autogiro gyakorlati képzést a 2. függelék tartalmazza.

(3) Az autogiro gyakorlati képzés tematikáját, a (2) bekezdésben meghatározottak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.2.1.2. Repülési tapasztalat

(1) A kérelmezőnek autogiro pilótaként nem kevesebb, mint 30 óra repülési időt kell megszereznie. Ebből minimum 23 órának két kormányos képzésnek kell lennie.

(2) A kérelmezőnek jogosított repülőoktató felügyelete alatt autogiron nem kevesebb, mint 7 óra egyedül-repülési időt kell megszereznie, beleértve 3 óra útvonal-repülési időt egyedül- repüléssel.

2.2.1.3. Jóváírás

Ha a kérelmező repülőgép pilóta, vagy helikopter pilóta, vagy helyből felszálló repülőgép (powered lift) pilóta, vagy vitorlázó-repülőgép pilóta, vagy ultralight pilóta szakszolgálati engedéllyel (növendékpilóta szakszolgálati engedély kivételével) rendelkezik a 2.2.1.2. (1) pontban meghatározott repülési idő 27 órára csökkenthető.

2.2.1.4. Elméleti és jártassági vizsga

2.2.1.4.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely az autogiro pilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó jogoknak megfelel, a 1.2.3. pontban meghatározott témakörökben.

2.2.1.4.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes autogiro parancsnok-pilótaként végrehajtani a 2.2.1.1. pontban előírt eljárásokat és manővereket, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,
b) az autogirot a határértékeken belül üzemeltetni,
c) az összes manővert simán és pontosan végrehajtani,
d) jó ítélőképességet és repülési készségeket tanúsítani,
e) légiforgalmi ismereteit alkalmazni, és

f) az autogiro vezetését folytonosan fenntartani oly módon, hogy egy eljárás, vagy manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

2.2.2. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.2.2.1. Érvényességi idő

(1) Az AGR a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) Az AGR érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyből származó, a 2.1.1. pontban meghatározott előjogokat.

2.2.2.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben 12 hónaponként 10 órát repült és 4 útvonalrepülést teljesített önállóan, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 2.2.2.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie repülésoktatóval (FI(AG)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá a 2.2.1.3.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülésvizsgáztatóval FE(AG).

2.2.2.3. Megújítás

A kérelmezőnek a 2.1.2. és a 2.2.1. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

2.3. REPÜLÉS-OKTATÓI JOGOSÍTÁS (FI(AG))

2.3.1. A repülés-oktatói jogosítás (FI(AG)) engedélyesének előjogai

A repülés-oktatói jogosítás (FI(AG) engedélyesének joga van:

(1) felügyelni a növendék pilóta által végrehajtott egyedül-repülést, és
(2) repülésoktatást végrehajtani autogiro pilóta szakszolgálati engedély, autogiro jogosítás, repülés-oktatói jogosítás kiadása céljából,
amennyiben az oktató:
a) rendelkezik autogiro szakszolgálati engedéllyel és autogiro jogosítással,
b) szakszolgálati engedélyében érvényes a repülés-oktatói (FI(AG)) jogosítása,
c) rendelkezik legalább azzal az autogiro szakszolgálati engedéllyel és jogosítással, amelyre az oktatást végre akarja hajtani,
(3) gazdasági célú légiközlekedésben részt vevő autogiron pilótaként tevékenykedni.

2.3.2. A repülés-oktatói jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-oktatói jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

2.3.2.1. Életkor

Az FI(AG) kérelmezőnek be kell töltenie a 20. életévet.

2.3.2.2. Iskolai végzettség

Az FI(AG) kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

2.3.2.3. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek autogiro pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes autogiro jogosítással kell rendelkeznie.

2.3.2.4. Képzési követelmények

2.3.2.4.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A autogiro repülés-oktatói jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti témákból kell elméleti képzést kapnia:

a) az alkalmazott oktatás technikái,
b) a növendék teljesítményének értékelése azon témakörökben, amelyekben földi oktatást kap,
c) az elsajátítás folyamata,
d) a hatékony tanítás elemei,
e) a növendék értékelése, és tesztelési, kiképzési filozófiák,
f) a kiképzési program felépítése,
g) a feladatok megtervezése,
h) osztálytermi oktatás technikái,
i) kiképzési eszközök használata, beleértve a repülési szimulátor gyakorló-berendezést, ha alkalmazható,
j) a növendék hibáinak értékelése és javítása,
k) a repülésoktatásra vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését.
l) a autogiron a rendszer meghibásodások szimulálásával és a helytelen működéssel együtt járó veszélyek

(2) A autogiro repülés-oktatói jogosítás (FI(AG)) elméleti képzés tematikáját, a témák alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.3.2.4.2. Repülési képzés

(1) A FI(AG) kérelmezőnek el kell végeznie autogiron a gyakorlati képzést.
(2) A gyakorlati képzést a 3. függelék tartalmazza.
(3) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által a (2) pont alapján kiadott tematika szerinti, és legalább az alább megadott témakörök oktatásában, részesüljön:
a) a repülésoktatási technikákból oktatásban kell részesülni, beleértve a szemléltetést, a növendék gyakorlati eljárásokat, az általános növendék-hibák felismerését és javítását, és
b) gyakorolnia kell az oktatási technikákat mindazon repülési manőverben és eljárásokban, amelyekben repülésoktatást kíván végrehajtani.

2.3.2.5. Repülési tapasztalat

(1) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 350 óra repült idővel kell rendelkeznie autogiron.
(2) A gyakorlati képzés ideje nem lehet kevesebb 10 repült óránál.

2.3.2.6. Jóváírás

Ha a kérelmező repülőgépen, vagy helikopteren, vagy helyből felszálló repülőgépen (powered lift), vagy vitorlázó-repülőgépen, vagy ultralighton pilótaként 100 óra repült idővel rendelkezik a 2.3.2.5. (1) pontban meghatározott repülési idő 250 órára csökkenthető.

2.3.2.7. Elméleti és jártassági vizsga

2.3.2.7.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a repülés-oktatói jogosításnak (FI(AG) megfelel, a 2.3.2.4.1. pontban meghatározott témakörökben.

2.3.2.7.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes autogiron oktatni azokban a témakörökben, amelyben repülésoktatást kell végeznie, beleértve a repülés előtti, a repülés utáni és földi oktatást is.

2.3.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.3.3.1. Érvényességi idő

(1) A repülés-oktatói jogosítás a kiadástól számított 3 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 3 évig érvényes.

(2) A repülés-oktatói jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

2.3.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 36 hónapban 10 órát oktatott 12 hónaponként, akkor a jogosítás 3 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 2.3.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor a 2.3.2.6.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania repülés-oktatói jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(AG).

2.3.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek a 2.3.2.3.-2.3.2.7. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

3. FEJEZET

REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(AG)

3.1. REPÜLÉS-VIZSGÁZTATÓI FELHATALMAZÁS (FE(AG))

3.1.1. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(AG)) engedélyesének előjogai

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás engedélyesének joga van vizsgák, ellenőrzések levezetésére, kiértékelésére.

3.1.2. A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(AG)) megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(AG)) kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

3.1.2.1. Életkor

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(AG)) kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

3.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

(1) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel és jogosítással, valamint ehhez tartozó oktatói előjoggal kell rendelkeznie legalább, mint amilyen engedély és/vagy jogosítás jártassági vizsgájának és/vagy készség ellenőrzésének levezetésére felhatalmazzák.

(2) A vizsgáztatónak olyan engedéllyel kell rendelkeznie, hogy parancsnokként vezethesse a jártassági vizsga, vagy készség ellenőrzés során használt autogirot.

3.1.2.3. Elméleti ismeretek képzése

A autogiro repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(AG)) kérelmezőnek a légiközlekedési hatóság által megtartott elméleti képzésen kell részt vennie.

3.1.2.4. Repülési tapasztalat

A autogiro repülés-vizsgáztatói felhatalmazást (FE(AG)) kérelmezőnek legalább 450 óra repült idővel kell rendelkeznie autogiron, amelyből legalább 100 órát repülés oktatásban kell végrehajtania.

3.1.2.5. Jártassági vizsga

(1) A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás kérelmezőjének le kell vezetnie egy jártassági vizsgát vizsgáztatói szerepkörben, beleértve a felkészítést, a jártassági vizsga levezetését, a vizsgázó személy kiértékelését, a repülés utáni eligazítást és a dokumentálást.

(2) A felhatalmazásához szükséges vizsgát légiközlekedési hatósági felügyelő, vagy a légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott, gyakorlott vizsgáztatónak kell felügyelnie.

3.1.3. Érvényességi idő, újraengedélyezés

3.1.3.1.Érvényességi idő

A repülés-vizsgáztatói felhatalmazás (FE(AG)) a kiadástól számított 3 évig érvényes.

3.1.3.2. Újraengedélyezés

(1) Az újbóli engedélyezéshez a vizsgáztatónak évente legalább két jártassági ellenőrzést, vagy készség ellenőrzést kell végrehajtania a három éves érvényességi időszakon belül.

(2) A megbízás ideje alatt évente legalább egyszer egy jártassági ellenőrzés vagy készség ellenőrzés végrehajtása során jelen kell lennie egy légiközlekedési hatósági felügyelőnek, vagy erre a feladatra megbízott rangidős vizsgáztatónak, aki kiértékeli a vizsgáztatást. Ezen kiértékelés alapján a légiközlekedési hatóság újraengedélyezheti a repülés-vizsgáztatói felhatalmazást.

1. függelék

Az autogiro elméleti ismereti képzés

1.1. Elméleti tantárgyak és ajánlott óraszámok:

Ssz.	Tantárgy	Óraszám
1	Általános ismeretek	4 óra
2	Mechanika	8 óra
3	Aerodinamika	8 óra
4	Légcsavar	4 óra
5	Repülés mechanikája	8 óra
6	Szilárdságtan	6 óra
7	Szerkezettan	6 óra
8	Motortan	6 óra
9	Műszertan és különleges berendezések	4 óra
10	Meteorológia	8 óra
11	Navigáció	6 óra
12	Gyakorlati repülés elmélete	8 óra
13	Típusismeret	6 óra
14	Üzembentartás	6 óra
15	Repülési szabályzat	4 óra
16	Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek	4 óra
17	Elsősegélynyújtás	2 óra
18	Tűzvédelmi ismeretek	2 óra
	Összesen	**100 óra**

A tantárgyakra megadott óraszámok természetesen az autogiro pilóta jelölt előképzettségétől függően csak irányszámok. Középiskolát végzett jelölt ennyi idő alatt képes részben korábbi ismereteit felfrissíteni, részben az új ismereteket feldolgozni, megtanulni. Az oktató feladata a tanítás-tanulás megszervezése, konzultáció tankönyvek, jegyzetek biztosítása.

Tanfolyamszerű kiképzés esetén előadások tartása javasolt, de a csoport előképzettségétől függően a fenti óraszámok módosíthatók. Az elméleti képzés tartalma nem változtatható.

1.2. Részletes tananyag tantárgyanként:

Általános ismeretek
Bevezetés
A repülés története
Repülő szerkezetek felosztása
Az autogiro repülés múltja és jelene

Mechanika
Alapfogalmak, fizikai alapismeretek
Vektoriális műveletek
Tömeg, súly, erő, sebesség, gyorsulás
Mechanika törvényei (I.II.III.)
Kör és görbe vonalú mozgás
Munka, energia, teljesítmény, hatásfok
Nyomaték, tehetetlenségi nyomaték, pörgettyű
Súlypont, egyensúly
Impulzus
Folyadékok és gázok statikája
Folyadékok és gázok áramlása

Aerodinamika
-Aerodinamikai alapfogalmak
Áramlás, áramkép, aerodinamikában alkalmazott fizikai törvények
Légerők keletkezésének magyarázata
-Forgószárny geometriai jellemzői
Forgószárny lapát és lapát profil méretei
Forgószárny átmérő, alaprajzi vetület, súrolt felület, fedettségi tényező, fajlagos terhelés
Forgási sík, forgási kúp, lapát beállítási szög, forgószárny állásszög
-Forgószárnyon keletkező erők
Forgószárny lapátok irányszöge
Forgási síkban a lapátokra ható erők, forgási kúp kialakulása, változása, csapkodó mozgások
Áramlási lap és sebesség vektorok elemzése axiális és ferde áramlásban
- Autórotációs üzemmód
Autorotáció axiális áramlásnál
Autorotáció ferde áramlásnál
-Autogiro repülésének határesetei

Légcsavar
-Leírása, geometriai jellemzői, szerkezete
-Légcsavar aerodinamikája
Lapelem elmélet
Impulzus elmélet
-A légcsavar dinamikája

A repülés mechanikája
- Teljesítményszámítások
Vízszintes repülés, autogirora ható erők és nyomatékok
Siklás
Emelkedő repülés
- Forduló mechanikai viszonyai
- Felszállás, leszállás, párnahatás
- Stabilitás, kormányozhatóság
Alapfogalmak
Statikus stabilitás
Dinamikus stabilitás
Kormányozhatóság
- Aerodinamikai és rugalmassági erők (aeroelasztikus jelenségek)
- Forgószárny statikus és dinamikus kiegyensúlyozottsága, a kiegyensúlyozatlanság következményei

Szilárdságtan
Külső és belső erők, feszültség, igénybevétel
Feszültség, alakváltozás, rugalmasság, a méretezés alapelvei
Húzás, nyomás, nyírás
Hajlítás, csavarás, kihajlás
Repülőgépen használatos statikai szerkezetek
A kifáradás jelensége, élettartam
Terhelési próbák
Alkatrészek tönkremenetelének mechanizmusa

Szerkezettan
-Repülőgépek felosztása szerkezeti kialakítás szerint
- Az autogiro szerkezete
Forgószárny, törzs, irányfelületek szerkezete
Leszálló berendezések
Kormányvezérlő rendszer
- Autogiro berendezések
- Terhelő erők és igénybevételek
- Szerkezeti megoldások, használatos anyagok

Motortan
- Dugattyús repülő motorok
Kétütemű motorok
Négyütemű motorok
- Reduktorok
- Segédberendezések, rendszerek
Gyújtó berendezések, elektromos rendszer
Üzemanyag rendszer
Hűtés, kenés, vezérlés
- A motor felfüggesztése, rezgéscsillapítás

Műszertan és különleges berendezések
- Repülést ellenőrző műszerek
Magasságmérő
Sebességmérő
Variométer
Keresztdőlés mérő
Elfordulás jelző
Túlterhelésmérő
- Navigációs műszerek
Mágneses iránytű
Pörgettyűs iránytű
-Motor üzemét ellenőrző műszerek
Fordulatszámmérő
Hengerfej, hűtővíz, kipufogó hőmérők
Töltés jelző, áram és feszültség mérő
Üzemanyag mennyiség és fogyasztás mérők
- Fedélzeti rádió
- Különleges berendezések
Elektromos rendszer
Levegő rendszer
Hidraulika rendszer

Meteorológia
A légkör
Időjárás, meteorológiai elemek, hőmérséklet, páratartalom
Légtömegek, légköri frontok, bárikus rendszerek
A szél, turbulencia
Stabilitás, labilitás, termik
Zivatarok
Az időjárás megváltozásának jelei
A meteorológiai helyzet analízise és értékelése

Navigáció
-Földrajzi alapfogalmak
-Föld felszínének ábrázolása
-Navigációs alapfogalmak
- Légi navigáció
Elemi navigáció eszközei, műszerei
Navigációs mérések és számítások
- Magyarország felszíne navigációs szempontból
- Felkészülés útvonalrepülésre, útvonal repülés végrehajtása
- Mit kell tenni eltévedés esetén
- Rádió navigációs alapismeretek

Gyakorlati repülés elmélete
- Az autogiro kormányzása
- A repülés elemeinek végrehajtása
Vízszintes repülés
Emelkedés, siklás
Forduló
Felszállás és leszállás
- Az iskolakör
- Légtérrepülés
- Függőleges autorotáció
- repülés különleges helyzetei
- Útvonal repülés, versenyrepülés

Típusismeret
Általános szerkezeti felépítés
Geometriai adatok
Tömeg adatok
Motor, reduktor, légcsavar adatok
A típus műszaki leírása
Rendszerek és berendezések
Teljesítmény adatok és korlátozások
Szétszerelés, összeszerelés, tárolás, szállítás

Üzembentartás
- Alapfogalmak
- Légiüzemeltetési utasítás
Repülés előtti előkészítés
Ismételt felszállásra előkészítés
Repülés utáni ellenőrzés
- Műszaki üzemeltetési utasítás
Időszakos ellenőrzések, karbantartás
Üzemidős berendezések cseréje
Tárolás, szállítás
- Javítási alapfogalmak, sérülések javítása

Repülési szabályzat
-Polgári repülés törvényi háttere
- Üzembentartó
Repülésvégrehajtási utasítás
- A repülés személyi feltételei
Kiképzés megkezdésének feltételei
Képesítések, jogosítások
-Légtér igénybevételének szabályai
Helyi repülés
Útvonalrepülés
- Közlekedési szabályok a levegőben
- Repülőtér berendezése
- Jelzések és jelek földön, levegőben
- Vadászgépek által adható jelzések

Rádió-távbeszélő kezelői ismeretek
Fedélzeti rádió üzemeltetése
Nyelvhasználat, hívójelek képzése, nemzetközi betűző ABC
Használatos frekvenciák
Frekvencia elhagyása, jelentési kötelezettségek
Rádió részleges meghibásodásai, vakadás
Időjárásromlás, veszélyhelyzet, forgalmi változás jelentése
Vészközleményt vett állomás teendői, sürgősségi közlemények
Teendők rádiókapcsolat megszakadása esetén
Rádió fegyelem, rádióadás tilalom

Elsősegélynyújtás
- A repülés élettani alapfogalmai
A magasságnövekedés hatásai
Gyorsulások hatásai
Zajhatások és rezgések
- Érzékszervek szerepe a repülésben
- A repülőgép-vezető pszichofizikai állapota
- Sport és táplálkozás szerepe
- Az elsősegélynyújtás alapjai
Élesztési eljárások
Nyílt és belső sérülések felismerése ellátása, sebkötözés általános szabályai
Sérült szállítása
- Napszúrás, hőguta felismerése, ellátása

Tűzvédelmi ismeretek
Általános tűzvédelmi szabályok
Tűzveszélyes munkára vonatkozó szabályok
Dohányzás, nyílt láng használata
Repülőgépek üzemanyagainak tárolása
Repülőgép üzemanyaggal való feltöltése
Földelés, statikus kisütés
Tűzoltó eszközök és berendezések
Különböző eredetű tüzek oltása

2. függelék

Az autogiro gyakorlati képzés

1. A gyakorlati képzés földi előkészítésből és repülésekből áll. Minden egyes feladatot földi előkészítés előz meg melynek helye és időtartama nincs meghatározva, de a repülési feladat végrehajtásának napján kell végrehajtani. Ha aznap a repülés elmaradt a földi előkészítést a repülés előtt meg kell ismételni. A földi előkészítés során a pilótajelölttel meg kell ismertetni a következő repülési feladatot, annak célját és a végrehajtás módját a követelményt és az értékelés szempontjait. Végre kell hajtani a repülés földi lejátszását. Az oktató győződjön meg arról, hogy a pilótajelölt milyen szinten érti és ismeri elméletben a feladatot.

2. A gyakorlati képzés megkezdése előtt a pilótajelöltet meg kell ismertetni a típus Műszaki üzemeltetési és Légi üzemeltetési utasításával és a kiképzés alatt gyakoroltatni kell ezen utasításban előírt gyakorlati munkákat. A Légi üzemeltetési utasításban foglaltak ismeretéből az első egyedül repülés előtt elméleti és gyakorlati vizsgát kell tenni és eredményét dokumentálni kell.

3. Ha a képzés alatt típust kell váltani, értelemszerűen a típus ismereti felkészítést és vizsgákat meg kell ismételni. Az I/16 feladat után típusváltás már nem engedhető meg!

4. Az üzemeltetési utasításban foglaltak szerint gyakorolni kell a szoktató repülés végrehajtása előtt a repülés előtti előkészítést a motor indítást, motor próbát a forgószárny előpörgetését, gurulást, motor leállítást. A pilótajelölt szerezzen gyakorlatot a motor vezérlésében, hibátlanul végre tudja hajtani a forgószárny előpörgetését!

5. Gyakorolni kell a földön, imitálva, a gép ejtőernyővel való elhagyását. Gyakorolni kell a startvizsga és a repülés utáni ellenőrzés végrehajtását.

6. A képzés során a pilótajelölt ismerje meg a repülőtér körzetét, és még az első egyedül repülés előtt ismereteit az oktató ellenőrizze le.

7. A képzés befejeztével az autogiro pilóta ismerje a típust annak Légi és Műszaki üzemeltetési utasítását az utasításokban foglaltakat a gyakorlatban is végre tudja hajtani. Rendelkezzen alapfokú elméleti ismeretekkel és olyan repülés technikai gyakorlati felkészültséggel, amely a biztonságos repülés végrehajtására alkalmassá teszi.

8. Repülési feladatok:

I/1 Szoktató repülés

Felszállás szám: 2
Hely: iskolakör és légtér
Cél: szoktatás az autogiroval való repüléshez. A pilóta jelölttel helyesen érzékeltetni a repülést, megismertetni a repülőteret és a repülőtér helyét meghatározó tereptárgyakat és iránypontokat, felhívni a figyelmét az esetleges akadályokra. Megismertetni a kormányszervek és a gázkar működését a levegőben és a repülőgép reagálását a különböző kormánymozdulatokra. Megfigyelni a pilótajelölt viselkedését a levegőben, repülés közben.
Végrehajtás módja: a motor indítást és a forgószárny előpörgetését a pilótajelölt hajtja végre, de az autogirot az oktató vezeti mindkét felszállás során. Az első felszállás után egy kis iskolakört hajt végre és megfigyeli a pilóta jelölt viselkedését, ellenőrzi, hogy a földi előkészítés során tanultakat a levegőben is tudja-e alkalmazni a növendék. A második felszállás légtér repülés az oktató bemutatja az autogiro reagálását az egyes kormánymozdulatokra és a gázkar állítására. Bemutatja a levegőből a repülőteret és környékét, felhívja a figyelmet a fontosabb tájékozódási pontokra és az esetleges akadályokra.

Követelmény: a pilótajelölt ismerje fel a levegőből bemutatott tereptárgyakat, akadályokat a kormányszervek és a gázkar értelemszerű működését és az autogiro reagálását. Viselkedése legyen nyugodt, figyelmét tudja megosztani és koncentrálni.
Megjegyzés: a szoktató repülést nyugodt időjárási körülmények között, jó időben kell végrehajtani. 30 foknál jobban bedöntött fordulókat, meredek emelkedést, siklást t i l o s végrehajtani!

I/2 Egyenes vonalú repülés

Felszállás szám: 4
Hely: iskolakör
Cél: a növendéket megtanítani az autogiro vezetésére egyenes vonalú repülésben. A motor egy adott teljesítményén vízszintes forgószárnnyal az irány és sebességtartáshoz szükséges kormánymozdulatok megtanulása emelkedő repülésben, vízszintes repülésben és siklásban.
Végrehajtás módja: a felszállás és az első forduló után az oktató bemutatja az irány- és sebességtartás kormánymozdulatait, kijelöli az irányt és átadja az autogiro vezetését a növendéknek. A fordulókat és a leszállást az oktató hajtja végre. Az első két felszállásnál a gázt az oktató kezeli, majd a gáz kezelését is átadja a növendéknek.
Követelmény: a növendék tanulja meg az autogiro vezetését egyenes vonalon az első rövidfalon emelkedve, a hosszúfalon vízszintesen repülve, a második rövidfalon pedig süllyedve. Határozott kormánymozdulatokat használjon a gyakorlatban is tudja mi az a kettőzött kormánymozdulat. +/- 10 fokos eltéréssel képes legyen az autogirot vízszintes forgószárnnyal egyenesen vezetni.
Megjegyzés: az egyenes vonalú repülés gyakorlására még bőven lesz idő ezért akkor is át lehet térni a következő feladatra, ha még nem megy hibátlanul az egyenes vonalú repülés.

I/3 Fordulók repülése

Felszállás szám: 5
Hely: kis iskolakör
Cél: 90 fokos emelkedő, vízszintes és süllyedő fordulók repülésének elsajátítása a gázkar kezelésének megtanulása
Végrehajtás módja: az oktató mutassa be az emelkedő, vízszintes és süllyedő csúszásmentes forduló végrehajtási módját. Hívja fel a figyelmet a jobb és bal forduló végrehajtásakor keletkező bólintó nyomatékra és annak megfogására. Először 15-20 fokos bedöntéssel, majd 30-35 fokos bedöntéssel forduljanak. Mutassa be a forduló megkezdésekor az uj irány meghatározását a fordulóba bevitel, a fordulóban benntartás és a fordulóból való kivétel kormánymozdulatait először ütemesen végrehajtva, majd finomítva a harmonikus kormánymozdulatokat. Mutassa be a gázkar kezelését, majd adja át a növendéknek. Hagyja a növendéket vezetni, csak akkor nyúljon közbe, ha megítélése szerint a növendék már nem tudja korrigálni az általa elkövetett hibát.
Követelmény: a pilótajelölt szerezzen gyakorlatot a 90 fokos fordulók végrehajtásában ugyanakkor az egyenes vonalú repülést is gyakorolja. Tudja a gázt kezelni és tudjon emelkedő, vízszintes és süllyedő fordulókat csúszásmentesen harmonikus kormánymozdulatokkal végrehajtani. Képes legyen 90 fokos forduló végrehajtásakor az új irány meghatározására, az autogiro fordulóba bevitelére, az autogiro fordulóba vezetésére a fordulóból való irányra kivételére.
Megjegyzés: az oktató magyarázza el és mutassa be a repült típus sajátosságait a forduló végrehajtása során. Mutassa be és gyakoroltassa azokat a mozdulatokat, amelyekkel forduló közben a golyó középen tartható.

I/4 Fel- és leszállás tanulása

Felszállás szám: 10
Hely: iskolakör
Cél: a növendék tanulja meg önállóan végrehajtani a forgószárny előpörgetését, a felszállást, gyakorolja az iskolakör felépítését, a behelyezkedést a leszállás pontos kiszámítását és a kilebegtetett leszállás végrehajtását.

Végrehajtás módja: az oktató fokozatosan tanítsa meg a növendéket először a felszállás, majd a leszállás önálló végrehajtására, az iskolakör felépítésére és a leszállás kiszámításának fogásaira. A leszállást igyekezzenek mindig a leszálló jel mellé végrehajtani. Mutassa be, majd a növendékkel

gyakoroltassa a felszállás szakaszait: a nekifutást, elemelkedést, föld feletti sebességgyűjtést és az emelkedést gondosan ügyelve a vízszintes repülési helyzet tartására és a pontos iránytartásra. A leszállás tanításakor az oktató mutassa be a talaj feletti o,3-0,5 méteren végrehajtott áthúzással a kilebegtetett helyzetet, majd a növendék is hajtson végre alacsony áthúzásokat a talajközei repülés gyakorlása céljából. Az oktató mutassa be, majd a növendékkel is gyakoroltassa a leszállás szakaszait: siklás, siklószög megtörése, kilebegtetés, kigurulás. Közben az eddig tanult többi elemet is gyakorolják, az iskolakör pontos felépítésével együtt.
Követelmény: a növendék önállóan tudja végrehajtani a forgószárny előpörgetését a felszállást és leszállást. Pontosan tartsa az irányt és sebességet, szabályos fordulókat hajtson végre, szálljon fel- és le önállóan.
Megjegyzés: a növendék nekifutás és kigurulás közben 10 foknál kisebb irányeltérésekkel tartsa az irányt, a kilebegtetést a megfelelő pillanatban kezdje, és olyan magasságon és ütemben csökkentse a sebességet, hogy az autogiro ne emelkedjen a talajtól el.

I/5 Iskolakör gyakorlása

Felszállás szám: 10
Hely: iskolakör
Cél: a növendék tanulja meg önállóan végrehajtani a felszállást, az iskolakör felépítését, a behelyezkedést a leszállás pontos kiszámítását és a kilebegtetett leszállás végrehajtását.
Végrehajtás módja: az oktató fokozatosan tanítsa meg a növendéket a teljes iskolakör önálló végrehajtására, a felszállás, a leszállás önálló végrehajtására. Gyakorolják az iskolakör önálló felépítését és a leszállás kiszámításának fogásait. A leszállást igyekezzenek mindig a leszálló jel mellé végrehajtani. Tovább gyakoroltassa a felszállás szakaszait: a nekifutást, elemelkedést, föld feletti sebességgyűjtést és az emelkedést gondosan ügyelve a vízszintes szárnyakra és a pontos iránytartásra. Az oktató mutassa be, majd a növendékkel is gyakoroltassa a leszállás szakaszait: siklás, siklószög megtörése, kilebegtetés, kigurulás gondosan ügyelve a vízszintes szárnyakra és a pontos iránytartásra. Közben az eddig tanult többi elemet is gyakorolják, az iskolakör pontos felépítésével együtt.
Követelmény: a növendék önállóan tudja végrehajtani az egész iskolakört a felszállást és a pontos, leszálló jel melletti leszállást. Pontosan tartsa az irányt és sebességet, szabályos fordulókat hajtson végre, szálljon fel- és le önállóan.
Megjegyzés: a növendék nekifutás és kigurulás közben 10 foknál kisebb irányeltérésekkel tartsa az irányt, a kilebegtetést a megfelelő pillanatban kezdje, és olyan magasságon és ütemben csökkentse a sebességet, hogy az autogiro ne emelkedjen a talajtól el.

I/6 Kiszámítás hibáinak kijavítása

Felszállás szám: 8
Hely: iskolakör
Cél: megtanítani a növendéket a behelyezkedés és a kiszámítás hibáinak felismerésére, a hibák kijavításának módjára.
Végrehajtás módja: az oktató mutassa be, hogyan lehet felismerni a behelyezkedés és kiszámítás hibáit, és hogyan lehet azokat kijavítani. A növendék gyakorolja a gázzal való helyesbítés (húzatás) végrehajtását, valamint a magasság leadását. Gyakorolják a magas kilebegtetés korrigálását, a második körre való továbbrepülést az átstartolást.
Követelmény: a növendék önállóan ismerje fel a leszállás kiszámításánál és a leszállásnál előforduló hibákat, és képes legyen azokat önállóan kijavítani.
Megjegyzés: a feladatot különböző szélerősségeknél és oldalszélben is végre kell hajtani.

I/7 360 fokos fordulók gyakorlása

Felszállás szám: 2
Hely: légtér
Cél: megtanítani a növendéket a 30, 45 fokos bedöntésű fordulók és spirálok végrehajtására vízszintesen, emelkedve és süllyedve mindkét oldalra.
Végrehajtás módja: az oktató jelölje ki a gyakorló légteret és a felszállást, iskolakörről való kisorolást és a kijelölt légtérbe való emelkedést a növendék hajtsa végre. A légtérben az oktató mutassa be a

különböző bedöntésű fordulókat és spirálokat vízszintesen emelkedve és süllyedve a növendék pedig gyakorolja. Az oktató mutassa be milyen kormánymozdulatokkal lehet a kifelé és a befelé csúszó fordulókat korrigálni a növendék pedig gyakorolja a keresztdőlésmérő golyó középen tartását különböző bedöntésű fordulók és spirálok végrehajtása közben.
Követelmény: a növendék sajátítsa el a csúszásmentes fordulók és spirálok pontos végrehajtását különböző bedöntésekkel, vízszintesen, emelkedve és süllyedve.
Megjegyzés: a jobb és bal irányú fordulóknál keletkező ellentétes irányú bólintó nyomatékok korrigálása váljon automatikussá.

I/8 Váltott fordulók gyakorlása

Felszállás szám: 2
Hely: légtér
Cél: megtanítani a növendéket a váltott fordulók és a spirál váltás csúszásmentes végrehajtására.
Végrehajtás módja: az oktató jelölje ki a gyakorló légteret és a felszállást, iskolakörről való kisorolást és a kijelölt légtérbe való emelkedést a növendék hajtsa végre. A légtérben az oktató mutassa be hogyan kell a váltott fordulókat és a spirál váltást végrehajtani. Mutassa be a csúszásmentes forduló váltáshoz, spirál váltáshoz szükséges kormánymozdulatokat, hívja fel a figyelmet az adott típus sajátosságaira a tehetetlenség mértékére a harmonikus kormánymozdulatokra.
Követelmény: a növendék sajátítsa el a csúszásmentes forduló és spirál váltáshoz szükséges kormánymozdulatokat legyen képes a feladat önálló végrehajtására.
Megjegyzés: a második felszállásnál kijelölt vonalas tereptárgyra merőlegesen és annak irányába is hajtsanak végre vízszintes nyolcasokat. A növendék legyen képes helyzetét a levegőben pontosan meghatározni.

I/9 Repülés minimális és maximális sebességgel

Felszállás szám: 2
Hely: légtér
Cél: a növendék tanulja meg a repülőgép vezetését a típus teljes sebesség tartományában.
Végrehajtás módja: az oktató jelölje ki a gyakorló légteret és a felszállást, iskolakörről való kisorolást és a kijelölt légtérbe való emelkedést a növendék hajtsa végre. A légtérben az oktató mutassa be a minimális sebességgel való repülést, egészen a nulla előrehaladási sebességgel való függőleges autórotálásig, majd a típus teljes sebesség tartományát beleértve a maximális (V_{NE}) sebességet is. Hívja fel a növendék figyelmét a manőverező maximális sebesség (V_A) jelentőségére. A növendék gyakorolja a kis és nagy sebességű repülést a függőleges autorotálást, műszer nélkül is ismerje fel az utazó sebességet a minimális sebességet a maximális manőverező sebességet és a maximális sebességet.
Követelmény: a növendék biztonságosan vezesse az autogirot a típus teljes sebességtartományán belül. Szerezzen gyakorlatot a függőleges autorotálásban a különböző sebességek felismerésében.
Megjegyzés: A függőleges autórotálást minimum 300 méter magasságon be kell fejezni! 300 méter magasság alatt az engedélyezett minimális sebesség: 30 km/óra.

I/10 Motorleállítás imitálása

Felszállás szám: 1
Hely: légtér
Cél: a növendék ismerje meg a motor levegőben való leállításának imitálását (levett gázzal történő repülés), az imitált álló motorral való repülést.
Végrehajtás módja: a feladat csak a repülőtér munkaterülete feletti légtérben hajtható végre! A felszállást, iskolakörről való kisorolást és a légtérbe való emelkedést a növendék hajtsa végre. A légtérben az oktató mutassa be a motor leállításának imitálását, az imitált álló motoros repülést. Hívja fel a növendék figyelmét a típus sajátosságaira az esetleges újraindításnál észlelhetô fejnehéz, vagy faroknehéz nyomatékra. A növendék gyakorolja a motor leállításának imitálását, az imitált álló motoros repülést és a motor újraindítását elméletben.
Követelmény: a növendék legyen képes a motor váratlan leállásakor is biztonságosan vezetni az autogirot és a Légi üzemeltetési utasításban meghatározottak szerint a levegőben újra indítani a motort.
Megjegyzés: a növendék kellő gyakorlása után az oktató légtérben váratlanul is imitálja a motor leállítást, figyelje meg és értékelje a növendék tevékenységét.

I/11 Leszállás imitált álló motorral

Felszállás szám: 6
Hely: iskolakör
Cél: a növendék tanuljon meg imitált álló motorral repülni, behelyezkedni és leszállni.
Végrehajtás módja: az oktató mutassa be az iskolakör különböző helyeiről - második forduló, hosszúfal, harmadik forduló – imitált álló motorral a behelyezkedést és leszállást, a növendék pedig gyakorolja először úgy, hogy a motor teljesítményét maga állítja alapra. Kellő gyakorlás után az oktató váratlanul imitálja a motor leállítást, és a növendék igyekezzen imitált álló motorral úgy behelyezkedni és leszállni, hogy a repülőtér munkaterületén érjen földet.
Követelmény: a növendék képes legyen imitált álló motorral úgy behelyezkedni és leszállni, hogy a repülőtér munkaterületén érjen földet. Imitált álló motorral is szabályos kilebegtetett leszállást hajtson végre.
Megjegyzés: a repülőgép motorja bármikor leállhat, ezért a repülési pályát a levegőben mindig úgy kell megtervezni, hogy bármely pontjáról álló motorral a leszállást biztonságosan végre lehessen hajtani. A feladat végrehajtása során az oktató csak olyan helyen imitáljon motor leállítást, ahonnan a leszállást a munkaterületen belül biztonságosan végre lehet hajtani!

I/12 Repülés letakart műszerfallal

Felszállás szám: 3
Hely: iskolakör
Cél: a növendék tanulja meg az autogirot biztonságosan vezetni a műszerek jelzéseinek ismerete nélkül is. Legyen képes bármelyik műszer esetleges meghibásodása esetén is biztonságosan befejezni a repülést és leszállni.
Végrehajtás módja: a felszállás után az oktató takarja el a pilótajelölt elöl a műszerfalat. Repülés közben az autogiro sebességét és helyzetét a horizonthoz viszonyítva látás és egyensúly érzékelő szervünk nyújtotta információk birtokában ítéljük meg, további segítség a hallás mely szintén a sebességről, de a motor fordulatszámáról is tájékoztat. A műszerek leolvasásával csak ellenőrizzük információink helyességét. Bizonyos gyakorlat után már nem elengedhetetlenül fontos a műszerek időnkénti leolvasása. Az autogiro pilótának nappal, jó időben csak érzékszerveire hagyatkozva is tudni kell repülni. A feladat ennek gyakorlása, illetve ellenőrzése. Az oktató állapítsa meg, rendelkezik-e már a növendék akkora gyakorlattal, hogy a műszerek leolvasása nélkül is képes a biztonságos repülés végrehajtására.
Követelmény: a növendék legyen képes letakart műszerfallal, a műszerek jelzéseinek ismerete nélkül is biztonságosan repülni, szabályos iskolakört felépíteni és leszállni.
Megjegyzés: az első felszállásoknál az oktató segítsen, figyelmeztessen az esetleges hibákra, de a feladat akkor tekinthető végrehajtottnak, ha segítség nélkül képes a növendék végrehajtására. A műszerfal eltakarását technikailag úgy kell megoldani, hogy repülés közben is kezelhető legyen és csak a pilótajelölt ne lássa a műszereket.

I/13 Gyakorló légtér repülés

Felszállás szám: 2
Hely: légtér
Cél: az oktató határozza meg mit kell a légtérben gyakorolni, figyelembe véve, hogy a növendék melyik feladat végrehajtásában gyengébb. Alapvető cél felkészíteni a növendéket az első egyedül repülésre.
Végrehajtás módja: a feladatot akkor is végre kell hajtani, ha a növendék eddig mindent hibátlanul hajtott végre. Az oktató és a növendék ebben az esetben közösen határozzák meg az eddigi feladatok közül melyik szorul még további gyakorlásra. Az oktató már maximum csak szóban adhat tanácsokat, a növendék teljesen önállóan tevékenykedjen. Amennyiben az oktatónak az autogiro vezetésébe be kell avatkozni, mert a növendék veszélyes helyzetet hozott létre, a feladatot meg kell ismételni.
Követelmény: a növendék legyen képes a felszállástól a leszállásig önállóan tevékenykedni, az autogirot biztonságosan vezetni, a meghatározott feladatot önállóan végrehajtani.
Megjegyzés: az oktató követelje meg az idővel való gazdálkodást is, a növendék a feladatot a meghatározott időn belül plusz, mínusz 3 perc eltéréssel képes legyen befejezni.

I/14 Gyakorló iskolakör repülés

Felszállás szám: 6
Hely: iskolakör
Cél: első egyedül repülés előtti ellenőrző repülésre felkészülni a még esetlen gyengébben végrehajtott feladatokat gyakorolni, az autogiro vezetési technikát finomítani.
Végrehajtás módja: az oktató határozza meg a feladatot és a növendék teljesen önállóan tevékenykedjen. Az oktató már maximum csak szóban adhat tanácsokat, a növendék teljesen önállóan tevékenykedjen. Amennyiben az oktatónak az autogiro vezetésébe be kell avatkozni, mert a növendék veszélyes helyzetet hozott létre, a feladatot meg kell ismételni. Mindkét irányba hajtsanak végre szabályos, jel melletti leszállással befejezett iskolaköröket és az oktató csak a földön értékelje a növendék tevékenységét. Repülés technikai készsége alapján az oktató ítélje meg, hogy a növendék ellenőrző repülésre bocsátható, vagy még további gyakorlás szükséges.
Követelmény: a növendék legalább az utolsó három iskolakört teljesen hibátlanul az oktató segítsége nélkül építse fel úgy, hogy a jel mellett, illetve attól 30 méteren belül ért földet szabályos kilebegtetéssel és a tervezett repülési időt is egy-két perc hibával pontosan tartotta.
Megjegyzés: az oktató vegye figyelembe az adott időjárási helyzetet és az esetleges hibákat ennek megfelelő szigorúsággal értékelje.

I/15 Ellenőrző repülés

Felszállás szám: 3
Hely: iskolakör és légtér
Cél: ellenőrizni a növendék felkészültségét az egyedülrepülés előtt.
Végrehajtás módja: a növendék egy jobb és egy bal iskolakört hajt végre, majd egy légtérrepülést. Az oktató a felszállások előtt meghatározza a feladatot és repülés közben megfigyeli a növendék tevékenységét. Csak veszélyes repülési helyzetben avatkozik közbe, egyébként a növendék teljesen önállóan tevékenykedik az eddig tanultaknak megfelelően. Az oktató az ellenőrző repülések során állapítsa meg, hogy a növendék felkészültsége elérte azt a szintet, hogy egyedül repülésre engedhető.
Követelmény: a növendék kialakult repülés technikai készségei, elméleti és gyakorlati felkészültsége alapján kifogástalanul tudja a repülőgépet vezetni, bármilyen hibát helyesen ki tud javítani és helyes elhatározásra jutni, ha a motor a repülés bármelyik fázisában leáll.
Megjegyzés: az oktató győződjön meg arról, hogy az autogiro vezetés technikája a növendéknél készség szintre fejlődött.

I/16 Iskolakör repülése egyedül

Felszállás szám: 12
Hely: iskolakör
Cél: a növendék egyedül gyakorolja a jobb és bal irányú iskolakör repülését.
Végrehajtás módja: az oktató a földi előkészítés után pontosan határozza meg a feladatot, majd a földről figyelje a végrehajtást. Minden egyes iskolakör végrehajtását szóban részletesen értékeljen ki, az esetleges hibákat azok kijavításának módját beszéljék meg. Az oktató adjon lehetőséget arra, hogy a növendék maga értékelje tevékenységét. Az oktató mindkét irányba hajtasson végre iskolaköröket a növendékkel.
Követelmény: a növendék pontosan az eddig tanultak szerint hajtsa végre az iskolaköröket a jel melletti kilebegtetett leszállással érjen földet.
Megjegyzés: amennyiben az autogiron van rádió az első két felszállásnál a növendék csak hallgassa az esetleges utasításokat, majd a rádiózás szabályainak megfelelően forgalmazzon a repülés vezetővel.

I/17 Légtér repülése egyedül

Felszállás szám: 4
Hely: légtér
Cél: a növendék egyedül gyakorolja a légtérben az oktató által meghatározott feladatokat az eddig tanultaknak megfelelően.
Végrehajtás módja: az oktató földi előkészítés keretében pontosan határozza meg minden egyes felszállásnál a feladatot, a korábban légtérben végrehajtott feladatok közül, majd a földről figyelje annak végrehajtását és megbeszélés keretében minél részletesebben beszéljék meg a növendék és az oktató által tapasztaltakat. A végrehajtás során a növendék mindig iskolakörről soroljon ki a meghatározott légtérbe és onnan az iskolakörre soroljon be a feladat végrehajtása után.
Követelmény: a növendék pontosan hajtsa végre a feladatot a felszállástól a leszállásig. A feladat csak akkor fogadható el, ha az iskolakör elemeit a pontos jelleszállást is elfogadhatóan hajtotta végre, nem csak a légtérben tevékenykedett helyesen. Követelmény az oktató által meghatározott repülési idô pontos tartása is. A még elfogadható differencia +;- 3 perc.
Megjegyzés: ha erre lehetőség van a növendék használja a rádiót és az előírásoknak megfelelően forgalmazzon.

I/18 Leszállás levett gázzal

Felszállás szám: 3
Hely: iskolakör
Cél: a növendék egyedül is gyakorolja az imitált álló motoros repülést és leszállást, úgy hogy húzatás nélkül levett gázzal helyezkedik be és száll le.
Végrehajtás módja: az oktató a földi előkészítés után pontosan határozza meg a feladatot, majd a földről figyelje a végrehajtást. Minden egyes iskolakör végrehajtását kiemelten a leszállás kiszámítását és a leszállást szóban részletesen értékeljen ki, az esetleges hibákat azok kijavításának módját beszéljék meg. Az oktató adjon lehetőséget arra, hogy a növendék maga értékelje tevékenységét. A növendék mindkét irányba hajtson végre iskolaköröket és először a negyedik forduló után, majd az iskolakör különböző pontjain vegye le a gázt és gázadás nélkül helyezkedjen be, szálljon le.
Követelmény: a növendék képes legyen az iskolakör bármely helyéről imitált álló motorral (levett gázzal) úgy behelyezkedni és leszállni, hogy a jelnél, vagy maximum 30 méterre a jeltől érjen földet. Levett gázzal is szabályos kilebegtetett leszállást hajtson végre.

I/19 Standard forduló gyakorlása

Felszállás szám: 6
Hely: iskolakör
Cél: a növendék az oktató segítségével tanulja meg a standard forduló végrehajtását és gyakorolja azt.

Végrehajtás módja: az oktató felszállás után vegye át az autogiro vezetését és az első forduló helyén mutassa be a standard forduló végrehajtását, húzzon át a repülőtér felett majd a negyedik forduló helyén mutassa be a másik oldalra is. Ezután a növendék is hajtsa végre és gyakorolja a feladatot.
Követelmény: a növendék legyen képes a standardfordulóval való megközelítések végrehajtására.
Megjegyzés: a feladat végrehajtását mindkét oldalra gyakorolni kell. A feladat végrehajtása során az oktató az autogiron tartózkodik.

I/20 Leszállás hátszélben

Felszállás szám: 2
Hely: iskolakör
Cél: bemutatni és a növendékkel is gyakoroltatni a leszállást hátszélben.
Végrehajtás módja: a felszállás után az oktató az első forduló helyén standard fordulót hajt végre, majd a 180 fokos visszafordulás után hátszélben száll le. Visszagurulnak a startra és a növendék is gyakorolja a leszállást hátszélben.
Követelmény: a növendék ismerkedjen meg a hátszeles leszállás viszonyaival, ha esetleg motor leállás miatt hátszélben kell leszállnia, ez ne érje meglepetésként.
Megjegyzés: az utóbbi két feladat végrehajtásához az oktató ismét visszaül a gépbe és a feladatok bemutatásán és gyakoroltatásán kívül azt is figyelje meg, hogy a növendék az egyedül repülések során nem vett-e fel valamilyen rossz szokást, vagy nem követ-e el rendszeresen valamilyen hibát. A feladat végrehajtása során a szélerősség: 2 m/sec!

I/21 Útvonalrepülés 25 km-es körzeten belül

Felszállás szám: 1
Hely: útvonal
Cél: megtanítani a növendéket az iránytű szerinti útvonal repülés előkészületeire és végrehajtására 25 km-es körzeten belül
Végrehajtás módja: a földi előkészítés során megbeszélik az útvonalrepülés előkészületeit, és közösen felkészülnek egy 25 km-es körzeten belüli legalább három forduló pontos útvonalra. Elkészítik a szükséges számításokat, méréseket, előkészítik a térképet és kitöltik a feladatlapot majd a növendék az oktató segítségével annak felügyelete mellett, végrehajtja a gyakorlatot.
Követelmény: a növendék ismerje meg, hogyan kell előkészülni az útvonalrepülésre és azt végrehajtani:
- előkészíteni a térképet, azon a szükséges méréseket elvégezni,
- kiszámítani az egyes útvonal szakaszok repülési irányát és repülési idejét,
- kitölteni a feladat lapot
- hogyan kell a tereptárgyakat és a térképet azonosítani,
- végrehajtani az útvonalrepülést iránytű szerint és a térkép és a látott tereptárgyak azonosításával
Megjegyzés: a feladat végrehajtása után közösen értékeljék a tapasztaltakat

I/22 Szoktató útvonalrepülés 25 km-es körzeten kívül

Felszállás szám: 2
Hely: útvonal
Cél: megtanítani a növendéket az iránytű szerinti útvonal repülés előkészületeire és végrehajtására, gyakoroltatni az eltévedés esetén szükséges teendőket
Végrehajtás módja: a földi előkészítés során megbeszélik az útvonalrepülés előkészületeit, és közösen felkészülnek egy legalább három forduló pontos, 25 km-es körzeten kívüli útvonalra. Elkészítik a szükséges számításokat, méréseket, előkészítik a térképet és kitöltik a feladatlapot. Az oktató bejelenti az útvonal repülés megkezdését, majd a növendék az oktató segítségével annak felügyelete mellet végrehajtja a gyakorlatot. Az oktató a gyakorlatban is bemutatja, hogy eltévedés esetén mi a teendő, hogyan lehet visszaállítani a tájékozódást.

Követelmény: a növendék ismerje meg, hogyan kell egy útvonalat megtervezni és a repülési tervet leadni, előkészülni az útvonalrepülésre és azt végrehajtani:
- előkészíteni a térképet, azon a szükséges méréseket elvégezni,
- kiszámítani az egyes útvonal szakaszok repülési irányát és repülési idejét,

- kitölteni a feladatlapot
- hogyan kell a tereptárgyakat és a térképet azonosítani,
- végrehajtani az útvonalrepülést iránytű szerint és a térkép és a látott tereptárgyak azonosításával

Megjegyzés: a második útvonalrepülés során az oktató csak eltévedés, vagy veszélyes repülési helyzetben avatkozzon közbe

I/23 Útvonalrepülés 25 km-es körzeten belül egyedül

Felszállás szám: 1
Hely: útvonal
Cél: a növendéket egyedül gyakorolja az iránytű szerinti útvonal repülés előkészületeit és végrehajtását 25 km-es körzeten belül.
Végrehajtás módja: a földi előkészítés során megbeszélik az útvonalrepülés előkészületeit és végrehajtását, majd a növendék önállóan felkészül egy 25 km-es körzeten belüli legalább három forduló pontos útvonalra. Elkészíti a szükséges számításokat, méréseket, előkészíti a térképet és kitölti a feladatlapot. Az oktató értékeli a felkészülést, kijavítja az esetleges hibákat, majd a növendék önállóan végrehajtja a gyakorlatot.
Követelmény: a növendék tudja, hogyan kell előkészülni az útvonalrepülésre és azt végrehajtani:
- előkészíteni a térképet, azon a szükséges méréseket elvégezni,
- kiszámítani az egyes útvonal szakaszok repülési irányát és repülési idejét,
- kitölteni a feladatlapot
- hogyan kell a tereptárgyakat és a térképet azonosítani,
- végrehajtani az útvonalrepülést iránytű szerint és a térkép és a látott tereptárgyak azonosításával

Megjegyzés: az oktató a feladat végrehajtása során végig legyen rádió kapcsolatban a növendékkel, fogadja jelentéseit, de csak a legszükségesebb mértékben segítsen

I/24 50 km-es útvonalrepülés

Felszállás szám: 2
Hely: útvonal
Cél: útvonal repülés gyakorlása oktatóval egyenes vonalú leszállás nélküli egy forduló pontos útvonal repülés során
Végrehajtás módja: a növendék önállóan felkészül az oktató által meghatározott útvonalra, elkészíti a szükséges méréseket és számításokat, kitölti a feladatlapot és a repülési tervet. Az oktató ellenőrzése és az esetleges hibák kijavítása után leadja a repülési tervet, előkészül az útvonal végrehajtására, bejelenti a feladat megkezdését, majd önállóan végrehajtja azt. Az oktató a gépben foglal helyet, de a növendék önállóan tevékenykedik. Az oktató csak a leszállás után a földön értékeli a feladat végrehajtását.
Követelmény: a növendék a legnagyobb önállóságot tanúsítsa. Az oktató csak a felkészülést ellenőrizze és a repülés során pedig közbeszólás nélkül figyelje meg a feladat végrehajtását. Ha szükséges az oktató jegyzetelje le megfigyeléseit és csak a végrehajtás után értékelje a feladatot.
Megjegyzés: a szabályos rádió forgalmazás is a növendék feladata, az oktató csak a legszükségesebb esetben szóljon közbe.

I/25 100 km-es útvonalrepülés

Felszállás szám: 2
Hely: útvonal
Cél: útvonal repülés gyakorlása oktatóval egyenes vonalú útvonalon idegen repülőtéren végrehajtott leszállással.

Végrehajtás módja: a növendék önállóan felkészül az oktató által meghatározott legalább 100 km hosszú útvonalra, elkészíti a szükséges méréseket és számításokat, kitölti a feladat lapot és a repülési tervet. Az oktató ellenőrzése és az esetleges hibák kijavítása után leadja a repülési tervet, előkészül az útvonal végrehajtására, bejelenti a feladat megkezdését, majd önállóan végrehajtja azt. A cél repülőtéren bejelentkezik és a rádión keresztül kapott tájékoztatás szerint besorol és leszáll. Az oktató a gépben foglal helyet, de a növendék önállóan tevékenykedik. Az oktató csak a leszállás után a földön értékeli a feladat végrehajtását, segít az idegen repülőtéren való tevékenység végrehajtásában.

Követelmény: a növendék a legnagyobb önállóságot tanúsítsa. Az oktató csak a felkészülést ellenőrizze és a repülés során pedig közbeszólás nélkül figyelje meg a feladat végrehajtását. Ha szükséges az oktató jegyzetelje le megfigyeléseit és csak a végrehajtás után értékelje a feladatot.
Megjegyzés: a szabályos rádió forgalmazás is a növendék feladata, az oktató csak a legszükségesebb esetben szóljon közbe.

I/26 150 km-es útvonal repülése leszállással

Felszállás szám: 2
Hely: útvonal
Cél: a növendék gyakorolja az útvonalrepülést, hosszabb távolságon.
Végrehajtás módja: az útvonalakat úgy határozza meg az oktató, hogy fordulópont és idegen repülőtéren való leszállás, majd hazarepülés is szerepeljen bennük. A növendék a megadott feladatnak megfelelően készüljön fel, készítse el a repülési terveket és önállóan hajtsa azokat végre. A második útvonalat egyedül hajtsa végre, ha az elsőt az oktató legalább megfelelőre értékelte.
Követelmény: a növendék hiba nélkül készüljön fel és tevékenykedjen a repülés előkészítése során. Önállóan hajtsa végre a feladatot, pontosan tartva a magasságot a számításnál figyelembe vett sebességet, az irányokat, az útvonal szakaszokat. Időben ismerje fel a tájékozódási pontokat, forduló pontokat. Szabályosan hagyja el az iskolakört és helyi légteret, lépjen be az idegen repülőtér légterébe, soroljon be és szálljon le. Az idegen repülőtéren önállóan ténykedjen.
Megjegyzés: a feladat akkor tekinthető befejezettnek, ha az egyedüli útvonal repülést is sikeresen végrehajtotta a növendék.

I/27 Vizsga előtti gyakorló légtérrepülés

Felszállás szám: 1
Hely: légtér
Cél: vizsga előtti gyakorlás a légtérben az oktató megítélése szerint egyedül, vagy oktatóval.
Végrehajtás módja: azokat a feladatokat kell gyakorolni, amelyek korábban gyengébben mentek. Az oktató határozza meg a feladatot és végrehajtását csak akkor fogadja el, ha a növendék hiba nélkül végrehajtotta. Meg kell követelni az eddig tanultak szerinti, pontos, hiba nélküli végrehajtást.
Követelmény: a növendék készség szinten tudja a repülőgépet vezetni és pontosan a meghatározott feladatot végrehajtani a meghatározott repülési időt tartani.
Megjegyzés: ha az oktató szükségesnek tartja, a feladatot többször ismételtesse meg a vizsga előtt már több gyakorlásra nincs lehetőség.

I/28 Gyakorlás iskolakörön

Felszállás szám: 4
Hely: iskolakör
Cél: vizsga előtti gyakorlás iskolakörön az oktató megítélése szerint egyedül, vagy oktatóval.
Végrehajtás módja: az oktató ismételten magyarázza el a vizsga követelményeket és az esetleges hibákra is hívja fel a figyelmet. Az iskolakör végrehajtásának valamennyi elemét gyakorolják felkészülve esetleges motorleállás imitálására is. Ha a levett gázzal való behelyezkedés és leszállás nem megy kifogástalanul azt is gyakorolni kell.
Követelmény: a növendék készség szinten tudja az autogirot vezetni és pontosan a meghatározott feladatot végrehajtani a meghatározott repülési időt tartani.

I/29 Hatósági gyakorlati vizsga

3. függelék

Az autogiro repülés-oktatói jogosítás (FI(AG)) gyakorlati képzése

1. A gyakorlati kiképzés földi előkészítésből és repülésekből áll. Minden egyes feladatot földi előkészítés előz meg melynek helye és időtartama nincs meghatározva, de a repülési feladat végrehajtásának napján kell végrehajtani. Ha aznap a repülés elmaradt a földi előkészítést a repülés

előtt meg kell ismételni. A földi előkészítés során az oktatójelölttel meg kell ismertetni a következő repülési feladatot, annak célját és a végrehajtás módját a követelményt és az értékelés szempontjait. Végre kell hajtani a repülés földi lejátszását. Az oktató győződjön meg arról, hogy az oktatójelölt milyen szinten érti és ismeri elméletben a feladatot.

2. A gyakorlati kiképzés megkezdése előtt az oktatójelöltet meg kell ismertetni a típus Műszaki üzemeltetési és Légi üzemeltetési utasításával és a kiképzés alatt gyakoroltatni kell ezen utasításban előírt gyakorlati munkákat, amennyiben a továbbképzéshez használt típus az oktató jelöltnek még nem típusa. A Légi üzemeltetési utasításban foglaltak ismeretéből elméleti és gyakorlati vizsgát kell tenni. A Műszaki üzemeltetési utasításban foglaltak ismeretéből az átképzés befejeztével kell elméleti és gyakorlati vizsgát tenni addig csak az oktatója ellenőrzésével végezhet műszaki munkát az oktató jelölt. Ha a kiképzés alatt típust kell váltani, értelemszerűen a típus ismereti felkészítést és vizsgákat meg kell ismételni.

3. Az üzemeltetési utasításban foglaltak szerint gyakorolni kell a repülés előtti előkészítést, a motorindítást, motor próbát, a forgószárny előpörgetését, gurulást, motor leállítást, a forgószárny fékezését. A földön, imitálva, gyakorolni kell a gép ejtőernyővel való elhagyását, vagy ha a repülőgép visszatérítő berendezéssel van felszerelve annak működtetését. Gyakorolni kell a startvizsga és a repülés utáni ellenőrzés végrehajtását.

4. Az oktató-jelölt ismerje meg a típus oktató ülésének berendezéseit, sajátítsa el még a földön a repülések végrehajtásához szükséges elméleti és gyakorlati ismereteket.

5. A kiképzés befejeztével az oktató ismerje az alapfokú kiképzés feladatait azok oktatásának módszertanát és az egyes oktatási feladatokat a gyakorlatban is végre tudja hajtani. Rendelkezzen középfokú elméleti ismeretekkel és az elméleti ismereteket alapfokon oktatni is tudja. Ismerje a pedagógiai alapismereteket és a didaktikai, valamint a módszertani ismereteit a gyakorlatban is tudja alkalmazni. Ismerje az oktatásra alkalmazott típust annak Légi és Műszaki üzemeltetési utasítását az utasításokban foglaltakat a gyakorlatban is végre tudja hajtani és hajtatni. Rendelkezzen olyan repülés technikai gyakorlati felkészültséggel, amely a biztonságos repülés végrehajtására valamint annak oktatására alkalmassá teszi.

6. Repülési feladatok

III/1 Szoktató repülés oktatása

Felszállás szám: 2
Hely: iskolakör és légtér
Cél: az oktató jelölt tanulja meg a pilóta jelölttel helyesen érzékeltetni a repülést, megismertetni a repülőteret és a repülőtér helyét meghatározó tereptárgyakat és iránypontokat, felhívni a figyelmét az esetleges akadályokra. Megismertetni a kormányszervek és a gázkar működését a levegőben és az autogiro reagálását a különböző kormánymozdulatokra. Tanulja meg megfigyelni a pilótajelölt viselkedését a levegőben, repülés közben.
Végrehajtás módja: az autogirot az oktatójelölt vezeti az oktató ülésből mindkét felszállás során. Az első felszállás után egy iskolakört hajt végre. A második felszállás légtérrepülés. Az oktató a földi előkészítés során megbeszélteket a gyakorlatban is bemutatja majd az oktató jelölt is hajtsa végre a kormányok és a gázkar kitérítés hatásának bemutatását a repülőtér körzetének bemutatását. Az oktatójelölt ne csak a repülésre figyeljen, hanem a másik ülésben helyet foglaló oktató személyes reakcióit is figyelje meg, majd a földön beszéljék meg a tapasztaltakat.

Követelmény: az oktató jelölt készüljön fel a feladat oktatására, tudja az autogirot vezetni és kiszolgálni az oktató ülésből, legyen képes a másik ülésben helyet foglaló személy reakcióira is figyelni.
Megjegyzés: a szoktató repülést nyugodt időjárási körülmények között, jó időben kell végrehajtani. 30 foknál jobban bedöntött fordulókat, meredek emelkedést, siklást t i l o s végrehajtani! Az oktató jelölt tanulja meg, hogy a repülést úgy mutassa be, hogy az ne váltson ki félelmet.

III/2 Egyenesvonalú repülés oktatása

Felszállás szám: 1
Hely: iskolakör
Cél: az oktató jelölt tanulja meg a növendéket megtanítani az autogiro vezetésére egyenes vonalú repülésben. A motor egy adott teljesítményén vízszintes helyzetben az irány és sebesség tartáshoz szükséges kormánymozdulatok megtanítása emelkedő repülésben, vízszintes repülésben és siklásban.
Végrehajtás módja: a felszállás és az elsô forduló után az oktató bemutatja az irány- és sebességtartás oktatása során tapasztalt leggyakoribb hibákat, ezek kormánymozdulatait. Az oktató jelölt javítsa ki a bemutatott hibákat. A fordulókat és a leszállást az oktató jelölt hajtja végre. A gáz kezelésének jellegzetes hibáit is bemutatja az oktató és az oktató jelölt pedig javítja a hibákat.
Követelmény: az oktató jelölt tanulja meg oktatni a repülőgép vezetését egyenes vonalon az első rövidfalon emelkedve, a hosszúfalon vízszintesen repülve, a második rövidfalon pedig süllyedve. Határozott kormánymozdulatokat használjon a gyakorlatban is tudja kijavítani az oktató által imitált hibákat.
Megjegyzés: az oktató igyekezzen minél több gyakorlati tapasztalatot átadni és ezeket a levegőben is bemutatni.

III/3 Fordulók oktatása

Felszállás szám: 2
Hely: iskolakör
Cél: az oktató jelölt tanulja meg, hogyan történik 90 fokos emelkedő, vízszintes és süllyedő fordulók repülésének oktatása a gázkar kezelésének megtanítása
Végrehajtás módja: az oktató jelölt mutassa be az emelkedő, vízszintes és süllyedő csúszásmentes forduló végrehajtási módját. Először 15-20 fokos bedöntéssel, majd 30-35 fokos bedöntéssel forduljanak. Mutassa be a forduló megkezdésekor az új irány meghatározását a fordulóba bevitel, a fordulóban benntartás és a fordulóból való kivétel kormánymozdulatait először ütemesen végrehajtva, majd finomítva a harmonikus kormánymozdulatokat. Mutassa be a gázkar kezelését. Az oktató imitálja a feladat végrehajtása során tapasztalt leggyakoribb hibákat. Az oktató jelölt vegye észre az imitált hibákat és javítsa is ki azokat.
Követelmény: az oktató jelölt szerezzen gyakorlatot a 90 fokos fordulók oktatásában. Vegye észre az oktató által imitált hibákat, és azokat szakszerűen javítsa is ki. Elméletileg is tudja magyarázni az egyes hibákat és azok korrekcióját.
Megjegyzés: az oktató magyarázza el és mutassa be a repült típus sajátosságait a forduló végrehajtása során. Mutassa be és gyakoroltassa azokat a mozdulatokat, amelyekkel forduló közben a golyó középen tartható.

III/4 Fel- és leszállás oktatása

Felszállás szám: 2
Hely: iskolakör
Cél: az oktató jelölt tanulja meg oktatni a felszállást, az iskolakör felépítését, a behelyezkedést a leszállás pontos kiszámítását és a kilebegtetett leszállás végrehajtását.

Végrehajtás módja: az oktató fokozatosan tanítsa meg az oktató jelöltet a felszállás, majd a leszállás oktatására az iskolakör felépítésének és a leszállás kiszámításának fogásaira. A leszállást igyekezzenek mindig a leszálló jel mellé végrehajtani. Mutassa be a leggyakrabban tapasztalt hibákat majd a repülés során imitálja azokat. Az oktató jelölt vegye észre az oktató által imitált hibákat és javítsa is ki azokat.
Követelmény: az oktató jelölt tudja a fel- és leszállást oktatni, időben vegye észre az oktató által imitált hibákat és tudja azokat kijavítani. Tudjon magyarázatot adni a hibákra és kijavításuk módjára.
Megjegyzés: az oktató jelölt viselkedjen oktatóként, az oktató viszont imitálja a növendék hibáit.

III/5 Iskolakör oktatása

Felszállás szám: 4
Hely: iskolakör

Cél: az oktató jelölt tanulja meg oktatni a teljes iskolakört.
Végrehajtás módja: az oktató hajtsa végre az iskolakört, de állandóan hibákat imitálva. Az oktató jelölt vegye észre a hibákat, először szóban jelezze azokat, majd a gyakorlatban is javítsa ki azokat. Fontos, hogy ne vegye át az oktató jelölt a gép vezetését, hanem csak a hibák korrigálására terjedjen ki tevékenysége. Az oktató jelölt a 2. függelék alapján hajtsa végre a földi előkészítést is, valamint értékelje is a végrehajtott feladatot.
Követelmény: az oktató jelölt önállóan tudja oktatni az egész iskolakört, a felszállást és a pontos, leszálló jel melletti leszállást. Azonnal vegye észre az oktató által imitált hibákat és javítsa is ki azokat. Legyen képes megítélni, hogy mikor szükséges közbenyúlni és az autogirot tudja mindig normális repülési helyzetbe visszahozni.
Megjegyzés: a földi előkészítés végrehajtását és a feladat értékelését is gyakorolják.

III/6 Kiszámítás, behelyezkedés oktatása

Felszállás szám: 2
Hely: iskolakör
Cél: megtanítani az oktató jelöltet a behelyezkedés és a kiszámítás hibáinak felismerésére, a hibák kijavításának módjára.
Végrehajtás módja: az oktató mutassa be, hogyan lehet felismerni a behelyezkedés és kiszámítás hibáit, és hogyan lehet azokat kijavítani. Az oktató jelölt gyakorolja a gázzal való helyesbítés (húzatás) végrehajtását, a kis sebességgel való repüléssel a magasság leadását. Gyakorolják a magas kilebegtetés korrigálását, a második körre való továbbrepülést, az átstartolást.
Követelmény: az oktató jelölt önállóan ismerje fel a leszállás kiszámításánál és a leszállásnál előforduló hibákat és képes legyen azokat önállóan kijavítani.
Megjegyzés: az oktató imitálja a hibákat az oktató jelölt pedig időben javítsa ki azokat.

III/7 360 fokos fordulók oktatása

Felszállás szám: 1
Hely: légtér
Cél: megtanítani az oktató jelöltet a 30, 45, 60 fokos bedöntésű fordulók és spirálok végrehajtásának oktatására vízszintesen, emelkedve és süllyedve mindkét oldalra.
Végrehajtás módja: az oktató jelölje ki a gyakorló légteret és a felszállást, iskolakörről való kisorolást és a kijelölt légtérbe való emelkedést az oktató jelölt hajtsa végre. A légtérben az oktató mutassa be a különböző bedöntésű fordulókat és spirálokat vízszintesen emelkedve és süllyedve. Az oktató mutassa be milyen kormánymozdulatokkal lehet a kifelé és a befelé csúszó fordulókat korrigálni az oktató jelölt pedig gyakorolja a keresztdőlésmérő golyó középen tartását különböző bedöntésű fordulók és spirálok végrehajtása közben. Az oktató imitáljon hibákat és a növendék korrigálja azokat.
Követelmény: az oktató jelölt sajátítsa el a csúszásmentes fordulók és spirálok pontos végrehajtásának oktatását különböző bedöntésekkel, vízszintesen, emelkedve és süllyedve.
Megjegyzés: autogiroval az engedélyezett maximális bedöntés 60 fok!

III/8 Váltott fordulók oktatása

Felszállás szám: 1
Hely: légtér
Cél: megtanítani az oktató jelöltet a váltott fordulók és a spirál váltás csúszásmentes végrehajtásának oktatására.
Végrehajtás módja: az oktató jelölje ki a gyakorló légteret és a felszállást, iskolakörről való kisorolást és a kijelölt légtérbe való emelkedést az oktató jelölt hajtsa végre. A légtérben az oktató mutassa be hogyan kell a váltott fordulókat és a spirál váltást végrehajtani. Mutassa be a csúszásmentes forduló váltáshoz, spirál váltáshoz szükséges kormány mozdulatokat, hívja fel a figyelmet az adott típus sajátosságaira a tehetetlenség mértékére a harmonikus kormánymozdulatokra. Ezután az oktató imitáljon hibákat, az oktató jelölt pedig javítsa ki ezeket.
Követelmény: az oktató jelült sajátítsa el a csúszásmentes forduló és spirálváltáshoz szükséges kormánymozdulatok pontos végrehajtását és oktatását.
Megjegyzés: a forduló és spirálváltást mindig egy előre meghatározott tereptárgy felett kell gyakorolni.

III/9 Minimális és maximális sebességgel való repülés oktatása

Felszállás szám: 1
Hely: légtér
Cél: az oktató jelölt tanulja meg a repülőgép vezetés oktatását a típus teljes sebesség tartományában.
Végrehajtás módja: az oktató jelölje ki a gyakorló légteret és a felszállást, iskolakörről való kisorolást és a kijelölt légtérbe való emelkedést az oktató jelölt hajtsa végre. A légtérben az oktató mutassa be a minimális sebességgel való repülést majd a típus teljes sebesség tartományát beleértve a maximális (V_{NE}) sebességet is. A minimális sebességgel való repülésnél az oktató mutassa be a függőleges autorotálást az oktató jelölt pedig gyakorolja. Az oktató imitáljon hibákat az oktató jelölt időben vegye ezeket észre és javítsa ki. Az oktató jelölt műszerek nélkül is ismerje fel a repülőgép kritikus sebességeit.
Követelmény: az oktató jelölt biztonságosan vezesse az autogirot a típus teljes sebességtartományán belül. Szerezzen gyakorlatot a különböző sebességek felismerésében és legyen képes a feladat oktatására.

III/10 Motor leállításának és újra indításának oktatása

Felszállás szám: 1
Hely: légtér
Cél: az oktató jelölt ismerje meg a motor levegőben való leállítását az álló motorral való repülést és a motor levegőben való újra indítását, mindezek oktatását.
Végrehajtás módja: a feladatot a repülőtér munkaterülete feletti légtérben kell végrehajtani! A felszállást, iskolakörről való kisorolást és a légtérbe való emelkedést az oktató jelölt hajtsa végre. A légtérben az oktató mutassa be a motor leállítását az álló motoros repülést és a motor levegőben való újra indítását. Hívja fel az oktató jelölt figyelmét a típus sajátosságaira a motor leállításnál és újraindításnál esetleg észlelhetô fejnehéz, vagy faroknehéz nyomatékra. Az oktató jelölt gyakorolja a motor leállítását, az álló motoros repülést és a motor újra indítását. Ezután az oktató imitáljon a feladat végrehajtása során hibákat az oktató jelölt pedig javítsa ki ezeket.
Követelmény: az oktató jelölt legyen képes a motor váratlan leállásakor is biztonságosan vezetni a repülőgépet és a Légi üzemeltetési utasításban meghatározottak szerint a levegőben újra indítani a motort, a feladatot oktatni.
Megjegyzés: a feladatot úgy kell végrehajtani, hogy bármely helyzetből a leszállás álló motorral is végrehajtható legyen a repülőtér munkaterületén belül akkor, ha a motor nem indul újra.

III/11 Levett gázzal való leszállás oktatása

Felszállás szám: 3
Hely: iskolakör

Cél: az oktató jelölt tanulja meg a levett gázzal való repülés, behelyezkedés és leszállás oktatását.
Végrehajtás módja: az oktató mutassa be az iskolakör különböző helyeiről levett gázzal a behelyezkedést és leszállást, az oktató jelölt pedig gyakorolja először úgy, hogy a gázt maga veszi le. Kellő gyakorlás után az oktató váratlanul vegye le a gázt és az oktató jelölt igyekezzen levett gázzal úgy behelyezkedni és leszállni, hogy a repülőtér munkaterületén belül érjen földet. Az oktató imitáljon hibákat az oktató jelölt pedig javítsa ki azokat.
Követelmény: az oktató jelölt legyen képes a feladatot önállóan végrehajtani és oktatni, az oktató által imitált hibákat időben felismerni és kijavítani.
Megjegyzés: az autogiro motorja bármikor leállhat, ezért a repülési pályát a levegőben mindig úgy kell megtervezni, hogy bármely pontjáról álló motorral a leszállást biztonságosan végre lehessen hajtani.

III/12 Letakart műszerfallal való repülés oktatása

Felszállás szám: 2
Hely: iskolakör
Cél: az oktató jelölt tanulja meg az autogirot biztonságosan vezetni a műszerek jelzéseinek ismerete nélkül is. Legyen képes bármelyik műszer esetleges meghibásodása esetén is biztonságosan befejezni a repülést és leszállni. Az oktató jelölt tanulja meg a feladatot oktatni.

Végrehajtás módja: repülés közben az autogiro sebességét és helyzetét a horizonthoz viszonyítva látás és egyensúly érzékelő szervünk nyújtotta információk birtokában ítéljük meg, további segítség a hallás mely szintén a sebességről, de a motor fordulatszámáról is tájékoztat. A műszerek leolvasásával csak ellenőrizzük információink helyességét. Bizonyos gyakorlat után már nem elengedhetetlenül fontos a műszerek időnkénti leolvasása. A repülőgép-vezetőnek nappal, jó időben csak érzékszerveire hagyatkozva is tudni kell repülni. A feladat ennek gyakorlása, illetve ellenőrzése. Az oktató imitáljon letakart műszerfallal repülve hibákat és az oktató jelölt javítsa ki ezeket. Csak az oktató jelölt elöl, kell a műszerfalat letakarni és csak a felszállás után!
Követelmény: az oktató jelölt legyen képes letakart műszerfallal, a műszerek jelzéseinek ismerete nélkül is biztonságosan repülni, szabályos iskolakört felépíteni és leszállni, a feladatot oktatni, az oktató által imitált hibákat időben felismerni és kijavítani.
Megjegyzés: az oktató a növendékek által elkövetett jellegzetes hibákat imitálja.

III/13 Légtér repülés oktatása

Felszállás szám: 1
Hely: légtér
Cél: az oktató határozza meg mit kell a légtérben gyakorolni, figyelembe véve, hogy az oktató jelölt melyik feladat végrehajtásában gyengébb.
Végrehajtás módja: a feladatot akkor is végre kell hajtani, ha az oktató jelölt eddig mindent hibátlanul hajtott végre. Az oktató és az oktató jelölt ebben az esetben közösen határozzák meg az eddigi feladatok közül melyik szorul még további gyakorlásra. Az oktató hajtsa végre a felszállást iskolakörről való kisorolást és a légtérben tervezett feladatot minden egyes elemnél hibákat imitálva. Az oktató jelölt reagáljon a hibákra és szükség esetén javítsa is ki azokat. A légtérben az oktató hozzon létre szélső helyzeteket is és az oktató jelölt hozza a repülőgépet normál repülési helyzetbe. Az iskolakörre besorolást, kiszámítást és leszállást is hibákkal tarkítva az oktató hajtsa végre az oktató jelölt pedig javítsa ki azokat.
Követelmény: az oktató jelölt legyen képes a felszállástól a leszállásig oktatóként önállóan tevékenykedni, a repülőgépet biztonságosan vezetni, a meghatározott feladatot önállóan oktatni.
Megjegyzés: az oktató kövessen el minden olyan hibát melyet oktatása során növendékeinél tapasztalt.

III/14 Ellenőrző repülés végrehajtásának oktatása

Felszállás szám: 3
Hely: iskolakör és légtér

Cél: első egyedül repülés előtti ellenőrző repülés végrehajtásának megismerése és gyakorlása az oktató jelölt részéről.
Végrehajtás módja: az oktató növendékként viselkedik és az első egyedül repülés során a növendékek által elkövetett tipikus hibákat követi el. Az oktató jelölt ismerje fel a hibákat és önállóan döntse el, hogy a feladat végrehajtása elfogadható, vagy meg kell ismételni.
Követelmény: az oktató jelölt legyen képes önállóan eldönteni, hogy melyek azok a hibák, amelyek egyedül repülés során is korrigálhatók és melyek azok a hibák, amelyek elkövetése miatt az ellenőrző repülést meg kell ismételni, illetve melyeknél szükséges még további gyakorlás meghatározása.
Megjegyzés: a növendék repüléséért annak felkészültségéért
teljes egészében az oktatója felelős. Ennek a felelősségnek a tudatában kell az oktatónak dönteni arról, hogy a növendék egyedül repülhet, vagy még további oktató felügyelete melletti gyakorlásra van szüksége.

III/15 Standard forduló oktatása

Felszállás szám: 2
Hely: iskolakör
Cél: az oktató jelölt tanulja meg a standard forduló végrehajtását és oktatását.
Végrehajtás módja: az oktató felszállás után vegye át az autogiro vezetését és az első forduló helyén mutassa be a standard forduló végrehajtását, húzzon át a repülőtér felett majd a negyedik forduló

helyén mutassa be a másik oldalra is. Ezután az oktató jelölt is hajtsa végre és gyakorolja a feladatot, az oktató által imitált hibákat javítsa.
Követelmény: az oktató jelölt legyen képes a szabályos standard forduló végrehajtására és oktatására.
Megjegyzés: a feladat végrehajtását mindkét oldalra gyakorolni kell.

III/16 Hátszélben végrehajtott leszállás oktatása

Felszállás szám: 1
Hely: iskolakör
Cél: az oktató jelölt tanulja meg a hátszélben végrehajtott leszállás oktatását, a növendékek által elkövetett tipikus hibák felismerését és kijavítását.
Végrehajtás módja: a felszállás után az oktató az első forduló helyén standard fordulót hajt végre, majd a 180 fokos visszafordulás után hátszélben száll le. A növendékek tipikus hibáit imitálja és az oktató jelölt pedig ismerje fel ezeket a hibákat és időben javítsa ki.
Követelmény: az oktató jelölt azonnal ismerje fel az oktató által imitált hibákat és szakszerűen javítsa azokat.
Megjegyzés: a feladat végrehajtása során az oktató ne engedje, hogy az oktató jelölt esetleges késlekedése esetén veszélyes repülési helyzet alakuljon ki.

III/17 Útvonalrepülés oktatása 25 km-es körzeten belül

Felszállás szám: 1
Hely: útvonal körzethatáron belül
Cél: felkészíteni az oktató jelöltet az útvonal repülés oktatására
Végrehajtás módja: a földi előkészítés során megbeszélik az útvonalrepülés előkészületeit és közösen felkészülnek egy 25 km-es körzeten belüli legalább három forduló pontos útvonalra. Elkészítik a szükséges számításokat, méréseket, előkészítik a térképet és kitöltik a feladatlapot. Az útvonalat az oktató hajtja végre, hibákat imitálva. Az oktató jelölt időben vegye észre a hibákat és először szóban korrigáljon, majd vegye át az autogiro vezetését és állítsa vissza a normális repülési helyzetet.
Követelmény: az oktató jelölt ismerje meg, hogyan kell előkészülni az útvonalrepülésre és azt oktatni:
- előkészíteni a térképet, azon a szükséges méréseket elvégezni,
- kiszámítani az egyes útvonal szakaszok repülési irányát és repülési idejét,
- kitölteni a feladat lapot
- hogyan kell a tereptárgyakat és a térképet azonosítani,
- végrehajtani az útvonalrepülést iránytű szerint és a térkép és a látott tereptárgyak azonosításával

Megjegyzés: a feladat végrehajtása után közösen értékeljék a tapasztaltakat

III/18 Útvonalrepülés oktatása min.50 km-es útvonalon

Felszállás szám: 1
Hely: útvonal
Cél: megtanítani az oktató jelöltet az iránytű szerinti útvonal repülés előkészületeinek és végrehajtásának oktatására és gyakoroltatni az eltévedés esetén szükséges teendőket
Végrehajtás módja: a földi előkészítés során megbeszélik az útvonalrepülés előkészületeit az oktató jelölt leadja a repülési tervet és közösen felkészülnek egy legalább három forduló pontos útvonalra. Elkészítik a szükséges számításokat, méréseket, előkészítik a térképet és kitöltik a feladatlapot. Az oktató a gyakorlatban is bemutatja, hogy eltévedés esetén mi a teendő, hogyan lehet visszaállítani a tájékozódást, majd ismét eltévedést imitál és az oktató jelölt állítsa vissza a tájékozódást.
Követelmény: az oktató jelölt ismerje meg, hogyan kell egy útvonalat oktatni. A repülési tervet leadni, előkészülni az útvonalrepülésre és azt végrehajtatni:
- előkészíteni a térképet, azon a szükséges méréseket elvégezni,
- kiszámítani az egyes útvonal szakaszok repülési irányát és repülési idejét,
- kitölteni a feladatlapot
- hogyan kell a tereptárgyakat és a térképet azonosítani,
- végrehajtani az útvonalrepülést iránytű szerint és a térkép és a látott tereptárgyak azonosításával
Megjegyzés: az oktató jelölt legyen képes eltévedés esetén önállóan visszaállítani a tájékozódást.

III/19 Hatósági gyakorlati vizsga

11. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyhez adható nemzeti jogosításokra vonatkozó követelmények

Szakszolgálati engedély megnevezése	Szakszolgálati engedélyhez adható jogosítás	Feltételek	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Érvényességi idő
Repülőgép magánpilóta szakszolgálati engedély	mezőgazdasági jogosítás	mezőgazdasági repülésre alkalmas osztály/típusjogosítás	mezőgazdasági jogosítás	XII	2 év
	vontató jogosítás	vontatásos repülésre alkalmas osztály/típusjogosítás	vontató jogosítás	XII	2 év
	terepvontató jogosítás	vontató jogosítás	terepvontató jogosítás	XII	2 év
Repülőgép kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély	mentő jogosítás	mentő repülésre alkalmas osztály/típusjogosítás	mentő jogosítás	XII	2 év
	tűzoltó jogosítás	tűzoltó repülésre alkalmas osztály/típusjogosítás	tűzoltó jogosítás	XII	2 év
	mezőgazdasági jogosítás	mezőgazdasági repülésre alkalmas osztály/típusjogosítás	mezőgazdasági jogosítás	XII	2 év
	vontató jogosítás	vontatásos repülésre alkalmas osztály/típusjogosítás	vontató jogosítás	XII	2 év
	terepvontató jogosítás	vontató jogosítás	terepvontató jogosítás	XII	2 év
Repülőgép légitársasági pilóta szakszolgálati engedély	mentő jogosítás	mentő repülésre alkalmas osztály/típusjogosítás	mentő jogosítás	XII	2 év
	tűzoltó jogosítás	tűzoltó repülésre alkalmas osztály/típusjogosítás	tűzoltó jogosítás	XII	2 év
	mezőgazdasági jogosítás	mezőgazdasági repülésre alkalmas osztály/típusjogosítás	mezőgazdasági jogosítás	XII	2 év
	vontató jogosítás	vontatásos repülésre alkalmas osztály/típusjogosítás	vontató jogosítás	XII	2 év
	terepvontató jogosítás	vontató jogosítás	terepvontató jogosítás	XII	2 év

1. FEJEZET

MENTŐ JOGOSÍTÁS, TŰZOLTÓ JOGOSÍTÁS, MEZŐGAZDASÁGI JOGOSÍTÁS, VONTATÓ JOGOSÍTÁS, TEREPVONTATÓ JOGOSÍTÁS,

1.1. MENTŐ JOGOSÍTÁS

1.1.1. A mentő jogosítás engedélyesének előjogai

A mentő jogosítás engedélyesének joga van mentő repülések végrehajtására.

1.1.2. A mentő jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A mentő jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

1.1.2.1. Életkor

A mentő jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

1.1.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek repülőgép kereskedelmi, vagy repülőgép légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel, érvényes -mentő repülésre alkalmas- osztály, vagy típusjogosítással kell rendelkeznie.

1.1.2.3. Képzési követelmények

1.1.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A repülőgép mentő jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) repülési szabályok,
b) repülőgépismeret,
c) légi üzemeltetés,
d) az adott szakterület sajátosságai (egészségügy)

(2) A repülőgép mentő jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

1.1.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie repülőgépen.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

1.1.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 800 repült órával kell rendelkeznie repülőgépen.

1.1.2.5. Elméleti és jártassági vizsga

1.1.2.5.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a mentő jogosításnak megfelel, az 1.1.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

1.1.2.5.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes repülőgépen mentő repüléseket végrehajtani.

(2) A vizsgarepülést imitált szituációban kell végrehajtani.

1.1.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

1.1.3.1. Érvényességi idő

(1) A mentő jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A mentő jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

1.1.3.2. Meghosszabbítás

(1)Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben félévenként 5 db mentési céllal történő felszállást teljesített, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 1.1.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie mentő jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(A)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá az 1.1.2.5.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania mentő jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(A).

1.1.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 1.1.2.2.-1.1.2.5. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

1.2. TŰZOLTÓ JOGOSÍTÁS

1.2.1. A tűzoltó jogosítás engedélyesének előjogai

A tűzoltó jogosítás engedélyesének joga van tűzoltó repülések végrehajtására.

1.2.2. A tűzoltó jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A tűzoltó jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

1.2.2.1. Életkor

A tűzoltó jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

1.2.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek repülőgép kereskedelmi, vagy repülőgép légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel, érvényes - tűzoltó repülésre alkalmas- osztály, vagy típusjogosítással kell rendelkeznie.

1.2.2.3. Képzési követelmények

1.2.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A repülőgép tűzoltó jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) repülési szabályok,
b) repülőgépismeret,
c) légi üzemeltetés,
d) az adott szakterület sajátosságai (tűzoltó)

(2) A repülőgép tűzoltó jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

1.2.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie repülőgépen.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

1.2.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 400 repült órával kell rendelkeznie repülőgépen.

1.2.2.5. Elméleti és jártassági vizsga

1.2.2.5.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a tűzoltó jogosításnak megfelel, az 1.2.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

1.2.2.5.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes repülőgépen tűzoltó repüléseket végrehajtani.

(2) A vizsgarepülést imitált szituációban kell végrehajtani.

1.2.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

1.2.3.1. Érvényességi idő

(1) A tűzoltó jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A tűzoltó jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

1.2.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben félévenként 5 db tűzoltó felszállást teljesített, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 1.2.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie tűzoltó jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(A)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá az 1.2.2.5.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania tűzoltó jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(A).

1.2.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 1.2.2.2.-1.2.2.5. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

1.3. MEZŐGAZDASÁGI JOGOSÍTÁS

1.3.1. A mezőgazdasági jogosítás engedélyesének előjogai

A mezőgazdasági jogosítás engedélyesének joga van mezőgazdasági repülések végrehajtására a személyére meghatározott időjárási minimumok mellett.

1.3.2. A mezőgazdasági jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A mezőgazdasági jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

1.3.2.1. Életkor

A mezőgazdasági jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

1.3.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek repülőgép magán, repülőgép kereskedelmi, vagy repülőgép légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel, érvényes – mezőgazdasági repülésre alkalmas- osztály, vagy típusjogosítással kell rendelkeznie.

1.3.2.3. Képzési követelmények

1.3.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A repülőgép mezőgazdasági jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) repülési szabályok,
b) repülőgép-ismeret,
c) légi üzemeltetés,
d) mezőgazdasági repülés végrehajtásának szabályai

(2) A repülőgép mezőgazdasági jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

1.3.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie repülőgépen.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

1.3.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 200 repült órával kell rendelkeznie repülőgépen.

1.3.2.5. Jóváírás

Ha a kérelmező érvényes mezőgazdasági jogosítással rendelkezik helikopterre, akkor a 1.3.2.3.2. pontban meghatározott tematika repült ideje 25%-kal csökkenthető.

1.3.2.6. Elméleti és jártassági vizsga

1.3.2.6.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a mezőgazdasági jogosításnak megfelel, az 1.3.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

1.3.2.6.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes repülőgépen mezőgazdasági repüléseket végrehajtani.

(2) A jártassági vizsgának a következőket kell tartalmaznia:

a) Egy felszállás során mezőgazdasági munkarepülést és meghatározott repülési feladatokat kell végrehajtani munkarepülés közben, terhelt légijárművel, mezőgazdasági repülőtérről.

b) Egy zárt pályás, legalább 50 perces útvonalrepülést kell végrehajtani, 50 m magasságban, melynek során a kérelmezőnek bizonyítani kell, hogy képes az alacsony útvonali navigáció végrehatásában, különös tekintettel az időjárás romlás vagy eltévedés esetén szükséges teendők ismeretére.

1.3.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

1.3.3.1. Érvényességi idő

(1) A mezőgazdasági jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A mezőgazdasági jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

1.3.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben évenként 35 db mezőgazdasági felszállást hajtott végre, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese az 1.3.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie mezőgazdasági jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(A)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá az 1.3.2.6.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania mezőgazdasági jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(A).

1.3.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 1.3.2.2.-1.3.2.6. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

1.4. VONTATÓ JOGOSÍTÁS

1.4.1. A vontató jogosítás engedélyesének előjogai

A vontató jogosítás engedélyesének joga van motor nélküli légi járművek vontatására, illetve transzparens-vontatásra.

1.4.2. A vontató jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A vontató jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

1.4.2.1. Életkor

A vontató jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 20. életévet.

1.4.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek repülőgép magán, repülőgép kereskedelmi, vagy repülőgép légitársasági pilóta szakszolgálati engedéllyel és érvényes – vontatásos repülésre alkalmas- osztály, vagy típusjogosítással kell rendelkeznie.

1.4.2.3. Képzési követelmények

1.4.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A repülőgép vontató jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) repülési szabályok,
b) vészhelyzetek,
c) vontatásos repülés végrehajtásának szabályai

(2) A repülőgép vontató jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

1.4.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie repülőgépen.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

1.4.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 100 repült órával kell rendelkeznie repülőgépen.

1.4.2.5. Jóváírás

Ha a kérelmező érvényes vontató jogosítással rendelkezik helikopterre, akkor az 1.4.2.3.2. pontban meghatározott tematika repült ideje 25%-kal csökkenthető.

1.4.2.6. Elméleti és jártassági vizsga

1.4.2.6.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a vontató jogosításnak megfelel, az 1.4.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

1.4.2.6.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes repülőgéppel vontatásos repüléseket végrehajtani.

(2) A jártassági vizsgának a következőket kell tartalmaznia:

a) 400 m-es iskolakör, a vitorlázó-repülőgép leoldása a leszállójel fölött.

b) légtérvontatás jobb és bal emelkedő fordulókkal 800 m –es magasságig, lehúzás maximum 2 m/s süllyedéssel, majd leoldás a leszállójel fölött.

1.4.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

1.4.3.1. Érvényességi idő

(1) A vontató jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A vontató jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

1.4.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben évenként 20 db vontatást hajtott végre, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese az 1.4.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie vontató jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(A)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá az 1.4.2.6.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania vontató jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(A).

1.4.3.3.Megújítás

A kérelmezőnek az 1.4.2.2.-1.4.2.6. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

1.5. TEREPVONTATÓ JOGOSÍTÁS

1.5.1. A terepvontató jogosítás engedélyesének előjogai

A terepvontató jogosítás engedélyesének joga van terepvontatásra.

1.5.2. A terepvontató jogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A terepvontató jogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

1.5.2.1. Életkor

A terepvontató jogosítást kérelmezőnek be kell töltenie a 21. életévet.

1.5.2.2. Szakszolgálati követelmények

A kérelmezőnek érvényes repülőgép vontatói jogosítással kell rendelkeznie.

1.5.2.3. Képzési követelmények

1.5.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A repülőgép terepvontató jogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

a) vészhelyzetek,

b) terepvontatásos repülés végrehajtásának szabályai

(2) A repülőgép terepvontató jogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

1.5.2.3.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek kétkormányos oktatásban kell részesülnie repülőgépen, amelynek tartalmaznia kell 5 db vontatásos felszállást terepről.

(2) Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a kérelmező a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika szerinti oktatásban részesüljön.

1.5.2.4. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 300 repült órával kell rendelkeznie repülőgépen, és amely idő alatt legalább 100 önálló vontatást végrehajtott.

1.5.2.5. Elméleti és jártassági vizsga

1.5.2.5.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a terepvontató jogosításnak megfelel, az 1.5.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben.

1.5.2.5.2. Jártassági vizsga

(1) A kérelmezőnek jártassági vizsgán kell bizonyítania, hogy képes repülőgéppel terepvontatásos repüléseket végrehajtani.

(2) A jártassági vizsgának egy terepvontatást kell tartalmaznia.

1.5.3. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

1.5.3.1. Érvényességi idő

(1) A terepvontató jogosítás a kiadástól számított 2 évig érvényes, feltéve, hogy a vontató jogosítás ez idő alatt érvényben marad. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 2 évig érvényes.

(2) A terepvontató jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a jogosításból származó előjogokat.

(3) A vontató jogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a terepvontató jogosításból származó előjogokat.

1.5.3.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 2 évben évenként 20 db vontatást hajtott végre, akkor a jogosítás 2 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese az 1.5.3.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie terepvontató jogosítással rendelkező repülési oktatóval (FI(A)), amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá az 1.5.2.6.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania terepvontató jogosítással rendelkező repülés-vizsgáztatóval FE(A).

1.5.3.3. Megújítás

A kérelmezőnek az 1.5.2.2.-1.5.2.6. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

12. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Hajózó mérnök szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelmények

Szakszolgálati engedély megnevezése	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Szakszolgálati engedélyhez adható jogosítás	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Érvényességi idő
Hajózó mérnök szakszolgálati engedély	F/E	II	típusjogosítás		XII	1 év

1. FEJEZET
HAJÓZÓ MÉRNÖK SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (F/E)

1.1. A F/E engedélyesének előjogai

(1) A hajózó mérnök szakszolgálati engedély engedélyesének joga van bármely olyan típusú légijárművön hajózó mérnökként tevékenykedni, amelyre típusjogosítással rendelkezik.

(2) A hajózó mérnök szakszolgálati engedély megszerzésekor azt a típusjogosítást kell bejegyezni a szakszolgálati engedélybe, amellyel a jártassági vizsgán repülnek.

1.2. A F/E megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A F/E kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

1.2.1. Életkor

Az F/E kérelmezőnek be kell töltenie a 18. életévet.

1.2.2. Iskolai végzettség

A F/E kérelmezőnek legalább műszaki középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

1.2.3. Képzési követelmények

1.2.3.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) A hajózó mérnök szakszolgálati engedélyt kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a hajózó mérnök szakszolgálati engedély engedélyesére vonatkozó szabályok és előírások, a polgári repülésben résztvevő légijármű üzemeltetését meghatározó szabályok és előírások, melyek a hajózó mérnök kötelmeivel kapcsolatosak,

2. Általános légijármű ismeret

a) a hajtóművek, gázturbinák és/vagy a dugattyús hajtóművek működési alapelvei, a tüzelőanyag, a tüzelőanyag-rendszerek és a tüzelőanyag vezérlés jellemzői, kenőanyagok és rendszerek, utánégetők és befecskendező rendszerek, a hajtómű gyújtási és indítórendszereinek funkciói és üzemeltetése,

b) a légijármű hajtóműveinek működési alapelve, kiszolgálási eljárásai és üzemi korlátai, a légköri viszonyok hatása a hajtómű teljesítményére,

c) sárkány, kormányok, szerkezeti részek, kerék szerelvények, fékek és blokkolásgátló egységek, korrózió és kifáradási élettartam, a szerkezeti sérülések és meghibásodások azonosítása,

d) jég és csapadékvédelmi rendszerek,

e) túlnyomást biztosító és légkondicionáló rendszerek, oxigénrendszerek,

f) hidraulika rendszer és pneumatika rendszer,

g) az elektromosság elméletének alapjai, elektromos rendszerek (egyenáram és váltóáram), a légijármű elektromos hálózata, bekötések és árnyékolás,

h) a műszerek, az iránytűk, a robotpilóták, a rádióösszeköttetési berendezések, a rádió- és radar-navigációs berendezések, a repülőgép-vezérlő rendszerek, kijelzések és az elektronikai berendezések működésének alapelvei,

i) az adott légijármű korlátozásai,

j) tűzvédelmi, észlelő, lokalizáló és tűzoltó rendszerek,

k) az adott légijármű berendezéseinek és rendszereinek használata és alkalmasságuk ellenőrzése,

3. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés

a) a terhelés és a tömeg megoszlásának hatásai a légijármű kiszolgálásában, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,

b) teljesítmény adatok használata és gyakorlati alkalmazása,

4. Emberi teljesítőképesség és korlátai

a) a hajózó mérnökre vonatozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének alapelveit,

5. Üzemeltetési eljárások

a) a karbantartás elvei, a légialkalmasság fenntartásának eljárásai, hibajelentések, repülés előtti szemrevételezések, tüzelőanyag tankoláskor és külső áramforrás használatakor betartandó óvintézkedések, fedélzeti berendezések és utaskabin rendszerek,

b) szokványos, nem-szokványos és veszélyhelyzeti eljárások,

c) áru és veszélyes anyagok szállításának üzemi eljárásai,

6. Repüléselmélet

a) az aerodinamika alapjai,

7. Rádiótávbeszélő-kezelői eljárások

a) rádióösszeköttetési eljárások és kifejezések.

8. Navigáció

a) a navigáció alapjai, a robotpilóta rendszerek alapelve és működése, és

9. Meteorológia

a) a meteorológia üzemeltetési vonatkozásai.

(2) A hajózó mérnök elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

1.2.3.2. Repülési képzés

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 200 óra repült időt kell szereznie a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika alapján a hajózó mérnök feladatainak ellátása közben egy légiközlekedési hatóság által felhatalmazott felügyelő mellett azon a légijármű típuson, amelyre a típusjogosítást a szakszolgálati engedéllyel együtt kéri.

1.2.4. Repülési tapasztalat

A légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott hajózó mérnök felügyelete alatt a kérelmezőnek üzemeltetési tapasztalatot kell szereznie a hajózó mérnök feladatainak ellátásában legalább az alábbi témakörökben, az adott típusú légijárművön:

a) Normál eljárások

- repülés előtti szemrevételezések,
- Tankolási eljárások, tüzelőanyag szabályozás,
- a karbantartási dokumentációk ellenőrzése,
- szokványos fedélzeti eljárások a repülés összes fázisában,
- a hajózó személyzet cselekvőképtelensége esetében követendő személyzet- együttműködés és eljárásai,
- hibajelentés

b) Normálistól eltérő és alternatív (készenléti) eljárások

- a légijármű rendszereinek nem szokványos működésének felismerése,
- a nem szokványos és alternatív (készenléti) eljárások alkalmazása,

c) Vészhelyzeti eljárások

- vészhelyzeti körülmények felismerése,
- a megfelelő vészhelyzeti eljárások alkalmazása

1.2.5. Jóváírás

(1) A kérelmezőnek hajózó mérnökként egy repülési szimulátorban (FFS) megszerzett repült idejét maximum 50 óráig lehet beszámítani az 1.2.3.2. pontban meghatározott repült időbe.

(2) Ha a kérelmező az adott típusú légijárművön pilótaként repült idővel rendelkezik, akkor az 1.2 3.2. pontban meghatározott repült időbe maximum 75 óra számítható be.

1.2.6. Elméleti és jártassági vizsga

1.2.6.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell a hajózó mérnök szakszolgálati engedély engedélyesének adott előjogoknak megfelelő tudásszintet az 1.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben az adott típusra vonatkozóan.

1.2.6.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell az adott típusú légijárművön, hogy képes egy légijármű hajózó mérnökeként végrehajtani az 1.2.4. pontban meghatározott feladatokat és eljárásokat olyan fokú szakértelemmel, amely megfelel a hajózó mérnök szakszolgálati engedély engedélyesének adott előjogoknak, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,
b) a légijármű rendszereit azok adottságain és korlátozásain belül használni,
c) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,
d) légiforgalmi ismereteit alkalmazni,
e) több tagból álló személyzet részeként feladatait olyan módon ellátni, hogy a kivitelezés sikeres végrehajtása biztosított legyen, és
f) hatékonyan kommunikálni a személyzet többi tagjával.

2. FEJEZET

TÍPUSJOGOSÍTÁS

2.1. A típusjogosítás engedélyesének előjogai

A jogosítás engedélyese jogosult a légijármű típuson a szakszolgálati engedélyének megfelelő előjogokat gyakorolni.

2.2. Típusjogosítást igénylő körülmények

(1) A hajózó mérnök szakszolgálati engedély engedélyese akkor láthat el légijárművön hajózó mérnöki tevékenységet, ha rendelkezik az adott légijárműnek megfelelő típusjogosítással.

(2) A szakszolgálati engedélyben lévő érvényes típusjogosítások száma legfeljebb 2 lehet.

2.3. A típusjogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A típusjogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

2.3.1. Képzési követelmények

2.3.1.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) Ha a kérelmező bizonyítja jártasságát és szakismeretét a hajózó mérnök szakszolgálati engedély első kiadásához, az adott légijármű típusának megfelelő típusjogosítást a szakszolgálati engedélybe be kell jegyezni.

(2) A további légijármű típusjogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. A légijárműtípusra vonatkozó légijármű ismeret (értelemszerűen)

a) a hajtóművek, gázturbinák és/vagy a dugattyús hajtóművek működési alapelvei, a tüzelőanyag, a tüzelőanyag-rendszerek és a tüzelőanyag vezérlés jellemzői, kenőanyagok és rendszerek, utánégetők és befecskendező rendszerek, a hajtómű gyújtási és indítórendszereinek funkciói és üzemeltetése,
b) a légijármű hajtóműveinek működési alapelve, kiszolgálási eljárásai és üzemi korlátai, a légköri viszonyok hatása a hajtómű teljesítményére,
c) sárkány, kormányok, szerkezeti részek, kerék szerelvények, fékek és blokkolásgátló egységek, korrózió és kifáradási élettartam, a szerkezeti sérülések és meghibásodások azonosítása,
d) jég és csapadékvédelmi rendszerek,
e) túlnyomást biztosító és légkondicionáló rendszerek, oxigénrendszerek,
f) hidraulika rendszer és pneumatika rendszer,
g) az elektromosság elméletének alapjai, elektromos rendszerek (egyenáram és váltóáram), a légijármű elektromos hálózata, bekötések és árnyékolás,
h) a műszerek, az iránytűk, a robotpilóták, a rádióösszeköttetési berendezések, a rádió- és radar-navigációs berendezések, a repülőgép-vezérlő rendszerek, kijelzések és az elektronikai berendezések működésének alapelvei,
i) az adott légijármű korlátozásai,
j) tűzvédelmi, észlelő, lokalizáló és tűzoltó rendszerek,
k) az adott légijármű berendezéseinek és rendszereinek használata és alkalmasságuk ellenőrzése,

2. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés az adott légijármű típusra vonatkozóan

a) a terhelés és a tömeg megoszlásának hatásai a légijármű kiszolgálásában, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,
b) teljesítmény adatok használata és gyakorlati alkalmazása,

3. Üzemeltetési eljárások az adott légijármű típusra vonatkozóan

a) a karbantartás elvei, a légialkalmasság fenntartásának eljárásai, hibajelentések, repülés előtti szemrevételezések, tüzelőanyag tankoláskor és külső áramforrás használatakor betartandó óvintézkedések, fedélzeti berendezések és utaskabin rendszerek,
b) szokványos, nem-szokványos és veszélyhelyzeti eljárások,
c) áru és veszélyes anyagok szállításának üzemi eljárásai,

(3) A légjármű típusjogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.3.1.2. Repülési képzés

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 100 óra repült időt kell szereznie a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika alapján a hajózó mérnök feladatainak ellátása közben egy légiközlekedési hatóság által felhatalmazott felügyelő mellett azon a légijármű típuson, amelyre a típusjogosítást kéri.

2.3.2. Repülési tapasztalat

A légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott hajózó mérnök felügyelete alatt a kérelmezőnek üzemeltetési tapasztalatot kell szereznie a hajózó mérnök feladatainak ellátásában legalább az alábbi témakörökben, az adott típusú légijárművön:

a) Normál eljárások

- repülés előtti szemrevételezések,
- Tankolási eljárások, tüzelőanyag szabályozás,
- a karbantartási dokumentációk ellenőrzése,
- szokványos fedélzeti eljárások a repülés összes fázisában,
- a hajózó személyzet cselekvőképtelensége esetében követendő személyzet- együttműködés és eljárásai,
- hibajelentés

b) Normálistól eltérő és alternatív (készenléti) eljárások

- a légijármű rendszereinek nem szokványos működésének felismerése,
- a nem szokványos és alternatív (készenléti) eljárások alkalmazása,

c) Vészhelyzeti eljárások

- vészhelyzeti körülmények felismerése,
- a megfelelő vészhelyzeti eljárások alkalmazása

2.3.3. Jóváírás

(1) A kérelmezőnek hajózó mérnökként egy repülési szimulátorban (FFS) megszerzett repült idejét maximum 50 óráig lehet beszámítani a 2.3.1.2. pontban meghatározott repült időbe.

(2) Ha a kérelmező az adott típusú légijárművön pilótaként repült idővel rendelkezik, akkor a 2.3.1.2. pontban meghatározott repült időbe maximum 75 óra számítható be.

2.3.4. Elméleti és jártassági vizsga

2.3.4.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy a 2.3.1.1. pontban meghatározott témakörökben az adott típusra vonatkozóan képes a hajózó mérnöki feladatait ellátni.

2.3.4.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell az adott típusú légijárművön, hogy képes hajózó mérnökként végrehajtani a 2.3.2. pontban meghatározott feladatokat.

2.4. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.4.1. Érvényességi idő

(1) A típusjogosítás a kiadástól számított 1 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 1 évig érvényes.

(2) A típusjogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyből származó előjogokat.

2.4.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 12 hónapban legalább 10 fel- és 10 leszállást végrehajtott és 200 órát repült az adott típussal, akkor a jogosítás 1 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 2.4.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie egy légiközlekedési hatóság által felhatalmazott felügyelővel, amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá az 2.3.4.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania.

(1) A 2.4.2. (1) pontban a 12 hónapra előírt 200 órába beszámítható az azonos vagy más típuson pilóta beosztásban teljesített repülési idő is az esetben, amennyiben hajózó mérnökként legalább 100 órát teljesített.

2.4.3. Megújítás

A kérelmezőnek a 2.3.1.- 2.3.4. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

13. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Hajózó navigátor szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelmények

Szakszolgálati engedély megnevezése	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Szakszolgálati engedélyhez adható jogosítás	Szakszolgálati engedélybe történő bejegyzés	Szakszolgálati engedély rovatszáma	Érvényességi idő
Hajózó navigátor szakszolgálati engedély	F/N	II	típusjogosítás		XII	1 év

1. FEJEZET
HAJÓZÓ NAVIGÁTOR SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (F/N)

1.1. A F/N engedélyesének előjogai

(1) A hajózó navigátor szakszolgálati engedély engedélyesének joga van bármely olyan típusú légijárművön hajózó navigátorként tevékenykedni, amelyre típusjogosítással rendelkezik.

(2) Ha az előjogok megkövetelik a rádióforgalmazást, a szakszolgálati engedély engedélyesének ki kell elégítenie a rendelet 19§ -ban meghatározott követelményeket is.

(3) A hajózó navigátor szakszolgálati engedély megszerzésekor azt a típusjogosítást kell bejegyezni a szakszolgálati engedélybe, amellyel a jártassági vizsgán repülnek.

1.2. A F/N megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A F/N kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

1.2.1. Életkor

Az F/N kérelmezőnek be kell töltenie a 18. életévet.

1.2.2. Iskolai végzettség

A F/N kérelmezőnek legalább középfokú iskolai végzettséggel kell rendelkeznie.

1.2.1 Képzési követelmények

1.2.1.1 Elméleti ismeretek képzése

(1) A hajózó navigátor szakszolgálati engedélyt kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. Légijog

a) a hajózó navigátor szakszolgálati engedély engedélyesének vonatkozó szabályok és előírások, megfelelő légiforgalmi szolgálatok gyakorlatai és eljárásai,

2. A légijárműtípusra vonatkozó légijármű ismeret (értelemszerűen)

a) a légijármű hajtóműveinek működési alapelve, kiszolgálási eljárásai és üzemi korlátai, a légköri viszonyok hatása a hajtómű teljesítményére,
b) az elektromosság elméletének alapjai, elektromos rendszerek (egyenáram és váltóáram), a légijármű elektromos hálózata, bekötések és árnyékolás,
c) a műszerek, az iránytűk, a robotpilóták, a rádióösszeköttetési berendezések, a rádió- és radar-navigációs berendezések, a repülőgép-vezérlő rendszerek, kijelzések és az elektronikai berendezések működésének alapelvei,
d) az adott légijármű korlátozásai,

3. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés általában és az adott légijármű típusra vonatkozóan

a) a terhelés és a tömeg megoszlásának hatásai a légijármű kiszolgálásában

b) teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása,

c) repülés előtti és útvonalon történő részletes repülési terv készítése, a légiforgalmi szolgálatok számára repülési terv összeállítása és kitöltése, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai, magasságmérő beállítás eljárásai,

4. Üzemeltetési eljárások

a) légiforgalmi dokumentációk, mint az AIP, a NOTAM, a légiforgalmi kódok és rövidítések, valamint a kirepülés, az útvonalrepülés, a süllyedés és a megközelítés műszerrepülési eljárásai térképeinek értelmezése és használata,

5. Emberi tényezők

a) a hajózó navigátorra vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelésének eljárásait,

6. Meteorológia

a) a légiforgalmi meteorológiai jelentések, térképek és előrejelzések, a kódok és rövidítések értelmezése és gyakorlati alkalmazása, repülés előtt és repülés közben a meteorológiai információk használata és beszerzésük eljárásai, magasságmérés,

b) repülési meteorológia, az adott területek éghajlattana, tekintetbe véve azokat az elemeket, amelyek hatással vannak a repülésre, a nyomásrendszerek mozgása, a frontok struktúrája, azon szignifikáns időjárási jelenségek helye és jellemzői, melyek befolyásolják a felszállás, az útvonalrepülés és a leszállás körülményeit,

7. Navigáció

a) navigáció helyszámító eljárással (dead-reckoning), izobárikus és csillagászati navigációs eljárások, légiforgalmi térképek, rádiónavigációs berendezések és területi navigációs rendszerek használata, a hosszú távú repülésre vonatkozó speciális követelmények,

b) a légijármű navigációjához szükséges műszerek és elektronika használata, korlátai és használhatósága,

c) a kirepülés, az útvonalrepülés és megközelítés szakaszában alkalmazott navigációs rendszerek használata, pontossága és megbízhatósága, a rádiónavigációs berendezések azonosítása,

d) az automata, és a működéséhez külső támpontokat felhasználó navigációs rendszerek működési elvei, jellemzői és alkalmazásuk,

e) az éggömb, beleértve az égitestek mozgását, ezek megfigyeléshez történő kiválasztása és azonosítása, az irányzási idő csökkentése, a szextánsok kalibrálása, a navigációs dokumentáció kitöltése,

f) a repülési navigációban használatos fogalmak, mértékegységek és képletek,

8. Repüléselmélet

a) a repülés elmélete,

9. Rádiótávbeszélő-kezelői eljárások

a) a rádióösszeköttetés eljárásai és kifejezései,

(2) A hajózó navigátor elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

1.2.1.2. Repülési képzés

(1) A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 200 óra repült időt kell szereznie a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika alapján a hajózó navigátor feladatainak ellátása közben egy légiközlekedési hatóság által felhatalmazott felügyelő mellett azon a légijármű típuson, amelyre a típusjogosítást a

szakszolgálati engedéllyel együtt kéri.
(2) Az 1.2.3.2. (1) pontban meghatározott időből nem kevesebb, mint 30 órát éjszaka kell teljesíteni.

1.2.2. Repülési tapasztalat

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy repülés közben a repülőgép helyzetét kielégítő módon megtudja határozni és ezt az információt felhasználja a légijármű navigálásához az alábbiak szerint:

a) éjszaka – nem kevesebb, mint 25 alkalommal, csillagászati megfigyelésekkel, és

b) nappal – nem kevesebb, mint 25 alkalommal, csillagászati megfigyeléssel, amikor ehhez az automata, vagy a külső támpontokat használó navigációs rendszert is felhasználja.

1.2.3. Jóváírás

(1) A kérelmezőnek hajózó navigátorként egy repülési szimulátorban (FFS) megszerzett repült idejét maximum 50 óráig lehet beszámítani az 1.2.3.2. pontban meghatározott repült időbe.

(2) Ha a kérelmező az adott típusú légijárművön pilótaként repült idővel rendelkezik, akkor az 1.2 3.2. pontban meghatározott repült időbe maximum 75 óra számítható be.

1.2.4. Elméleti és jártassági vizsga

1.2.4.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell a hajózó navigátor szakszolgálati engedély engedélyesének adott előjogoknak megfelelő tudásszintet az 1.2.3.1. pontban meghatározott témakörökben az adott típusra vonatkozóan.

1.2.4.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell az adott típusú légijárművön, hogy képes egy légijármű hajózó navigátoraként végrehajtani az 1.2.3.2. és az 1.2.4. pontban meghatározott feladatokat és eljárásokat olyan fokú szakértelemmel, amely megfelel a hajózó navigátor szakszolgálati engedély engedélyesének adott előjogoknak, és képes:

a) felismerni és kezelni a fenyegető jelenségeket és hibákat,
b) a légijármű rendszereit azok adottságain és korlátozásain belül használni,
c) jó ítélőképességet és repülési készséget tanúsítani,
d) légiforgalmi ismereteit alkalmazni,
e) több tagból álló személyzet részeként feladatait olyan módon ellátni, hogy a kivitelezés sikeres végrehajtása biztosított legyen, és
f) hatékonyan kommunikálni a személyzet többi tagjával.

2. FEJEZET
TÍPUSJOGOSÍTÁS

2.1. A típusjogosítás engedélyesének előjogai

A jogosítás engedélyese jogosult a légijármű típuson a szakszolgálati engedélyének megfelelő előjogokat gyakorolni.

2.2. Típusjogosítást igénylő körülmények

(1) A hajózó navigátor szakszolgálati engedély engedélyese akkor láthat el légijárművön hajózó navigátori tevékenységet, ha rendelkezik az adott légijárműnek megfelelő típusjogosítással.

(2) A szakszolgálati engedélyben lévő érvényes típusjogosítások száma legfeljebb 2 lehet.

2.3. A típusjogosítás megszerzésének feltételei

Megjegyzés: A típusjogosítás kérelem mintáját a rendelet 2. melléklete tartalmazza.

2.3.1. Képzési követelmények

2.3.1.1. Elméleti ismeretek képzése

(1) Ha a kérelmező bizonyítja jártasságát és szakismeretét a hajózó navigátor szakszolgálati engedély első kiadásához, az adott légijármű típusának megfelelő típusjogosítást a szakszolgálati engedélybe be kell jegyezni.

(2) A további légijármű típusjogosítást kérelmezőnek a következő elméleti tantárgyakból kell elméleti képzést kapnia:

1. A légijárműtípusra vonatkozó légijármű ismeret (értelemszerűen)

a) a légijármű hajtóműveinek működési alapelve, kiszolgálási eljárásai és üzemi korlátai, a légköri viszonyok hatása a hajtómű teljesítményére,
b) az elektromosság elméletének alapjai, elektromos rendszerek (egyenáram és váltóáram), a légijármű elektromos hálózata, bekötések és árnyékolás,
c) a műszerek, az iránytűk, a robotpilóták, a rádióösszeköttetési berendezések, a rádió- és radar-navigációs berendezések, a repülőgép-vezérlő rendszerek, kijelzések és az elektronikai berendezések működésének alapelvei,
d) az adott légijármű korlátozásai,

2. Repülési jellemzők, repüléstervezés és terhelés az adott légijármű típusra vonatkozóan

a) a terhelés és a tömeg megoszlásának hatásai a légijármű kiszolgálásában, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és súlypont-számítások,
b) teljesítmény adatok használata és gyakorlati alkalmazása,
c) repülés előtti és útvonalon történő részletes repülési terv készítése, a légiforgalmi szolgálatok számára repülési terv összeállítása és kitöltése, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai, magasságmérő beállítás eljárásai,

(3) A légjármű típusjogosítás elméleti képzés tematikáját, a tantárgyak alapján a légiközlekedési hatóság adja ki.

2.3.1.2. Repülési képzés

A kérelmezőnek nem kevesebb, mint 100 óra repült időt kell szereznie a légiközlekedési hatóság által kiadott tematika alapján a hajózó navigátor feladatainak ellátása közben egy légiközlekedési hatóság által felhatalmazott felügyelő mellett azon a légijármű típuson, amelyre a típusjogosítást kéri.

2.3.2 Repülési tapasztalat

A légiközlekedési hatóság által erre a célra felhatalmazott hajózó navigátor felügyelete alatt a kérelmezőnek üzemeltetési tapasztalatot kell szereznie a hajózó navigátor feladatainak ellátásában az adott légijármű típuson.

2.3.3. Jóváírás

(1) A kérelmezőnek hajózó navigátorként egy repülési szimulátorban (FFS) megszerzett repült idejét maximum 50 óráig lehet beszámítani a 2.3.1.2. pontban meghatározott repült időbe.

(2) Ha a kérelmező az adott típusú légijárművön pilótaként repült idővel rendelkezik, akkor a 2.3.1.2.pontban meghatározott repült időbe maximum 75 óra számítható be.

2.3.4. Elméleti és jártassági vizsga

2.3.4.1. Elméleti ismeretek vizsgája

A kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy a 2.3.1.1. pontban meghatározott témakörökben az adott típusra vonatkozóan képes a hajózó navigátori feladatait ellátni.

2.3.4.2. Jártassági vizsga

A kérelmezőnek bizonyítania kell az adott típusú légijárművön, hogy képes hajózó navigátorként végrehajtani a 2.3.2. pontban meghatározott feladatokat.

2.4. Érvényességi idő, meghosszabbítás, megújítás

2.4.1. Érvényességi idő

(1) A típusjogosítás a kiadástól számított 1 évig érvényes. Az érvényességi időszakon belüli meghosszabbítás esetén a lejárati dátumtól számított 1 évig érvényes.

(2) A típusjogosítás érvényességi idejének lejártát követően a szakszolgálati engedély engedélyese nem gyakorolhatja a szakszolgálati engedélyből származó előjogokat.

2.4.2. Meghosszabbítás

(1) Ha a jogosítás engedélyese a jogosítás lejárati dátumát megelőző 12 hónapban legalább 10 fel- és 10 leszállást végrehajtott és 200 órát repült az adott típussal, akkor a jogosítás 1 évre meghosszabbítható.

(2) Ha a jogosítás engedélyese a 2.4.2. (1) pontban meghatározott feltételeket nem teljesíti, akkor gyakorlatba hozó repülésen kell részt vennie egy légiközlekedési hatóság által felhatalmazott felügyelővel, amit a repülési naplóban e rendeletre való hivatkozással rögzíteni kell, továbbá az 2.3.4.2. pontban meghatározottak szerint készség ellenőrzést kell végrehajtania.

(3) A 2.4.2. (1) pontban a 12 hónapra előírt 200 órába beszámítható az azonos vagy más típuson pilóta beosztásban teljesített repülési idő is az esetben, amennyiben hajózó navigátorként legalább 100 órát teljesített.

2.4.3. Megújítás

A kérelmezőnek a 2.3.1.- 2.3.4. pontokban meghatározottakat kell teljesítenie.

14. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Nyelvismereti követelmények

1. HAZÓZÓ SZEMÉLYZETI TAGOK NYELVISMERETI KÖVETELMÉNYEI

1.1. A 20. §-ban meghatározott nyelvismereti vizsga angol nyelvből, és nem magyar anyanyelvű személy esetén magyar nyelvből akkor tekinthető sikeresnek, ha a vizsgázó beszédkészségből és szövegértésből legalább az 1.2. pontban meghatározott módon és a táblázatban szereplő 4-es szinten teljesíti a vizsgát.

1.2. Megfelelő a nyelvismeret, ha mind a szakterminológia használata, mind a köznapi nyelv tekintetében

a) a csak hallott (telefon/rádiótelefon) szövegek esetében, mind a szemtől-szemben helyzetekben a kommunikáció hatékony,

b) általános, konkrét és munkával kapcsolatos témákban a kommunikáció pontos és tisztán érthető,

c) megfelelő a kommunikációs stratégiák használata az üzenetváltásokban, valamint a félreértések felismerése és megoldása során (például az információ ellenőrzésével, megerősítésével vagy tisztázásával) általános vagy munkakörnyezetben,

d) bonyolult helyzetekben vagy váratlan események bekövetkezése esetén a nyelvi kihívások – amelyek rutinjellegű munkahelyzetekben vagy egyébként ismerős területet érintő kommunikációs feladatok ellátásában előfordulhatnak – kezelése viszonylagos könnyedséggel való történik, és

e) a légiközlekedési közösség számára érthető dialektus és akcentus használata valósul meg.

Szint	**Kiejtés** Elfogadott egy olyan nyelvjárás és/vagy kiejtés, ami még érthető a légiközlekedési szakma számára	**Szerkezet** A feladatvégzéshez alkalmas nyelvhasználat szerint meghatározott, megfelelő nyelvtani szerkezetek és mondatszerkesztés	**Szókészlet**	**Folyékonyság**	**Megértés**	**Társalgás**
6. Szakértői 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 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 kulturális és nyelvi finomságok megértését is.	Szinte minden helyzetben könnyen teremt kapcsolatot. Fogékony a szóbeli és nem kifejezett célzásokra, és helyesen válaszol rájuk.

5. **Kibővített 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 jelentéstartalmat.	A szókészlet terjedelme és helyes alkalmazása megfelelő a mindennapi, konkrét és a munkához kapcsolódó témákról való hatékony beszélgetéshez. A körülírás következetes és sikeres. A szóhasználat néha köznyelvi.	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, konkrét és a munkához kapcsolódó témákban és jobbára pontos, amikor a beszélő egy nyelvi vagy a helyzetből adódó problémával vagy egy váratlan fordulattal szembesül. Képes megérteni a különböző nyelvjárásokat és/vagy kiejtéseket, hanghordozást.	Azonnali, helyes megfelelő és informatív a válaszok alkalmazása. Hatékonyan kezeli a beszélő/hallgató kapcsolatot.
4. **Operatív 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 fonalának elvesztése az elbeszélő vagy formai nyelvről a közvetlen párbeszédes társalgásra való áttérésnél, de ez nem gátolja a hatékony közleményváltást. 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 szembesül, vagy egy váratlan fordulat miatt, a megértés lassabb lehet, vagy magyarázatot igényel.	A válasz rendszerint azonnali, helyes és informatív. Közleményváltást kezdeményez és tart fenn még akkor is, amikor egy váratlan fordulattal találkozik. Megfelelően kezeli a nyilvánvaló félreértéseket ellenőrzés, megerősítés vagy tisztázás útján.
3. **Az operatív szintet megelőző szint**	A kiejtést, hangsúlyt, ritmust és hanglejtést az anyanyelvi vagy a helyi eltérések befolyásolják, és ez gyakran zavarja a megértést.	Nem alkalmazza mindig jól az előre látható szituációkkal kapcsolatos alapvető nyelvtani szerkezeteket és a mondatszerkesztést. A hibák gyakran zavarossá teszik a jelentéstartalmat.	A korlátozott terjedelmű és helyességű szókészlet gyakran elegendő a mindennapi, konkrét és a munkához kapcsolódó kommunikációhoz, de a nyelvtani szerkezetek és szókincs készlete szűkös, a szavak kiválasztása gyakorta helytelen. Gyakran képes a sikeres körülírásra, amikor szóhiány lép fel.	Képes a rugalmas nyelvhasználatra, de a beszédmód és a szünetek alkalmazása is gyakran helytelen. A nyelvhasználat során az akadozások és a lassúság akadályozhatják a kommunikációt. A toldalékszavak használata néha zavaró.	A szövegértés gyakran pontos a mindennapi, a konkrét és a munkához kapcsolódó témákban, és amikor a használt kiejtés vagy változatai kielégítően érthetőek a nemzetközi légi közlekedési szakma számára. Elmulaszthatja egy nyelvi vagy egy helyzetből adódó probléma, vagy váratlan fordulat megértését.	A válasz néha azonnali, helyes és informatív. Közleményváltást kezdeményez és tart fenn meglehetős könnyedséggel ismerős témákban és előreláthető helyzetekben. Általában pontatlan, amikor egy váratlan fordulattal áll szemben.

2. Alapszint	Kiejtés, hangsúlyozás,beszédritmus és hanglejtés a beszélő első nyelvének vagy regionális jellemzőinek a hatásai által erősen befolyásolt, és általában gátolja a könnyű szövegértést.	Csak néhány egyszerű, megjegyzett nyelvtani szerkezetet képes korlátozott helyességgel használni.	Korlátozott szókincs, csak elszigetelt szavakból és megjegyzett mondatokból áll.	Nagyon rövid, elszigetelt, megjegyzett kifejezéseket használ gyakori szünetek tartásával és hézagkitöltő szavak zavaró használatával, miközben keresi a kifejezéseket és megpróbálja a kevésbé ismert szavakat megfelelően kiejteni.	A beszédértés elszigetelt, megjegyzett mondatokra korlátozott, amikor azokat lassan, jól artikulálva ejtik ki.	Reakcióideje lassú, gyakran helytelenül reagál. Az együttműködése egyszerű rutinkapcsolatokra korlátozódik.
1. Az alapszintet megelőző szint	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.	Az alapszintet el nem érő teljesítmény.

2. HAJÓZÓ SZEMÉLYZETI TAGOK NYELVISMERETI VIZSGÁZTATÁSÁNAK KÖVETELMÉNYEI

1. A nyelvismereti vizsgáztatás személyi és tárgyi feltételei

1.1. Tárgyi feltételek

1.1.1. A nyelvismereti vizsgáztatást végző szervezetnek (a továbbiakban: vizsgaközpont) olyan infrastruktúrával és technikai eszközökkel kell rendelkeznie, amelyek mind a vizsgaanyagok készítését, mind a vizsgáztatást magas színvonalon biztosítják. Az infrastrukturális feltételeknek arányban kell állniuk a lefolytatandó vizsgák és vizsgázók számával, a vizsgafeladatok jellegével és az adminisztratív feladatok hiánytalan elvégzésével.

1.1.2. Megfelelőek a tárgyi feltételek, ha elegendő számú, méretű és felszereltségű terem áll rendelkezésre.

1.1.3. A szóbeli vizsgáztatás feltételeihez a zavartalan vizsgakörülmények mellett kifogástalan technikai eszközök (pl. elsőrangú hang-, illetve képminőség) tartoznak.

1.1.3.1. A hallott szöveg értése vizsgarészhez a terem befogadóképességéhez illeszkedő kapacitású, kiváló minőségű lejátszó magnetofon/CD/DVD berendezés, számítógép, szükség szerint internet kapcsolattal, és hangosítás szükséges, amely a terem minden pontján tökéletes hangzást biztosít, vagy minden vizsgázó számára fejhallgatót kell biztosítani.

1.2. Személyi feltételek

1.2.1. A vizsgaközpontnak a megfelelő számú vizsgáztatót kell foglalkoztatnia.

1.2.2. Vizsgáztató az a személy lehet,

a) aki az adott idegen nyelvből szerzett diplomája mellett legalább hároméves szaknyelvoktatási gyakorlattal rendelkezik, vagy

b) akinek az adott nyelvet hivatalos nyelvként használó országban szerzett, a vizsgarendszer profiljához igazodó szakirányú diplomája van, vagy

c) aki Magyarországon szerzett diplomája mellett felsőfokú (általános vagy szaknyelvi) nyelvvizsga-bizonyítvánnyal, illetve bizonyítottan magas szintű szaknyelvismerettel rendelkezik, vagy

d) aki Magyarországon szerzett diplomája mellett legalább középfokú (általános vagy szaknyelvi) nyelvvizsga-bizonyítvánnyal rendelkezik, és a nyelvismereti vizsgát legalább 5-ös szinten teljesítette.

1.2.3. A vizsgáztatónak képzésen kell részt vennie, amelynek legalább a következőket kell tartalmaznia:

a) az idegen nyelvtudás mérési és értékelési elméletével és gyakorlatával kapcsolatos ismeretek elsajátítása,
b) az adott vizsga részletekbe menő ismerete (feladattípusok, vizsgarészek időtartama, a feladatok sorrendisége),
c) a kérdező vizsgáztató szerepére történő felkészülés szerepjátékok és/vagy próbavizsgák, valódi vizsgákon történő hospitálás segítségével,
d) alkalmassági vizsga, amely elméleti és gyakorlati részből áll. A gyakorlati rész próbavizsgáztatást is tartalmaz.

2. A vizsgák lebonyolításának feltételei

2.1. A vizsgaközpontnak biztosítania kell, hogy részrehajlás ne befolyásolhassa a vizsgaeredményeket. Sem vizsgáztató, sem vizsgabizottsági elnök nem lehet olyan személy, aki a jelöltet a vizsgát megelőző egy éven belül oktatta, vele rokoni vagy üzleti kapcsolatban van, vagy a vizsgázó teljesítményének objektív megítélésében egyéb körülmény befolyásolhatja.

3. A nyelvismereti vizsgáztatás iránti kérelemnek tartalmaznia kell:

a) a vizsgarendszer feladatkészletének, illetve feladatbankjának leírását, továbbá legalább 2-2 feladatsort tartalmazó modellfeladat-gyűjteményt az egyes készségek mérésére a vizsgarendszer mindegyik szintjén,
b) a vizsgaeljárás szerkezetének, folyamatának, szervezésének és a minőségbiztosítás módjának leírását,
c) a vizsgarendszer értékelési rendszerének leírását mindegyik szinten,
d) a vizsga sikeres teljesítésének feltételeit,
e) a vizsgázók tájékoztatásának módját és
f) a vizsgák dokumentálásának rendjét.

4. A nyelvismereti vizsga módszerére vonatkozó követelmények, vizsgarendszer

4.1. A vizsgarendszernek alkalmasnak kell lennie a nyelvismereti követelmények teljesítésének mérésére.

4.2. A nyelvismereti vizsgáztatás iránti kérelemhez csatolni kell a vizsgarendszer részletes leírását a következők szerint:

a) a vizsga célja;
b) a célcsoport;
c) ICAO nyelvi szinteknek való megfeleltetés;
d) a vizsgán való részvétel előfeltételei (minimális nyelvi szint);
e) vizsgarészek száma;
f) a vizsga időbeosztása;
g) jellegzetes célnyelvi helyzetek;
h) szövegtípusok és a szövegek hossza;
i) vizsgafeladatok;
j) vizsgamódszerek, vizsgatechnikák;
k) utasítások (jelöltkezelés);
l) vizsgarészek súlyozása;
m) pontozási/osztályozási kritériumok;
n) nyelvi követelmények bemutatása minden egyes szinten;
o) vizsgaminták.

15. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Képzési szervezetekre vonatkozó követelmények

1. Alapképzési Szervezet (RF)

Az RF-re vonatkozó követelményeket e melléklet 1. 2. és 9. függelékek tartalmazzák.

2. Repülési Képzési Szervezet (FTO)

Az FTO-re vonatkozó követelményeket e melléklet 3. 4. 6. 7. 8. 9. függelékek tartalmazzák.

3. Típusjogosítás Képzési Szervezet (TRTO)

A TRTO-re vonatkozó követelményeket e melléklet 5. 7. 8. 9. függelékek tartalmazzák.

Megjegyzés: A 2. függelék a 2006. augusztus 1-én kiadott JAR-FCL 1 6. változatában lévő Appendix 3 to JAR-FCL 1.125 ponttal, a 3. függelék az Appendix 1a to JAR-FCL 1.055 ponttal, a 4. függelék az Appendix 1b to JAR-FCL 1.055 ponttal, az 5. függelék az Appendix 2 to JAR-FCL 1.055 ponttal, a 6. függelék az Appendix 3 to JAR-FCL 1.055 és AMC FCL 1.055 (a) ponttal, a 7. függelék az AMC FCL 1.055 és IEM No. 1 to JAR-FCL 1.055 ponttal, a 8. függelék az IEM No. 2 to JAR-FCL 1.055 ponttal és a 9. függelék az IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055 ponttal összeegyeztethető szabályozást tartalmaz.

1. függelék
Alapképzési Szervezet

KÉPZÉSI ENGEDÉLY MEGSZERZÉSE

1. A képzési engedély kérelem mintáját a légiközlekedési hatóság határozza meg.
1.1. A képzési engedélyt kérelmező RF benyújtja a légiközlekedési hatóságnak a 20., 21. és 22. bekezdésekben és a 9. függelékben meghatározott üzemeltetési és képzési kézikönyveket.
1.2. Az RF-nek az e rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelő, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott eljárásokat kell kidolgoznia.
1.3. Az engedélyezési eljárás során a légiközlekedési hatóság ellenőrzi, hogy az RF megfelel-e az ebben a függelékben megállapított követelményeknek.

2. A légiközlekedési hatóság ellenőrzi a tanfolyamok végrehajtását, illetve ellenőrző repülést végezhet növendékekkel. Ezen ellenőrzések alkalmával, az RF köteles a légiközlekedési hatóság rendelkezésére bocsátani a képzéssel kapcsolatos nyilvántartásokat, az engedélyeztetési dokumentumokat, műszaki naplót, előadások anyagait, tanjegyzeteket, illetve az eligazítások anyagait és bármi más a képzésre vonatkozó anyagot.
2.1. A légiközlekedési hatóság köteles az ellenőrzési jegyzőkönyv másolatát az RF rendelkezésére bocsátani.

3. A légiközlekedési hatóság visszavonhatja a képzési engedélyt, ha az engedélyezési követelményeknek és előírásoknak megfelelő, minimális, engedélyezett szint nem biztosított.

4. Az üzemeltetési, vagy a képzési kézikönyv módosításához a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges.
4.1. A mindennapi üzemeltetéshez szükséges kismértékű módosításáról nem kell a légiközlekedési hatóságot tájékoztatni.
4.2. Amennyiben a tervezett módosítás mértékével kapcsolatban kétség merül fel, a légiközlekedési hatóság állásfoglalása az irányadó.

VEZETŐSÉG ÉS SZEMÉLYZET

5. A vezetőség felépítésének biztosítania kell a személyzet szakmai felügyeletét nagy tapasztalattal és szakismerettel rendelkező személyek által a képzés magas színvonalának fenntartása érdekében.
5.1. Az RF üzemeltetési kézikönyvének tartalmaznia kell a vezetőség felépítését a személyes felelősségek meghatározásával.

6. Az RF igazolja a légiközlekedési hatóság felé azt, hogy megfelelő számú, képesített és szakmailag megfelelő alkalmazottal rendelkezik, akik a végrehajtandó képzést megtervezik, teljesítik és ellenőrzik.

7. A képzési szervezetnek ki kell neveznie egy képzésvezetőt (HT) aki felelős annak biztosításáért, hogy a szervezet a képzési szervezetre vonatkozó követelményeknek megfelel.

KÉPZÉS VEZETŐ (HT)

8. A HT rendelkezzen a pilóta szakszolgálati engedélyekhez kapcsolódó képzésben oktatóként szerzett széles körű tapasztalattal, és megfelelő vezetői képességekkel.

OKTATÓK

9. Az RF-nek biztosítania kell, hogy a képzést végző személyek (a továbbiakban: oktató) megfelelő képzettséggel rendelkezzenek a kijelölt feladatukhoz és felelősségükhöz, beleértve az emberi teljesítőképességre vonatkozó tudás és jártasság oktatását is.

10. Az oktatóknak rendelkezniük kell a következőkkel:
a) az általuk vezetett repülési tanfolyamhoz kapcsolódó pilóta szakszolgálati engedéllyel és jogosítással (jogosításokkal)
b) az általuk vezetett repülési tanfolyamhoz kapcsolódó oktatói jogosítással, és
c) a szakszolgálati engedélyhez, jogosításhoz szükséges elméleti ismeretek oktatásához szükséges légiközlekedési tapasztalattal.

11. A gyakorlati oktatók és a növendékek számának aránya, nem haladhatja meg az 1:6 arányt.

NYILVÁNTARTÁSOK

12. Az RF a következő nyilvántartásokat vezeti és őrzi legalább 5 évig, megfelelő adminisztratív személyzet alkalmazásával:
a) minden egyes növendék vonatkozásában a nyújtott földi, repülési és földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzés adatait;
b) az oktatók által összeállított részletes és rendszeres előrehaladási beszámolókat, a felmérőkkel, az időszakos minősítő repülések és földi vizsgák dokumentációjával együtt; és
c) személyi nyilvántartást, úgymint orvosi minősítések, jogosítások érvényességi ideje stb.

13. A növendékek képzési nyilvántartásának (Training Records) formátumát a képzési kézikönyvnek kell előírnia.

14. Az RF a légiközlekedési hatóság kérésére, rendelkezésére bocsátja a képzési nyilvántartást, illetve beszámolókat.

KÉPZÉS SORÁN HASZNÁLT LÉGIJÁRMŰVEK

15. Szükség van a tanfolyamok céljainak megfelelő légijárműre.
15.1. Minden légijárműnek duplikált elsődleges kormányszervekkel kell rendelkeznie, amelyet az oktató és a növendék egyidejűleg használhat. Átadható kormányszerv nem elfogadott.
15.2. A tanfolyamok függvényében a flotta tartalmazzon olyan légijárműve(ke)t amelyek alkalmasak az átesések, dugóhúzó és más repülési vészhelyzetek elkerülésének bemutatására.

16. A képzésben csak a légiközlekedési hatóság által a képzés céljaira jóváhagyott légijárműveket lehet használni.

REPÜLŐTEREK

17. A bázis repülőtérnek, illetve bármilyen alternatív bázis repülőtérnek, ahol képzés folyik, a következő létesítményekkel, kell rendelkeznie:

a) legalább egy futópályával vagy felszállási területtel, amely a képzési repülőgépek számára a normál fel- és leszállás lehetőségét biztosítja a maximálisan engedélyezett fel- vagy leszállási tömeggel (az alábbi 4 feltétel közül, azon feltétellel, amelyik a meghatározó):

1. (négy csomónál nem erősebb) gyenge szélben azon a hőmérsékleten, amely megegyezik az év legmelegebb hónapjának legmagasabb átlaghőmérsékletével;
2. úgy, hogy a felszállás vonalában minden akadályt legalább 50 lábbal magasabban repül át a repülő;
3. úgy, hogy a hajtómű üzemeltetését, a futómű és a fékszárny működtetését (ha alkalmazható) a gyártó által ajánlottan hajtják végre; vagy
4. úgy, hogy az elemelkedés után különleges pilótai képességek és módszerek nélkül is végre lehet hajtani a lágy átmenetet a legjobb emelkedési sebességhez tartozó sebesség elérésére.

b) szélzsákkal, amely a földön minden pályavégről jól látható;

c) megfelelő pályafényekkel, ha éjszakai képzést is végrehajtanak a repülőtéren; és

d) megfelelő légiforgalmi szolgálati egységgel kivéve ott, ahol a képzési követelmények biztonságosan teljesíthetők másfajta légi/földi kommunikációval.

REPÜLŐÜZEMI ELHELYEZÉS

18. A következő elhelyezést kell biztosítani:

a) A repülés végrehajtásának felügyeletét ellátó személyzet és felszerelés elhelyezésére szolgáló helyiség (repülésüzemi szoba).
b) Repüléstervezési helyiség a következő felszereléssel:
1. megfelelő térképek és táblázatok;
2. naprakész AIS adatok;
3. legfrissebb meteorológiai adatok;
4. kommunikációs eszköz a légiforgalmi szolgálattal és a repülésüzemi szobával;
5. szabvány útvonalakat tartalmazó térképek;
6. az aktuális tiltott, veszélyes és korlátozott légterekre vonatkozó adatok
7. további, repülésbiztonsággal kapcsolatos anyagok.
c) Eligazító terem, vagy öltöző elegendő számban és méretben.

ELMÉLETI KÉPZÉS LÉTESÍTMÉNYEI

19. Az elméleti képzéshez a következő létesítményeket és eszközöket kell biztosítani:

a) Megfelelő osztályterem, a mindenkori növendéklétszámhoz igazodva.
b) Megfelelő bemutató felszerelés az elméleti képzéshez.

KÉPZÉSI KÉZIKÖNYV ÉS ÜZEMELTETÉSI KÉZIKÖNYV
(Lásd 9. függelék)

20. Az RF-nek el kell készítenie, és vezetnie kell a képzési kézikönyvet és az üzemeltetési kézikönyvet, amelyek a személyzet feladatainak ellátását segítő, a képzésre vonatkozó tájékoztatásokat, eljárásokat tartalmazzák, illetve bemutatják, és iránymutatásokat adnak a diákok számára a tanfolyam követelményeiről. Az RF hozzáférhetővé teszi a személyzet illetve, ahol szükséges, a növendékek számára azokat az információkat, amelyeket a képzési kézikönyv, az üzemeltetési kézikönyv, illetve az RF képzési engedélye tartalmaz.

21. A képzési kézikönyvnek tartalmaznia kell a képzési szakaszokra vonatkozó elvárásokat, célkitűzéseket és képzési célokat, amelyeket a diákoknak teljesíteniük kell. Az alábbi részekből kell állnia:

1. rész – Képzési terv
2. rész – Eligazítás, repülési feladatok
3. rész – Földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzés
4. rész – Elméleti ismereti képzés

22. Az üzemeltetési kézikönyv ellátja a személyzet bizonyos csoportjait, pl. oktatók, földi repülés-gyakorló berendezésen oktatók, üzemeltető és karbantartó személyzet, stb. a szükséges tájékoztatással, illetve tartalmazza a következőket:

a) Általános információk
b) Műszaki információk
c) Útvonal információk
d) Személyzet képzésére vonatkozó információk

2. Függelék

Alapképzési Szervezetek képzési engedély kérelem nyomtatványának tartalma

a	Szervezet neve és címe (pl. repülőklub):
b	A szervezet képviseletére jogosult és a képzésvezető személy neve:
c	Képzés szándékolt megkezdésének dátuma;
d	Repülésoktatók neve, címe, telefonszáma és minősítése;
e	(i) A képzésnek helyet adó repülőtér neve és címe; (ii) Repülőtér üzemben tartójának neve;
f	A szervezet által képzésre használandó légijárművek listája, beleértve bármely földi repülés-gyakorló berendezést (amennyiben alkalmazzák) a következő adatokkal: Repülőgép esetén annak osztálya, légijármű típusa, lajstromjele(i), bejegyzett tulajdonosa(i), üzemben tartója, légialkalmassági kategóriák, földi repülés-gyakorló berendezés esetén annak típusát:
g	A szervezetben folytatandó képzés típusa:

h	Légijármű meglévő biztosításainak adatai:
i	A szervezet teljes/részidőben fog működni;
j	Bármely, a kérelmező által fontosnak ítélt további információ:
k	Kijelentem, hogy a fenti (a)-(j) pontokban megadott információk a valóságnak megfelelnek, továbbá vállalom, hogy a képzést a vonatkozó jogszabályokban meghatározott követelményeknek megfelelően végezzük.
Kelt:	
Aláírás:	

3. Függelék

Pilóta szakszolgálati engedélyek és jogosítások megszerzésére felkészítő FTO-k

BEVEZETÉS

1. Az FTO olyan szervezet, amely az e jogszabályban meghatározottaknak megfelelő személyzettel, felszereléssel és környezettel rendelkezik ahhoz, hogy légijárművön és/vagy földi repülésgyakorló berendezésen repülési képzést és/vagy adott képzési programok keretében elméleti képzést nyújtson.

2. Az e rendeletben szereplő követelményeknek megfelelő, jóváhagyott képzést nyújtani kívánó FTO köteles a légiközlekedési hatóság képzési engedélyét megszerezni.
2.1. A légiközlekedési hatóság csak az e jogszabályban foglalt feltételek teljesítése esetén ad engedélyt.
2.2. E függelékben az FTO képzési engedély kiadásának, meghosszabbításának, illetve változtatásának követelményei találhatók. Az FTO-nak csak azon követelményeknek kell megfelelnie, amelyek az általa tartott képzéstípusokhoz kapcsolódnak.

KÉPZÉSI ENGEDÉLY MEGSZERZÉSE

3. A képzési engedély kérelem mintáját a légiközlekedési hatóság határozza meg.
3.1. A képzési engedélyt kérelmező FTO benyújtja a légiközlekedési hatóságnak a 31., 32., és 33. bekezdésekben és a 9. függelékben meghatározott üzemeltetési és képzési kézikönyveket.
3.2. Az FTO-nak az e rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelő, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott eljárásokat kell kidolgoznia.
3.3. Az eljárásoknak tartalmazniuk kell, olyan FTO-n belüli minőségbiztosítási rendszert (lásd 7. függelék) amely önvizsgáló tevékenységgel bármely hiányosságot képes azonnal felfedezni.
3.4. Az engedélyezési eljárás során a légiközlekedési hatóság ellenőrzi, hogy az FTO megfelel-e az ebben a függelékben megállapított követelményeknek.
3.5. A légiközlekedési hatóság nem köteles a Magyar Köztársaság területén kívül található FTO kérését jóváhagyni, ha a légiközlekedési hatóság nem rendelkezik megfelelő személyzettel, illetve a kérelem elbírálásának vagy az ellenőrzés lefolytatásának költségei túlzott terhet rónak a légiközlekedési hatóságra.

4. Minden képzési tanfolyamot jóvá kell hagyatni.

5. A légiközlekedési hatóság ellenőrzi a tanfolyamok végrehajtását, illetve ellenőrző repülést végezhet növendékekkel. Ezen ellenőrzések alkalmával, az FTO köteles a légiközlekedési hatóság rendelkezésére bocsátani a képzéssel kapcsolatos nyilvántartásokat, az engedélyeztetési dokumentumokat, műszaki naplót, előadások anyagait, tanjegyzeteket, illetve az eligazítások anyagait és bármi más a képzésre vonatkozó anyagot.
5.1. A légiközlekedési hatóság köteles az ellenőrzési jegyzőkönyv másolatát az FTO rendelkezésére bocsátani.

6. A légiközlekedési hatóság visszavonhatja a képzési engedélyt, ha a képzési engedélyezési követelményeknek és előírásoknak megfelelő, minimális, engedélyezett szint nem biztosított.

7. A jóváhagyott tanfolyam, az üzemeltetési, vagy a képzési kézikönyv módosításához a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges.
7.1. A mindennapi üzemeltetéshez szükséges kismértékű módosításáról nem kell a légiközlekedési hatóságot tájékoztatni.
7.2. Amennyiben a tervezett módosítás mértékével kapcsolatban kétség merül fel, a légiközlekedési hatóság állásfoglalása az irányadó.

8. Az FTO a légiközlekedési hatóság engedélyével képzési megállapodást köthet más képzési szervezetekkel, illetve használhat különböző bázis repülőtereket.

ANYAGI FORRÁSOK

9. a) Az FTO biztosítja a légiközlekedési hatóságot arról, hogy a képzés megfelelő szintű végrehajtásához szükséges anyagi feltételekkel rendelkezik (lásd 8. függelék).

b) Az FTO kijelöl egy, a légiközlekedési hatóság által elfogadott felelős vezetőt, aki felel azért, hogy, a képzés megfelelő szintű végrehajtásához az FTO elégséges anyagi feltételekkel rendelkezik.

VEZETŐSÉG ÉS SZEMÉLYZET

10. A vezetőség felépítésének biztosítania kell a személyzet szakmai felügyeletét nagy tapasztalattal és szakismerettel rendelkező személyek által a képzés magas színvonalának fenntartása érdekében.
10.1. Az FTO üzemeltetési kézikönyvének tartalmaznia kell a vezetőség felépítését a személyes felelősségek meghatározásával.

11. Az FTO igazolja a légiközlekedési hatóság felé azt, hogy megfelelő számú, képesített és szakmailag megfelelő alkalmazottal rendelkezik.
11.1. Integrált tanfolyamok esetében a személyzet 3 tagját teljes munkaidőben, a következő feladatkörben kell foglalkoztatni:
Képzésvezető (Head of Training)
Repülési főoktató (Chief Flying Instructor)
Földi (elméleti) főoktató (Chief Ground Instructor)
11.2. A modulokra osztott tanfolyamok esetében ezeket a feladatköröket össze lehet vonni, és egy, illetve két személyre lehet bízni ellátásukat, teljes vagy részmunkaidőben, a meghirdetett képzések céljainak függvényében. A személyzetnek legalább egy tagját kötelező teljes munkaidőben alkalmazni.
11.3. Ha az FTO csupán elméleti képzést nyújt, a HT és a CGI posztja egyesíthető. A kijelölt személynek megbízható szervezési képességekkel kell rendelkeznie, és a 19. bekezdésben meghatározott követelményeknek kell megfelelnie.

12. A meghirdetett képzés céljától függően a részmunkaidős oktatók számát a légiközlekedési hatóság hagyja jóvá.

13. A gyakorlati oktatók és a növendékek számának aránya, nem haladhatja meg az 1:6 arányt. Az oktatók számába a HT e szempontból nem számítható bele.
13.1. A nagyfokú felügyeletet, illetve gyakorlati tevékenységet igénylő tantárgyak esetében az egy időben oktatottak létszáma nem haladhatja meg a 12 növendéket.

KÉPZÉSVEZETŐ (HT)

14. A repülési képzés, a földi repülésgyakorló berendezéseken történő képzés, illetve elméleti képzés megfelelő összehangolásának biztosításáért, valamint az egyes növendékek előrehaladásának ellenőrzéséért a HT felelős.
14.1. A HT rendelkezzen a hivatásos pilóta szakszolgálati engedélyekhez kapcsolódó képzésben oktatóként szerzett széles körű tapasztalattal, és megfelelő vezetői képességekkel.
14.2. A HT-ként való első kinevezés előtti három évben a HT-nak rendelkeznie kell az általa vezetendő repülőgépes képzéshez kapcsolódó, az ICAO 1. Annexe szerint kiadott hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel és jogosítással (jogosításokkal).

REPÜLÉSI FŐOKTATÓ (CFI)

15. A CFI felel a repülési oktatók, illetve földi repülés-gyakorló berendezésen oktatók felügyeletéért és a teljes repülési képzés illetve a földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzés egységesítéséért.

A CFI:

a) rendelkezzen a meghirdetett repülésképzési tanfolyamokhoz kapcsolódó legmagasabb hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel;

b) rendelkezzen a meghirdetett repülésképzési tanfolyamokhoz kapcsolódó jogosítással (jogosításokkal);

c) rendelkezzen a tanfolyam során használt légijárművek közül legalább egy típus esetében az arra vonatkozó repülési oktatói (FI) jogosítással; és

d) rendelkezzen 1000 óra parancsnokként repült idővel, amelyből legalább 500 óra repülési oktatási idő, és amely kapcsolódik a meghirdetett tanfolyamokhoz, és amelyből legfeljebb 200 óra lehet a földi műszeres idő.

OKTATÓK, KIVÉVE A FÖLDI REPÜLÉS-GYAKORLÓ BERENDEZÉSEN OKTATÓKAT

16. Az oktatóknak rendelkezniük kell a következőkkel:
a) az általuk vezetett repülési tanfolyamhoz kapcsolódó hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel és jogosítással (jogosításokkal)
b) az általuk vezetett repülési tanfolyamhoz kapcsolódó oktatói jogosítással, például műszerjogosítás oktató, repülési oktató, típus/osztályjogosítás oktató, értelemszerűen; vagy
c) FTO keretein belül meghatározott képzés vezetésére jogosító légiközlekedési hatósági felhatalmazással (lásd 3. melléklet 1.300.);

17. A repülés oktatás során a repülési és pihenési idő meghatározásánál a vonatkozó jogszabály rendelkezéseit kell alkalmazni.

FÖLDI REPÜLÉS-GYAKORLÓ BERENDEZÉSEN OKTATÓK

18. Az FTD-n illetve FNPT I-en gyakorlati képzési feladatok ellátásához az oktató rendelkezzen az első kinevezés előtti három éves időszakban hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel, kivéve azokat az oktatókat, akik a 16. melléklet 1. függelékének a 3 illetve 4 alpontjának és az általuk vezetendő képzési tanfolyamnak megfelelő felhatalmazással és megfelelő képzési tapasztalattal rendelkeznek.
18.1. Repülési szimulátoron (FFS), illetve FNPT II-en ellátandó gyakorlati képzési feladatokhoz az oktatók rendelkezzenek FI(A), IRI(A), TRI(A) vagy CRI(A) jogosítással vagy SFI(A), vagy STI(A), vagy MCCI(A) felhatalmazással az oktató által vezetett tanfolyamhoz kapcsolódóan.

FÖLDI (ELMÉLETI) FŐOKTATÓ (CGI)

19. A CGI felel a földi oktatók felügyeletéért, és az elméleti képzés egységesítéséért. A CGI-nek rendelkeznie kell a légiközlekedésben szerzett gyakorlati tapasztalattal, továbbá részt kell vennie képzési technikák elsajátítását célzó képzésben, vagy rendelkeznie kell elméleti képzés területén szerzett, széleskörű oktatói tapasztalattal.

ELMÉLETI ISMERETEK OKTATÓI

20. Az elméleti ismeretek oktatóinak rendelkezniük kell a szakszolgálati engedélyhez, jogosításhoz szükséges vizsga tárgyainak megfelelő légiközlekedési tapasztalattal, illetve megbízásuk előtt az általuk oktatandó területen vizsgaelőadás keretében kell bizonyítaniuk hozzáértésüket.

NYILVÁNTARTÁSOK

21. Az FTO a következő nyilvántartásokat vezeti és őrzi legalább 5 évig, megfelelő adminisztratív személyzet alkalmazásával:
a) minden egyes növendék vonatkozásában a nyújtott földi, repülési és földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzés adatait;
b) az oktatók által összeállított részletes és rendszeres előrehaladási beszámolókat, a felmérőkkel, az időszakos minősítő repülések és földi vizsgák dokumentációjával együtt; és
c) személyi nyilvántartást, úgymint orvosi minősítések, jogosítások érvényességi ideje stb.

22. A növendékek képzési nyilvántartásának (Training Records) formátumát a képzési kézikönyvnek kell előírnia.

23. Az FTO a légiközlekedési hatóság kérésére, rendelkezésére bocsátja a képzési nyilvántartást, illetve beszámolókat.

KÉPZÉSI PROGRAM

24. Minden tanfolyamtípusra nézve képzési programot kell készíteni.
24.1. A program a következőket tartalmazza: a repülési és az elméleti képzés rendjét időrendi vagy szakaszlebontásban, a szabvány gyakorlatok listáját illetve a tanrend rövid kivonatát.
24.2. A földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzést illetve elméleti képzést olyan formában kell felépíteni, hogy a diákok képesek legyenek a repülési gyakorlat során alkalmazni a tantermekben megszerzett tudást, illetve a képzés során felmerülő problémákat további képzések keretében orvosolni lehessen. A képzési programot a légiközlekedési hatóság hagyja jóvá.

KÉPZÉS SORÁN HASZNÁLT LÉGIJÁRMŰVEK

25. Szükség van a tanfolyamok céljainak megfelelő légijárműflotta kialakítására.
25.1. Minden légijárműnek duplikált elsődleges kormányszervekkel kell rendelkeznie, amelyet az oktató és a növendék egyidejűleg használhat. Átadható kormányszerv nem elfogadott.
25.2. A tanfolyamok függvényében a flotta tartalmazzon olyan repülőgépe(ke)t amelyek alkalmasak az átesések és dugóhúzó elkerülésének bemutatására, továbbá tartalmazzon műszeres meteorológiai körülmények szimulálására megfelelően felszerelt repülőgépe(ke)t, illetve a megkövetelt műszeres gyakorlati képzést lehetővé tevő berendezéssel ellátott repülőgépe(ke)t.

26. A képzésben csak a légiközlekedési hatóság által a képzés céljaira jóváhagyott légijárműveket lehet használni.

REPÜLŐTEREK

27. A bázis repülőtérnek, illetve bármilyen alternatív bázis repülőtérnek, ahol képzés folyik, a következő létesítményekkel, kell rendelkeznie:

a) legalább egy futópályával vagy felszállási területtel, amely a képzési repülőgépek számára a normál fel- és leszállás lehetőségét biztosítja a maximálisan engedélyezett fel- vagy leszállási tömeggel (az alábbi 4 feltétel közül, azon feltétellel, amelyik a meghatározó):

1. (négy csomónál nem erősebb) gyenge szélben azon a hőmérsékleten, amely megegyezik az év legmelegebb hónapjának legmagasabb átlaghőmérsékletével;
2. úgy, hogy a felszállás vonalában minden akadályt legalább 50 lábbal magasabban repül át a repülő;
3. úgy, hogy a hajtómű üzemeltetését, a futómű és a fékszárny működtetését (ha alkalmazható) a gyártó által ajánlottan hajtják végre; vagy
4. úgy, hogy az elemelkedés után különleges pilótai képességek és módszerek nélkül is végre lehet hajtani a lágy átmenetet a legjobb emelkedési sebességhez tartozó sebesség elérésére.

b) szélzsákkal, amely a földön minden pályavégről jól látható;

c) megfelelő pályafényekkel, ha éjszakai képzést is végrehajtanak a repülőtéren; és

d) megfelelő légiforgalmi szolgálati egységgel kivéve ott, ahol a képzési követelmények biztonságosan teljesíthetők másfajta légi/földi kommunikációval.

REPÜLŐÜZEMI ELHELYEZÉS

28. A következő elhelyezést kell biztosítani:

a) A repülés végrehajtásának felügyeletét ellátó személyzet és felszerelés elhelyezésére szolgáló helyiség (repülésüzemi szoba).
b) Repüléstervezési helyiség a következő felszereléssel:
1. megfelelő térképek és táblázatok;
2. naprakész AIS adatok;
3. legfrissebb meteorológiai adatok;
4. kommunikációs eszköz a légiforgalmi szolgálattal és a repülésüzemi szobával;
5. szabvány útvonalakat tartalmazó térképek;
6. az aktuális tiltott, veszélyes és korlátozott légterekre vonatkozó adatok
7. további, repülésbiztonsággal kapcsolatos anyagok.
c) Eligazító terem, vagy öltöző elegendő számban és méretben.
d) Irodák a felügyelő személyzet számára és termek, ahol a repülés-oktatók megírhatják beszámolóikat, feljegyzéseiket, jelentéseiket.
e) Berendezett személyzeti szobák oktatók és növendékek számára.

ELMÉLETI KÉPZÉS LÉTESÍTMÉNYEI

29. Az elméleti képzéshez a következő létesítményeket és eszközöket kell biztosítani:

a) Megfelelő osztályterem, a mindenkori növendéklétszámhoz igazodva.
b) Megfelelő bemutató felszerelés az elméleti képzéshez.
c) Egy R/T kezelői képző és vizsgáztató létesítmény.
d) Referencia könyvtár a tanrendet lefedő kiadványokkal.
e) Oktató személyzeti irodák.

KÉPZÉS FELVÉTELI KÖVETELMÉNYEI

30. A képzésre felvett növendéknek a szakszolgálati engedélyhez szükséges orvosi minősítéssel kell rendelkeznie, valamint az FTO által megállapított és a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott felvételi követelményeknek kell megfelelnie.

KÉPZÉSI KÉZIKÖNYV ÉS ÜZEMELTETÉSI KÉZIKÖNYV
(Lásd 9. függelék)

31. Az FTO-nak el kell készítenie, és vezetnie kell a képzési kézikönyvet és az üzemeltetési kézikönyvet, amelyek a személyzet feladatainak ellátását segítő, a képzésre vonatkozó tájékoztatásokat, eljárásokat tartalmazzák, illetve bemutatják, és iránymutatásokat adnak a diákok számára a tanfolyam követelményeiről. Az FTO hozzáférhetővé teszi a személyzet illetve, ahol szükséges, a növendékek számára azokat az információkat, amelyeket a képzési kézikönyv, az üzemeltetési kézikönyv, illetve az FTO képzési engedélye tartalmaz. A módosításokat megfelelő felügyelet mellett, előre meghatározott eljárások szerint kell végrehajtani.

32. A képzési kézikönyvnek tartalmaznia kell a képzési szakaszokra vonatkozó elvárásokat, célkitűzéseket és képzési célokat, amelyeket a diákoknak teljesíteniük kell. Az alábbi részekből kell állnia:

1. rész – Képzési terv
2. rész – Eligazítás, repülési feladatok
3. rész – Földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzés
4. rész – Elméleti ismereti képzés

33. Az üzemeltetési kézikönyv ellátja a személyzet bizonyos csoportjait, pl. oktatók, földi repülés-gyakorló berendezésen oktatók, földi oktatók, üzemeltető és karbantartó személyzet, stb. a szükséges tájékoztatással, illetve tartalmazza a következőket:

a) Általános információk
b) Műszaki információk
c) Útvonal információk
d) Személyzet képzésére vonatkozó információk

4. függelék

A Magyar Köztársaságon kívüli részképzés

A Magyar Köztársaság területén kívül részképzést nyújtó FTO-nak az alábbiaknak megfelelően kell végeznie tevékenységét:

a) Amennyiben a légiközlekedési hatóság úgy ítéli meg, hogy a megfelelő felügyelet biztosítható, a képzés az ATP integrált tanfolyam egészét vagy egy részét lefedheti (lásd 3. melléklet 23. függeléke).

b) Az ATP integrált tanfolyam harmadik szakaszának részét képező navigációs előmeneteli vizsgát a kérelmező képzésében részt nem vevő helyi illetőségű repülésoktató is vezetheti, feltéve, hogy az említett oktató rendelkezik FI(A) vagy CRI(A) előjogokat biztosító JAR-FCL szakszolgálati engedéllyel. A megkövetelt képzés befejeztével, az ATP integrált tanfolyam negyedik szakaszának részét képező CPL(A) jártassági vizsga helyi illetőségű repülési vizsgáztatóval is végrehajtható, aki a JAR-FCL követelményeinek megfelelően felhatalmazott vizsgáztató (FE(A)) és a képzést végző FTO-tól teljesen független.

c) A műszerjogosítás jártassági vizsga bármely JAA tagállamban történhet a légiközlekedési hatóság engedélye alapján. A JAA tagállamon kívül műszerjogosítás képzést nyújtó FTO-nak biztosítania kell, hogy a tanfolyam tartalmazzon a Magyar Köztársaság, illetve bármely JAA tagállam légterében végrehajtott akklimatizációs repülést, mielőtt a növendék műszerjogosítás jártassági vizsgára jelentkezik.

d) ATPL elméleti képzést az az FTO nyújthat, amely képzési engedéllyel rendelkezik a Magyar Köztársaságon kívüli részképzés lefolytatására. A szakszolgálati engedély kiadásához szükséges elméleti vizsgát a légiközlekedési hatóság vezeti le. (lásd 3. melléklet 1.485.) A vizsgáztatást gondosan meg kell szervezni, tekintettel arra, hogy a részképzést a Magyar Köztársaságon kívül végezték.

e) A Magyar Köztársaságon kívüli részképzés csak jelen lévő CFI(A) vagy kijelölt helyettesének közvetlen felügyelete alatt folyhat, aki e rendelet alapján kiadott szakszolgálati engedéllyel és a 3. függelék 16. bekezdésében meghatározott oktatói jogosítással rendelkezik.

5. függelék

TRTO-k kizárólag pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezők számára kiadandó típusjogosításokhoz vagy TRI oktatói jogosításhoz, SFI illetve MCCI oktatói felhatalmazásokhoz

(Lásd 7. 8. 9. függelék és a 3. melléklet 1.261(c) és (d) bekezdése és 46. függeléke)

BEVEZETÉS

1. A TRTO olyan szervezet, amely megfelelő személyzettel, felszereléssel és környezettel rendelkezik ahhoz, hogy típusjogosítás képzést, MCC képzést, illetve földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzést valamint adott képzési programok keretén belül elméleti képzést nyújtson.

2. Az e rendeletben szereplő követelményeknek megfelelő, jóváhagyott képzést nyújtani kívánó TRTO köteles a légiközlekedési hatóság képzési engedélyét megszerezni.
2.1. A légiközlekedési hatóság csak az e jogszabályban foglalt feltételek teljesítése esetén ad engedélyt.
2.2. E függelékben a TRTO képzési engedély kiadásának, meghosszabbításának, illetve változtatásának követelményei találhatók.

KÉPZÉSI ENGEDÉLY MEGSZERZÉSE

3. A képzési engedély kérelem mintáját a légiközlekedési hatóság határozza meg.
3.1. A képzési engedélyt kérelmező TRTO-nak a kérelemhez csatolnia kell az üzemeltetési és képzési kézikönyvet, amely tartalmazza a minőségbiztosítási rendszer leírását és a képzési tematikát e függelék 17. és 25-27. bekezdéseiben és a 9. függelékben meghatározottak szerint.
3.2. Az engedélyezési eljárás során a légiközlekedési hatóság ellenőrzi, hogy a TRTO megfelel-e az ebben a függelékben megállapított követelményeknek.
3.3. A légiközlekedési hatóság nem köteles a Magyar Köztársaság területén kívül található TRTO kérését jóváhagyni, ha a légiközlekedési hatóság nem rendelkezik megfelelő személyzettel, illetve a kérelem elbírálásának vagy az ellenőrzés lefolytatásának költségei túlzott terhet rónak a légiközlekedési hatóságra.

4. Minden képzési tanfolyamot jóvá kell hagyatni.

5. A légiközlekedési hatóság visszavonhatja a képzési engedélyt, ha a képzési engedélyezési követelményeknek és előírásoknak megfelelő, minimális, engedélyezett szint nem biztosított.

6. A jóváhagyott tanfolyam, az üzemeltetési, vagy a képzési kézikönyv módosításához a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges.
6.1. A mindennapi üzemeltetéshez szükséges kismértékű módosításáról nem kell a légiközlekedési hatóságot tájékoztatni.
6.2. Amennyiben a tervezett módosítás mértékével kapcsolatban kétség merül fel, a légiközlekedési hatóság állásfoglalása az irányadó.

7. A TRTO a légiközlekedési hatóság engedélyével képzési megállapodást köthet más képzési szervezetekkel, illetve használhat különböző bázis repülőtereket.

ANYAGI FORRÁSOK

8. a) A TRTO biztosítja a légiközlekedési hatóságot arról, hogy a képzés megfelelő szintű végrehajtásához szükséges anyagi feltételekkel rendelkezik (lásd 8. függelék).
b) A TRTO kijelöl egy, a légiközlekedési hatóság által elfogadott felelős vezetőt, aki felel azért, hogy, a képzés megfelelő szintű végrehajtásához a TRTO elégséges anyagi feltételekkel rendelkezik.

ELLENŐRZÉSEK

9. A képzési engedély első kiadását megelőző ellenőrzésen túl a légiközlekedési hatóság további ellenőrzéseket végez annak megállapítása érdekében, hogy a TRTO megfelel-e az e rendeletben foglaltaknak és a képzési engedélyének.

10. Az ellenőrzések alkalmával hozzáférést kell biztosítani a TRTO képzési nyilvántartásához, engedélyezési dokumentumokhoz, műszaki naplókhoz, előadások anyagához, tanjegyzetekhez, eligazításokhoz illetve bármely más idetartozó anyaghoz. A TRTO ellenőrzési jegyzőkönyv másolatát a TRTO rendelkezésére kell bocsátani.

VEZETŐSÉG ÉS SZEMÉLYZET

11. A vezetőség felépítésének biztosítania kell a személyzet szakmai felügyeletét nagy tapasztalattal és szakismerettel rendelkező személyek által a képzés magas színvonalának fenntartása érdekében.
11.1. A TRTO üzemeltetési kézikönyvének tartalmaznia kell a vezetőség felépítését a személyes felelősségek meghatározásával.

12. A légiközlekedési hatóság által is elfogadott képzésvezetőt kell kinevezni (HT). A HT felelőssége biztosítani, hogy a TRTO megfeleljen az e rendeletben foglalt követelményeknek. A HT teljes körűen, közvetlen felelősséggel tartozik a légiközlekedési hatóságnak.

13. A TRTO rendelkezzen a képzés célkitűzéseinek megvalósításához szükséges megfelelő személyzettel. Minden egyes oktató feladatkörét meg kell határozni, és dokumentálni kell.

TÍPUSJOGOSÍTÁS OKTATÓ (TRI)

14. Típusjogosítás oktatóknak (TRI) rendelkeznie kell:

a) az általuk vezetett repülési tanfolyamhoz kapcsolódó hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel és jogosítással (jogosításokkal);

b) a képzésben használt repülőgépre szóló típusjogosítás oktatói jogosítással; vagy

c) TRTO keretein belül meghatározott képzés vezetésére jogosító légiközlekedési hatósági felhatalmazással (Lásd 3. melléklet 1.300. pont);

FÖLDI REPÜLÉS-GYAKORLÓ BERENDEZÉSEN OKTATÓK

15. Az FTD-n gyakorlati képzési feladatok ellátásához az oktatóknak rendelkezniük kell az általuk vezetett tanfolyamnak megfelelő tapasztalattal, és az első kinevezés előtti három éves időszakban hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel, kivéve azokat az oktatókat, akik a 16. melléklet 1. függelékének a 3 és/vagy 4 pontjának megfelelő felhatalmazással rendelkeznek.
15.1. Szimulátoron és/vagy FTD-n és/vagy FNPT II-en többpilótás típusjogosítás és/vagy MCC képzés estében az oktatóknak rendelkeznie kell TRI jogosítással vagy SFI felhatalmazással.

ELMÉLETI ISMERETI KÉPZÉS

16. Az elméleti ismeretek képzését a megfelelő típusjogosítással rendelkező oktató vezesse, vagy olyan oktató, aki megfelelő légiközlekedési tapasztalattal rendelkezik és ismeri a képzésre használt légijárművet, például fedélzeti mérnök, karbantartó repülő mérnök vagy repülés üzemi tiszt.

KÉPZÉSI SZÍNVONAL

17. A TRTO-nak olyan rendszert kell kialakítania, amely biztosítja, hogy a képzési központ üzemeltetése, illetve a képzés hatékonyan és hatásosan folyik. A minőségbiztosítási rendszernek meg kell határoznia a TRTO eljárások, az irányelvek és a képzés hatékonyságát. (lásd 7. függelék)

NYILVÁNTARTÁS

18. A TRTO a következő nyilvántartásokat vezesse és őrizze legalább 5 évig a megfelelő adminisztratív személyzet alkalmazásával:

a) A növendék tudásának felmérése tanfolyam előtt és alatt;
b) elméleti ismeretek, az egyes növendékeknek nyújtott repülési és földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzés adatai;
c) személyi adatok, (orvosi minősítés, jogosítások érvényességi ideje, stb.) TRTO személyzetével kapcsolatosan.

19 A növendékek képzési nyilvántartásának (Training Records) formátumát a képzési kézikönyv írja elő.

20. A képzési nyilvántartást és beszámolókat a TRTO-nak a légiközlekedési hatóság kérésére rendelkezésre kell bocsátani a légiközlekedési hatóság felé.

KÉPZÉSI PROGRAM

21. Minden tanfolyamtípusra nézve képzési programot kell készíteni.
21.1.A programnak a következőket kell tartalmaznia: a repülési és az elméleti képzés rendjét időrendi vagy szakaszlebontásban, standard gyakorlatok listáját illetve a tanrend rövid kivonatát.
21.2. A földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzést illetve elméleti képzést olyan formában kell felépíteni, hogy a növendékek képesek legyenek a repülési gyakorlat során alkalmazni a tantermekben megszerzett tudást, illetve a képzés során felmerülő problémákat további repülő képzések keretében orvosolni lehessen.

KÉPZÉS SORÁN HASZNÁLT REPÜLŐGÉPEK

22. Minden repülőgép felszereltségének meg kell felelnie az adott tanfolyamra vonatkozó, kézikönyvekben meghatározott követelményeknek és a képzés sajátosságainak.

LÉTESÍTMÉNYEK ÉS ESZKÖZÖK

23. Az e rendeletben meghatározott képzési létesítmények és eszközök biztosítása kötelező.

A KÉPZÉS FELVÉTELI KÖVETELMÉNYEI

24. A TRTO felelőssége biztosítani, hogy a növendékek megfeleljenek a 3. melléklet 1.250 pontban előírt típusjogosítás képzéshez.

KÉPZÉSI KÉZIKÖNYV ÉS ÜZEMELTETÉSI KÉZIKÖNYV

(Lásd 9. függelék)

25. A TRTO-nak el kell készítenie, és vezetnie kell a képzési kézikönyvet és az üzemeltetési kézikönyvet, amelyek a személyzet feladatainak ellátását segítő, a képzésre vonatkozó tájékoztatásokat, eljárásokat tartalmazzák, illetve bemutatják, és iránymutatásokat adnak a diákok számára a tanfolyam követelményeiről. A TRTO hozzáférhetővé teszi a személyzet illetve, ahol szükséges, a növendékek számára azokat az információkat, amelyeket a képzési kézikönyv, az üzemeltetési kézikönyv, illetve a TRTO képzési engedélye tartalmaz. A módosításokat megfelelő felügyelet mellett, előre meghatározott eljárások szerint kell végrehajtani.

26. A képzési kézikönyvnek tartalmaznia kell a képzési szakaszokra vonatkozó elvárásokat, célkitűzéseket és képzési célokat, amelyeket a diákoknak teljesíteniük kell. Az alábbi részekből kell állnia:

1. rész – Képzési terv
2. rész – Eligazítás, repülési feladatok
3. rész – Földi repülés-gyakorló berendezésen történő képzés
4. rész – Elméleti Képzés

27. Az üzemeltetési kézikönyvnek el kell látnia a személyzet bizonyos csoportjait, pl. oktatók, földi repülés-gyakorló berendezésen oktatók, földi oktatók, üzemeltető és karbantartó személyzet, stb. a szükséges tájékoztatással, illetve tartalmazza a következőket:

a) Általános információk
b) Műszaki információk
c) Útvonal információk
d) Személyzet képzésére vonatkozó információk

6. függelék
Elméleti ismeretek modulrendszerű távoktatásának képzési engedélye
(Lásd 3. függelék és a 3. melléklet 2. 7. 11. 18. 22. függeléke)

KÉPZŐ SZERVEZET

1. A képző szervezet székhelyén vagy a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott egyéb helyen osztálytermi elhelyezésnek kell rendelkezésre állnia. Az osztálytermeknek és a kapcsolódó oktatási eszközöknek minden esetben meg kell felelniük a szervezet képzési engedélyéhez szükséges követelményeknek. 1.1. A moduláris képzés távoktatás formájában történő megkezdéséhez a légiközlekedési hatóság előzetes képzési engedélye szükséges.

2. A távoktatást nyújtó FTO HT-jének, vagy CGI-jének meg kell felelnie a 3. függelékben foglaltaknak.
2.1. Az elméleti ismereteket oktatónak meg kell felelnie e rendelet követelményeinek.

3. A csak elméleti ismeretek képzését nyújtó FTO-kra ugyanazok az engedélyezési és auditálási követelmények vonatkoznak, amelyek az FTO-kra vonatkoznak a 3. függelékkel összhangban.

4. Az engedélyezett FTO a tanfolyamok egy részét vagy az összes tanfolyamot a székhelyen történő személyes részvétellel vagy távoktatás keretében is tarthatja.
4.1. A moduláris képzés távoktatási programnak tartalmaznia kell minden tantárgyból osztálytermi képzést is. A tényleges osztálytermi képzés időtartama nem lehet kevesebb, mint az egész tanfolyam idejének 10 %-a.

5. Az FTO-k számos módszert alkalmazhatnak a tanfolyam anyagának ismertetésére. Ugyanakkor szükséges, hogy az FTO minden részletre kiterjedő nyilvántartást vezessen, és így biztosítsa, hogy a növendékek megfelelően haladnak előre a tananyagban, valamint betartják az e rendeletben a moduláris tanfolyamok elvégzéséhez szükséges előírásokat.

6. Az FTO-k távoktatási irányvonalai:

a) Feltehető, hogy egy növendék egy héten legalább 15 órát tanul.
b) A tanfolyam anyagában végig célszerű megjelölni, mi képezi egy-egy hét tananyagát.
c) a légiközlekedési hatóság számára elfogadható tanfolyam szerkezet és tanrend megadása.
d) Minden tantárgyból, minden 15. óra tanulási idő után felmérő teszt elvégzése, amit értékelésre be kell nyújtani az FTO-nak. További, saját-kiértékelésű felmérő teszteket kell kitölteni 5 illetve 10 óra tanulási idő után.
e) A tanfolyam egésze során konzultációs időpontok megadása, amikor a növendék felveheti a kapcsolatot egy oktatóval telefonon, faxon, e-mailen, vagy az interneten keresztül.
f) A teljesítmény mérésének eszközei, amelyekkel meghatározható, hogy a növendék teljesítette-e a tanfolyam megfelelő részeit olyan színvonalon, hogy a HT vagy a CGI szerint a növendék jó eséllyel indul az elméleti ismeretek vizsgáján.
g) Ha az FTO számítástechnikai megoldásokkal biztosítja a távoktatást, például az internet segítségével, akkor az oktatóknak ennek megfelelő eszközökkel kell ellenőrizniük a növendék előrehaladását.

OKTATÓK

5. Az oktatóknak teljes mélységében ismernie kell a távoktatási program követelményrendszerét, beleértve a minőségbiztosítási rendszert is.
5.1. A képzéseket a székhelyen kell megkezdeni; a tanfolyam további részének ugyanolyan előírások alapján kell lefolynia, mint ami a székhelyen lévő oktatókra vonatkozik.
5.2. Az oktatás helyszínétől függetlenül a minőségbiztosítási rendszernek biztosítania kell, hogy megfelelően figyelemmel kísérjék az oktatók egyéni teljesítményét és a jóváhagyott tanfolyam programjának végrehajtását.

TANFOLYAMOK

6. A távoktatás csak az alábbi elméleti ismereti tanfolyamok részeként hagyható jóvá:

a) Moduláris elméleti ismereti tanfolyam PPL(A), CPL(A), IR(A) és ATPL(A) megszerzéséhez.

b) Kiegészítő elméleti ismereti tanfolyamok osztály/típusjogosításhoz nagyteljesítményű egypilótás repülőgépre.

7. függelék
FTO/TRTO-k minőségbiztosítási rendszerei
(Lásd 3. 5. függelék)

1. A 3. 5. függeléknek megfelelően, a képzési engedély feltételeként az FTO-nak és a TRTO-nak minőségbiztosítási rendszert kell kialakítania és fenntartania. Jelen függelék tartalmazza, hogy milyen összetevőket kell belefoglalni a minőségbiztosítási rendszerbe, és hogyan lehet a rendszert a szervezetek működésébe integrálni.

2. A minőségbiztosítási rendszer követelményeinek azért van létjogosultsága, mert szükség van a légiközlekedési hatóság és a képzési szervezetek között a feladatok jól elkülöníthető megosztására, hogy ezáltal létrejöjjön egyrészről a szabályozó és ellenőrző felelősségi körnek, másrészről a képzési tevékenység felelősségi körének egyértelmű elhatárolása.
2.1. A képzési szervezeteknek ki kell alakítaniuk egy rendszert, amellyel képesek ellenőrizni a tevékenységüket; fel tudják fedezni, ha eltérnek a megadott szabályoktól és előírásoktól; valamint meg tudják hozni a szükséges intézkedéseket a hibák kijavítására, és így biztosítani tudják, hogy megfeleljenek a légiközlekedési hatóság szabályainak és saját követelményeiknek.
2.2. Egy jól kialakított és jól működő minőségbiztosítási rendszer lehetővé teszi az ellenőrző légiközlekedési hatóság számára, hogy hatékonyan, a források ésszerű felhasználásával hajtsa végre az alkalmankénti, illetve folyamatos ellenőrzéseket.

3. A minőségbiztosítási rendszer hatáskörének és összetettségének a képzési szervezet és a képzési tevékenység méretével és összetettségével kell összhangban lennie.
3.1. A célok és elvek minden képzési szervezetre érvényesek, függetlenül a méretétől és összetettségétől. Így a kicsi, illetve a viszonylag kicsi képzési szervezeteknél a minőségi rendszer lehet kicsi és az alapszervezetbe integrált, míg az összetettebb képzési tevékenységet folytató nagyobb szervezeteknek egy külön, független minőségirányítási szervezetet kell kialakítaniuk a teljes szervezeti formán belül.

4. Ebben az összefüggésben a méret és az összetettség meghatározására a következő irányvonalak érvényesek:

a) nagyon kicsinek számít az 5 vagy annál kevesebb oktatót foglalkoztató képzési szervezet;

b) kicsinek számít a 6 – 20 oktatót foglalkoztató képzési szervezet.

Az összetettség meghatározásánál figyelembe kell venni a képzéshez használt légijármű típusok számát, a kínált tanfolyam választékot, a képzési tevékenység földrajzi kiterjedtségét (pl. műholdak használata), képzési megállapodások számát más képzési szervezetekkel stb.

5. Az FTO vagy TRTO minőségbiztosítási rendszerének a következőket kell tartalmaznia:

a) a szervezet képzési irányelveinek, képzési és repülésbiztonsági előírásainak meghatározása;
b) a felelősségek kijelölésének, a forrásoknak, a szervezeti és üzemeltetési eljárásoknak a meghatározása és kialakítása, amely lehetővé teszi az irányelvek, a képzési és a repülésbiztonsági előírások betartását;
c) az irányelvek követését, a képzési és a repülésbiztonsági előírások betartását ellenőrző rendszer;
d) az irányelvektől, képzési illetve repülésbiztonsági elvektől való eltérések feljegyzése és dokumentációja, az ilyen eltérések elemzésével, értékelésével és javításával együtt;
e) az irányelveket, képzési és repülési előírásokat érintő tapasztalatok, trendek értékelése.

6. A 8. és 9. bekezdés még részletesebben leírja a célokat, a minőségbiztosítási rendszer különböző összetevőit, és segítséget nyújt a nagyobb és/vagy összetettebb képzési szervezetek minőségbiztosítási rendszereinek kialakításában. A nagyon kicsi és kicsi képzési szervezetekre a 9. bekezdés 23. pontja vonatkozik.

7. A különböző minőségbiztosítási rendszereket egymásba lehet integrálni.

8. Minden FTO-nak és TRTO-nak ki kell alakítani a minőségi oktatás alapjait, és az eljárások megvalósításához probléma-megoldó technikákat kell alkalmazni. Alapvetően lényegesnek tekinthető annak ismerete, hogy hogyan mérhető, alapozható meg és hogyan érhető el a minőség a képzésben és az oktatásban.

8.1. A 9. bekezdés célkitűzése, hogy tájékoztatást és segítséget nyújtson a képzési szervezeteknek abban, hogy hogyan alakítsanak ki egy olyan minőségbiztosítási rendszert, amely lehetővé teszi, hogy megfeleljenek a 3. függelék 3. pontjának és az 5. függelék 3. pontjának (Minőségbiztosítási rendszerek).

8.2. Az FTO-nak/TRTO-nak a következő pontokban leírt utasítások és információk alapján kell kialakítania a minőségbiztosítási rendszerét, hogy megfeleljen a 3. függelék 3. pontjának és az 5. függelék 3. pontjának.

9. AZ FTO/TRTO MINŐSÉGBIZTOSÍTÁSI RENDSZERE

1. **Terminológia**

Felelős pénzügyi vezető

A légiközlekedési hatóság számára elfogadható személy, aki biztosítja, hogy minden képzési tevékenységet a légiközlekedési hatóság által megkövetelt színvonalon lehet finanszírozni és végrehajtani, valamint, hogy minden képzési tevékenység megfelel az FTO/TRTO által meghatározott további követelményeknek.

Minőség

Egy termék vagy szolgáltatás azon jellemzőinek és jellegzetességeinek összessége, amelyek magukban foglalják a termék vagy szolgáltatás azon képességét, hogy kinyilvánított vagy magától értetődő szükségleteket ki tud elégíteni.

Minőségbiztosítás

Mindaz a tervezett és módszeres tevékenység, ami megfelelő bizalmat hivatott kelteni arra, hogy az összes oktatási tevékenység megfelel az adott követelményeknek, beleértve az FTO/TRTO ide vonatkozó kézikönyveiben meghatározott követelményeket.

Minőségbiztosítási vezető

A légiközlekedési hatóság számára elfogadható vezető, aki a minőségbiztosítási rendszer irányításáért, a működésének ellenőrzéséért és a hibák kijavítására irányuló intézkedések megköveteléséért felelős.

Minőségbiztosítási Kézikönyv

Az a dokumentum, ami az üzemeltető minőségbiztosítási rendszerére és minőségbiztosítási programjára vonatkozó információkat tartalmazza.

Minőségbiztosítási audit

Egy rendszerezett és független vizsgálat, amely meghatározza, hogy a minőségbiztosítás tevékenységek és ezek eredményei a tervek szerint haladnak-e, a tervezett intézkedéseket hatékonyan valósítják-e meg, valamint hogy megfelelőek-e ezek az intézkedések a célok eléréséhez.

2. **Minőségbiztosítási irányelvek és stratégia**

Az FTO/TRTO határozza meg, hogy a szervezet hogyan fogalmazza meg, alkalmazza és bírálja felül az irányelveit és stratégiáját; valamint hogy milyen tervek, és tevékenységek révén valósítja meg ezeket. Hivatalos, írott formában le kell fektetni a Minőségpolitikát, amelyben a képzésvezető vállalja, hogy a Minőségbiztosítási rendszer milyen célokat fog teljesíteni. A minőségbiztosítási irányelveknek tükrözniük kell, hogy e rendelet vonatkozó részeit, illetve a FTO/TRTO által meghatározott összes kiegészítő előírás követelményeit teljesítik, és a továbbiakban is teljesíteni fogják.
A felelős pénzügyi vezető teljes körűen felel a minőségbiztosítási rendszerért, ezen belül a belső, vezetői értékelések gyakoriságáért, formájáért és struktúrájáért is.

3 **A Minőségbiztosítási rendszer célja**

A Minőségbiztosítási rendszer bevezetése és alkalmazása lehetővé teszi a FTO/TRTO számára, hogy ellenőrizze, megfelel e rendelet vonatkozó részeinek, az Üzemeltetési Kézikönyvnek, a Képzési Kézikönyvnek és bármely más, az adott FTO/TRTO vagy a légiközlekedési hatóság által meghatározott előírásoknak; így biztosíthatja a biztonságos és hatékony oktatást.

4 **Minőségbiztosítási vezető**

4.1 A minőségbiztosítási vezető elsődleges feladata, hogy az oktatási terület tevékenységeinek rendszeres ellenőrzésével igazolja, hogy a képzésvezető, a repülési főoktató és a földi főoktató felügyelete alatt a szervezet tartja a légiközlekedési hatóság által megkövetelt színvonalat, illetve betartja az FTO/TRTO által kialakított kiegészítő követelményeket.

4.2 A minőségbiztosítási vezető felelőssége, hogy a Minőségbiztosítási programot megfelelően bevezessék, fenntartsák, folyamatosan felülvizsgálják és fejlesszék. A minőségbiztosítási vezető

- közvetlen kapcsolatot tart a képzésvezetővel;
- az FTO/TRTO minden részére szabad rálátással bír.

4.3 A kicsi vagy nagyon kicsi FTO/TRTO-k esetében a képzésvezető és a minőségbiztosítási vezető szerepei összevonhatók. Ugyanakkor ebben az esetben a minőség auditálásokat független személyzetnek kell megtartania. Ha a képzési szervezet integrált képzést nyújt, akkor a minőségbiztosítási vezető nem lehet képzésvezető, sem repülési főoktató, sem földi főoktató.

5 **Minőségbiztosítási rendszer**

5.1 Az FTO/TRTO minőségbiztosítási rendszerének biztosítania kell, hogy a képzés követelményei, előírásai és eljárásai megfelelőek legyenek, és hogy betartsák őket.

5.2 Az FTO/TRTO-nak ki kell alakítania a minőségbiztosítási rendszer alapvető struktúráját, amelyben az összes képzési tevékenység ellenőrzése lehetséges.

5.3 A minőségbiztosítási rendszer struktúráját a FTO/TRTO mérete és az ellenőrizni kívánt képzések összetettsége alapján kell kialakítani.

6 **Hatáskör**

A minőségbiztosítási rendszernek a következőkre kell kiterjednie:

6.1. A szervezet vezetése

6.2. Irányelvek és stratégia

6.3. Folyamatok

6.4. E rendelet rendelkezései

6.5. Az FTO/TRTO által megállapított kiegészítő előírások és képzési eljárások

6.6. Az FTO/TRTO szervezeti felépítése

6.7. Felelősség a minőségbiztosítási rendszer fejlesztéséért, kialakításáért és irányításáért

6.8. Dokumentációk, beleértve a kézikönyveket, jegyzőkönyveket és nyilvántartásokat

6.9. Minőségbiztosítási program

6.10. Szükséges anyagi források, eszközigény és szükséges humán erőforrások

6.11. A képzés követelményei

6.12. Az ügyfelek elégedettsége

7. Visszacsatolás

A minőségbiztosítási rendszernek tartalmaznia kell visszacsatoló rendszert, amely által biztosítható legyen az, hogy meghatározzák és haladéktalanul meg is hozzák a szükséges intézkedéseket a hibák kijavítására. A visszacsatoló rendszernek kell azt is meghatároznia, hogy az egyes esetekben kitől várják el a hiányosságok pótlását, vagy a szabályoknak nem megfelelő tevékenység megváltoztatását. Ez a rendszer határozza meg azt is, hogy milyen eljárást kell követni, ha megfelelő időn belül nem javítják ki a hibát.

8. Dokumentáció

A vonatkozó dokumentáció a Képzési és az Üzemeltetési Kézikönyv vonatkozó részeiből áll, amelyeket külön Minőségbiztosítási Kézikönyvbe is lehet foglalni.

8.1. Továbbá a vonatkozó dokumentációnak a következőket is tartalmaznia kell:

a) Minőségbiztosítási irányelvek;
b) Terminológia;
c) Részletes képzési előírások;
d) A szervezet leírása;
e) A kötelességek és felelősségek megoszlása;
f) Képzési eljárások, amelyek biztosítják a szabályoknak való megfelelést.

8.2. A Minőségbiztosítási program tartalmazza:

a) Az ellenőrzési eljárás tervezett időrendjét;
b) Az auditálási eljárásokat;
c) A jegyzőkönyvezési eljárásokat;
d) A nyomon követési és hibajavítási tevékenységek eljárásait;
e) A nyilvántartási rendszert;
f) A képzési tematikát; és
g) A dokumentációk ellenőrzését.

9. Minőségbiztosítási program

A Minőségbiztosítási programnak tartalmaznia kell az összes olyan tervezett és rendszerezett tevékenységet, amire szükség van ahhoz, hogy biztosítható legyen, minden képzést az összes vonatkozó követelményekkel, előírásokkal és eljárásokkal összhangban folytatnak le.

10. Minőségbiztosítási felülvizsgálat

A Minőségbiztosítási felülvizsgálat elsődleges célja, hogy megfigyeljen egy adott eseményt/tevékenységet vagy átnézzen egy adott dokumentumot, azért, hogy megállapítsa, követik-e a kialakított képzési eljárásokat, betartják-e a követelményeket az esemény végrehajtása során, és elérik-e a kívánt színvonalat.

A Minőségi felülvizsgálat jellemző tárgykörei:
a) Tényleges repülési és földi képzés;
b) Karbantartás;
c) Műszaki előírások; és
d) Képzési előírások.

11. Audit

Az audit rendszerezett, független összehasonlítása a képzés tényleges lefolytatásának és a közzétett képzési eljárásoknak.

Az auditoknak különösen az alábbi minőségi eljárásokat és folyamatokat kell tartalmazniuk:
a) Az audit hatáskörének leírása;
b) Tervezés és felkészülés;
c) Bizonyítékok gyűjtése és rögzítése; és
d) A bizonyítékok elemzése.

A következő technikák alkalmazásával lehet egy audit hatékony:

a) Interjúk vagy beszélgetések a személyzettel;
b) A közzétett dokumentumok áttekintése;
c) Megfelelő számú nyilvántartási adatlap átvizsgálása;
d) A képzést felépítő tevékenységek személyes megfigyelése; és
e) A dokumentumok megőrzése, és a megfigyelések feljegyzése.

12. Az auditorok

Az FTO/TRTO-nak a képzés összetettségétől függően el kell döntenie, hogy egy vagy több auditort alkalmaz. Az auditornak vagy az auditoroknak rendelkezniük kell a vonatkozó képesítéssel és/vagy üzemeltetési tapasztalattal.

A vonatkozó dokumentációban világosan meg kell adni az auditorok felelősségi körét.

13. Az auditorok függetlensége

Az auditorok nem vehetnek részt napi szinten az auditálandó üzemeltetési terület munkájában vagy az auditálandó karbantartási tevékenységben. Az FTO/TRTO-nak lehetősége van a teljes munkaidőben foglalkoztatott, csak erre a feladatra kijelölt és külön minőségbiztosítási osztályhoz tartozó személyzet szolgálatainak igénybevételén felül részmunkaidős auditorokat alkalmazni meghatározott területek vagy tevékenységek ellenőrzésére.

Az olyan FTO/TRTO, amelynek a felépítése és mérete nem indokolja a teljes munkaidőben foglalkoztatott auditorok alkalmazását, elláthatja az auditálási feladatokat a saját szervezetében részmunkaidőben foglalkoztatott személyzettel, vagy a légiközlekedési hatóság számára elfogadható megállapodási feltételekkel alkalmazott, más, külső, részmunkaidős személyzettel.

Az FTO/TRTO-nak minden esetben megfelelő eljárásokat kell kifejlesztenie, hogy biztosítsa, az auditálandó tevékenységekért közvetlenül felelős személyeket ne jelöljék ki az auditcsoport tagjának. Amennyiben külső auditorokat alkalmaznak, akkor minden külső szakértőnek ismernie kell azt a képzéstípust, amit az FTO/TRTO tart.

Az FTO/TRTO Minőségbiztosítási programjának kell megjelölnie a vállalaton belül azokat a személyeket, akik rendelkeznek a szükséges tapasztalattal, felelősségi körrel és felhatalmazással arra, hogy:

a) Minőségbiztosítási felülvizsgálatokat és auditálásokat hajtsanak végre a folyamatos Minőségbiztosítás részeként;
b) meghatározzák és feljegyezzék az összes valós vagy vélt eltérést, valamint meghatározzák és feljegyezzék az eltérések igazolásához szükséges bizonyítékokat;

c) kijelölt jelentési útvonalakon keresztül megoldásokat kezdeményezzenek, vagy javasoljanak az eltérések esetében;
d) ellenőrizzék a javító intézkedések megadott határidőn belül való végrehajtását;
e) közvetlenül a minőségbiztosítási vezetőnek számoljanak be.

14. Az audit hatásköre

A biztonságos és hatékony képzés biztosítása érdekében az FTO/TRTO ellenőrizze, hogy a szervezetben betartják az FTO/TRTO által összeállított Képzési és Üzemeltetési Kézikönyvben foglaltakat. Ennek során legalább az alábbiakat ellenőrizni kell:

a) A szervezet;
b) Tervek és célok;
c) Képzési eljárások;
d) Repülésbiztonság;
e) Kézikönyvek, naplók és nyilvántartások;
f) Repülési és szolgálati időkorlátozások;
g) Pihenőidőre vonatkozó követelmények és ütemtervkészítés;
h) A légijárművek karbantartásának/üzemeltetésének kapcsolata;
i) Karbantartási programok és folyamatos légialkalmasság;
j) Légialkalmassági direktívák kezelése;
k) Karbantartás végrehajtás.

15. Az audit ütemterve

A Minőségbiztosítási Programnak tartalmaznia kell az audit pontosan meghatározott ütemtervét és az áttekintési időszakok rendszerét. Az ütemterv legyen rugalmas, hogy lehetővé tegye a be nem tervezett auditálások végrehajtását, miután a trendeket megállapították. Visszaellenőrző auditokat kell betervezni, ha szükséges annak az igazolása, hogy a hibák kijavítására irányuló intézkedéseket meghozták, és azok eredményesek voltak.

Az FTO/TRTO-nak ki kell alakítania az adott naptári időszak alatt elvégzendő auditok ütemtervét. A Minőségbiztosítási programmal összhangban a képzést 12 havonta minden szempontból ellenőrizni kell, kivéve, ha az auditálási időszak meghosszabbítását elfogadják úgy, ahogy lentebb le van írva.

Az FTO/TRTO saját döntése alapján növelheti, de a légiközlekedési hatóság belegyezése nélkül nem csökkentheti az auditálások gyakoriságát. Nem fogadható el valamely audit témakörben 24 hónapnál hosszabb időszak.

Amikor az FTO/TRTO kialakítja az auditálások ütemtervét, figyelembe kell vennie a jelentős változásokat a vezetőségben, a szervezetben vagy a képzésben, és ugyanígy a szabályozó követelmények változásait is.

16. Ellenőrzés és intézkedések a hibák kijavítására

A Minőségbiztosítási rendszeren belül az ellenőrzés elsődleges célja, hogy megvizsgálja és megítélje a rendszer hatékonyságát, és így biztosítsa, hogy folyamatosan megfelelnek adott irányelveknek és képzési előírásoknak. Az ellenőrzés minőségbiztosítási vizsgálatokra, auditokra, hibák kijavítására hozott intézkedésekre és visszaellenőrzésre épül. Az FTO/TRTO-nak ki kell alakítania és közzé kell tennie egy minőségbiztosítási eljárást, amellyel folyamatosan ellenőrzi, tevékenysége megfelel-e a szabályozásban előírtaknak. Az ellenőrzési tevékenység célja, hogy megszüntesse a nem kielégítő teljesítmény okait.

A szabályoktól való eltérés esetén értesíteni kell azt a vezetőt aki a hiba kijavításáért felelős, vagy a felelős pénzügyi vezetőt, ha ez a megfelelő. Az eltéréseket további vizsgálatok céljából fel kell jegyezni, hogy az okuk megállapítható legyen, és javaslatot lehessen adni a megfelelő hibajavító intézkedésre.

A Minőségbiztosítási Program tartalmazzon olyan eljárásokat, amelyek biztosítják, hogy intézkedéseket dolgoznak ki a felfedezett hibák kijavítására. Ezen minőségbiztosítási eljárások alapján folyamatosan ellenőrizzék a hibajavító intézkedéseket, eredményességüknek és annak igazolására, hogy végrehajtották őket. A szervezeti felelősség és a hibajavító intézkedések végrehajtásáért az az osztály a felelős, amelyiket a hiba felfedezéséről készült jegyzőkönyv megemlít. A legvégső felelősség a pénzügyi vezetőé, hogy a minőségbiztosítási vezetőn keresztül biztosítsa, a hibajavító intézkedés hatására újra megfelelnek a légiközlekedési hatóság által előírt követelményeknek, valamint minden további követelménynek, amit az FTO/TRTO meghatározott.

17. Intézkedések a hibák kijavítására

A minőségbiztosítási vizsgálat/auditálás után az FTO/TRTO-nak meg kell határoznia:

a) Az összes felfedezett hiba súlyosságát, és bármilyen azonnali hibajavító intézkedés szükségességét;

b) A felfedezett hiba okát;

c) A szükséges javító intézkedéseket annak érdekében, hogy a szabályoktól való ilyen eltérés ne ismétlődjön meg;

d) A hibajavító intézkedés ütemtervét;

e) A hibajavító intézkedés végrehajtásáért felelős személyek vagy osztályok;

f) Amennyiben szükséges a felelős pénzügyi vezető állapítsa meg a forrásokat.

17.1. A Minőségbiztosítási vezető:

17.1.1. ellenőrizze, hogy az adott terület felelős vezetője javító intézkedést hoz minden esetben, amikor a szabályoktól való eltérést fedeztek fel;

17.1.2. ellenőrizze, hogy a javító intézkedés tartalmazza a fenti 16. pontban leírt összetevőket;

17.1.3. ellenőrizze a javító intézkedés végrehajtását;

17.1.4. nyújtson be a vezetőségnek egy független értékelést a javító intézkedésről és a végrehajtásáról;

17.1.5. a nyomon követési eljárás során értékelje a javító intézkedés eredményességét.

18. Vezetőségi átvizsgálás

A vezetőségi átvizsgálás a minőségbiztosítási rendszer, a képzési irányelvek és eljárások egy átfogó, a vezetőség által végrehajtott, módszeresen dokumentált áttekintése, amelynek érintenie kell:

A minőségbiztosítási vizsgálatok, auditok és bármely más mutatószám eredményeit, illetve a vezetői szervezet általános hatékonyságát a kijelölt célok elérésében. A vezetőségi átvizsgálás határozza meg és javítsa ki a negatív trendeket, valamint, ha lehetséges, akadályozza meg a jövőbeni eltéréseket. Az értékelés eredményeként elkészített következtetéseket és javaslatokat írásban kell benyújtani a felelős vezetőnek, hogy meghozhassa a kellő intézkedéseket. A felelős vezető olyan személy legyen, aki fel van hatalmazva a kérdések megoldására és az intézkedések meghozására. A felelős pénzügyi vezető határozza meg a belső vezetőségi átvizsgálások gyakoriságát, formáját és felépítését.

19. Adatnyilvántartás

Az FTO/TRTO a Minőségbiztosítási program eredményeinek dokumentálására tartson fenn pontos, teljes és könnyen hozzáférhető adatnyilvántartást. A nyilvántartások a legalapvetőbb adathalmazok, amelyek lehetővé teszik az FTO/TRTO számára, hogy az eltérések kiinduló okait meghatározza valamint elemezze, és így azonosíthatók legyenek azok a területek, ahol eltéréseket vannak, valamint ezt követően a hibákat javítani lehessen.

A következő nyilvántartásokat kell 5 éven keresztül megőrizni:

a) Audit ütemtervek;
b) Minőségbiztosítási vizsgálatok és auditok jegyzőkönyvei;
c) Eltérések felfedezését követő intézkedések;
d) Javító intézkedések jegyzőkönyvei;
e) Visszaellenőrző és lezáró jegyzőkönyvek;
f) Vezetőségi átvizsgálás jegyzőkönyvei.

20. Az alvállalkozók minőségbiztosítási felelőssége

A légiközlekedési hatóság képzési engedélye alapján az FTO/TRTO dönthet úgy, hogy bizonyos tevékenységek ellátására külső szervezeteket, alvállalkozókat szerződtet.

Az alvállalkozó által nyújtott képzésért a végső felelősség minden esetben az FTO/TRTO-t terheli. Az FTO/TRTO és az alvállalkozó írásban köteles megállapodni, amelyben világosan meghatározzák, milyen biztonságot érintő szolgáltatásokat milyen minőségi szinten nyújt az alvállalkozó. Az alvállalkozó biztonságot érintő szolgáltatásait, amelyeket a megállapodás tartalmaz, az FTO/TRTO Minőségbiztosítási programjába is bele kell foglalni.

Az FTO/TRTO-nak meg kell bizonyosodnia arról, hogy az alvállalkozó rendelkezik a szükséges felhatalmazással/képzési engedéllyel, illetve a feladat végrehajtásához szükséges forrásokkal és hozzáértéssel. Ha az FTO/TRTO megköveteli, hogy az alvállalkozó olyan tevékenységet folytasson, amire nincs felhatalmazása/képzési engedélye, akkor az FTO/TRTO felelőssége, hogy az alvállalkozó minőségbiztosítása a kiegészítő követelményeket figyelembe vegye.

21. Minőségbiztosítási képzés

A lehető legjobb minőség eléréséhez a kifogástalan és alapos képzés minden szervezetben alapvető fontosságú. Az FTO/TRTO biztosítsa, hogy az egész személyzet ismerje a Minőségbiztosítási kézikönyvben leírt célokat, azért, hogy a képzésben jelentős eredményeket érjenek el.

A Minőségbiztosítási rendszer vezetésért felelős személyeket képezzék ki a következő témákban:

a) Bevezetés a Minőségbiztosítási rendszer alapjaiba;
b) A minőségirányítás;
c) A minőségbiztosítás alapjai;
d) Minőségbiztosítási kézikönyvek;
e) Audit technikák;
f) Jegyzőkönyvezés és adatnyilvántartás; és
g) A Minőségbiztosítási rendszer működése az FTO/TRTO-ban.

Időkeretet kell biztosítani minden, a minőségbiztosításban érintett alkalmazott képzésére és a többiek eligazítására. Az érintett üzemelési terület nagysága és összetettsége határozza meg a kijelölt időkeretet és forrásokat.

22. Minőségbiztosítási képzések szükségessége

Az FTO/TRTO-nak mérlegelnie kell, hogy felajánljon-e minőségbiztosítási képzést azoknak, akik várhatóan részt vesznek a Minőségbiztosítási rendszer működtetésében. Azok a szervezetek, akik rendelkeznek elégséges, megfelelően kiképzett személyzettel, mérlegeljék, hogy ne tartsanak-e a saját szervezetükön belül ilyen tanfolyamot.

23. Kicsi/nagyon kicsi szervezetek minőségbiztosítási rendszerei

Minden FTO/TRTO-ra érvényes a követelmény, hogy ki kell alakítania egy Minőségbiztosítási rendszert, amelynek működését dokumentálnia kell és alkalmaznia kell egy Minőségbiztosítási vezetőt.

Kicsi és nagyon kicsi szervezetek esetében elfogadott, hogy az FTO/TRTO-k úgy alakítsák a Minőségbiztosítási rendszerüket, hogy az igazodjon az általuk nyújtott képzés méretéhez és összetettségéhez, valamint a forrásokat is ennek megfelelően jelöljék ki.

Kicsi és nagyon kicsi FTO/TRTO-k számára alkalmas lehet egy olyan Minőségbiztosítási programot kidolgozni, amely ellenőrzési listával dolgozik. Az ellenőrzési lista mellett legyen egy ütemterv, amely szerint egy meghatározott időtartamon belül az ellenőrzési lista összes pontját teljesíteni kell, és kapcsolódjon hozzá egy nyilatkozat, amelyben tanúsítják, hogy a felsővezetés az időszakos értékelő vizsgálatot elvégezte. Alkalmanként tekintsék át az ellenőrzési lista tartalmát és a minőségbiztosítás eredményeit a fentiektől függetlenül is.

Kicsi FTO/TRTO alkalmazhat külső vagy belső auditorokat, vagy mindkettőt. Ilyen esetben elfogadható, ha a külső szakértő és/vagy a minősített szervezet a minőségbiztosítási auditot a minőségbiztosítási vezető nevében végzi el.

A releváns dokumentációnak tartalmaznia kell az auditálás ütemtervét, ha külső auditorok független minőségbiztosítási auditot végeznek el.

Minden esetben az FTO/TRTO-t terheli a végső felelősség a minőségbiztosítási rendszerért, különösen a javító intézkedések végrehajtásáért és visszaellenőrzéséért.

8. függelék
FTO/TRTO pénzügyi értékelése
(Lásd 3. 5. függelék)

CÉLKITŰZÉSEK

1. Ezen függelék célkitűzése hogy a FTO/TRTO megfelelő anyagi háttérrel rendelkezzen ahhoz, hogy a képzéseket az e rendeletben meghatározott színvonalon végezze. A 3. függelék 9. pontja és az 5. függelék 8. pontja arról szól, hogyan lehet a repülési képzést a teljes tanfolyam alatt elfogadható színvonalon tartani. A képzési engedély megadása és meghosszabbítása nem értelmezhető úgy, mint a szervezet pénzügyi megbízhatóságának garanciája. A kapott pénzügyi tájékoztatás alapján ez csak azt jelzi, hogy az engedélyezett szervezet képes megfelelő felszerelést és képesített személyzetet biztosítani, és így a repülési kiképzést mostantól vagy továbbra is az e rendelet vonatkozó képzési követelményeivel és előírásaival összhangban tudja nyújtani.

KÉPZÉSI ENGEDÉLY VAGY MEGHOSSZABBÍTÁS KÉRELMEZÉSE

2. A képzési engedély első kiadására vagy a meghosszabbításra irányuló kérelmet mindig a kérelmezett időszakra vonatkozó tervvel együtt kell benyújtani, amely tartalmazza legalább az alábbi információkat:

a) Képzési létesítmények és a növendékek száma
Ahol alkalmazható, az alábbi részletekkel:

1. a használni kívánt repülőgépek száma és típusa;
2. az alkalmazni kívánt repülő és földi oktatók száma;
3. az osztálytermek és másfajta kiképző eszközök (földi gyakorló berendezések, stb.) száma;
4. kiegészítő létesítmények (személyzet irodái, üzemeltetési helyiség, terem az eligazításhoz, pihenőszoba, hangárok stb.);
5. a növendékek tervezett száma (hónapra és tanfolyamra lebontva);

b) Pénzügyi adatok
1. szükséges tőkeberuházás a tervezett létesítmények kialakításához;
2. minden egyes olyan tanfolyam lefolytatásával kapcsolatos költségek, amelyeknek a képzési engedélyét kérelmezik;
3. az engedélyezési időszak bevételi prognózisa;
4. annak a vállalkozásnak a tervezett pénzügyi működési szabályzata, amire képzési engedélyt kérelmeznek;
5. bármely más pénzügyi vállalkozás részletei, amelyektől függhet az engedélyezett szervezet pénzügyi életképessége.

3. A képzési engedély első kiadására vagy meghosszabbításra irányuló kérelemhez kapcsolódóan benyújtott tervet a kérelmező banki szakemberei, vagy auditorai által kiállított Pénzügyi Nyilatkozatnak kell kísérnie, ami igazolja, hogy a kérelmező rendelkezik, vagy hozzá tud férni elégséges pénzügyi forrásokhoz, hogy megvalósítsa a tervben leírt kezdeményezéseit e rendelet szerinti jóváhagyott tanfolyamok vonatkozásában. E rendelet követelményeinek teljesítése érdekében megfelelően módosított Pénzügyi Nyilatkozatot kell benyújtani minden esetben, amikor a kérelmező a tervben leírtakhoz képest ki szeretné bővíteni a tevékenységeit.

FOLYAMATOS PÉNZÜGYI ELLENŐRZÉS

4. Ha a képzési engedély megadása után a légiközlekedési hatóság alappal feltételezi, hogy az e rendeletben foglalt követelmények teljesüléséhez szükséges színvonalat nem tudják, vagy nem lehet elérni, mert a pénzügyi források hiányosak, akkor a légiközlekedési hatóság megkövetelheti a szervezettől, hogy írásban nyújtsa be annak igazolását, hogy elégséges tőkét tesz elérhetővé, és így a képzési engedély feltételei továbbra is fennállnak. Bármi ilyen benyújtott okiratot további Pénzügyi Nyilatkozatnak kell kísérnie, amelyet a jóváhagyott szervezet banki szakértői vagy auditorai írtak alá.

5. A légiközlekedési hatóság akkor is megkövetelhet egy Pénzügyi Nyilatkozatot, ha a légiközlekedési hatóságnak úgy tűnik, hogy a jóváhagyott tanfolyam(ok) lényegesen másképp valósulnak meg, mint ahogy azt az üzleti terv tartalmazza.

9. függelék
RF-ek, FTO-k és TRTO-k Képzési és Üzemeltetési Kézikönyve
(Lásd 1. 3. 5. függelék)

KÉPZÉSI KÉZIKÖNYV

Az RF, FTO vagy TRTO Képzési kézikönyve a következőket kell, hogy tartalmazza:

1. rész – Képzési terv

A tanfolyam célja (ATP(A), CPL/IR(A), CPL(A))	Annak kinyilvánítása, hogy mit várnak el a növendéktől a tanfolyam eredményeként, figyelembe véve a teljesítmény szintjét, illetve a képzési korlátozásokat.
A tanfolyamra jelentkezés követelményei	Minimális életkor, végzettségi előfeltételek (beleértve a nyelvtudást), egészségügyi követelmények Jogszabályban előírt bármilyen egyedi követelmény.
Korábbi tapasztalat jóváírása	A tanfolyam megkezdése előtt a légiközlekedési hatóságtól kell megszerezni.
Képzési tematika	(Egymotoros) repülési tematika, (többmotoros) repülési tematika, földi repülésgyakoroló berendezésen való repülés tematikája és az elméleti tanfolyam tematikája.
Időbeosztás, és beosztás minden tematikára vonatkozóan, hetekben megadva	A tanfolyam menete és a tematika időbeosztása.
Képzési program (Csak FTO és TRTO esetében)	A repülési, a földi és a földi repülésgyakorló berendezéseken történő képzés napi és heti programjainak általános felosztása. Korlátozások a rossz időjárási körülmények miatt. A képzési program korlátozásai a növendékekre jutó maximális képzési idő tekintetében (repülési, elméleti ill. földi repülésgyakorló berendezésen történő képzés) pl. naponta/hetente/havonta. Korlátozások a növendékek szolgálati idejére vonatkozóan. A kétkormányos és egyedül repülési idők hossza a különböző képzési szinteken. Maximális repült órák száma nappal/éjszaka, a kiképző repülések maximális száma nappal/éjszaka. Minimális pihenési idő a szolgálati időszakok között.
A képzés adatnyilvántartása	Szabályok az adatnyilvántartások és dokumentumok védelmére. Jelenléti nyilvántartások. A képzési adatnyilvántartások vezetésének módja. Felelős személyek az adatnyilvántartások és a növendékek repülési naplóinak ellenőrzésére. Az adatnyilvántartás ellenőrzésének jellege és gyakorisága. A képzési nyilvántartások bejegyzéseinek egységesítése. A naplóbejegyzésekre vonatkozó szabályok.
Biztonsági képzés	Egyéni felelősségek. Alapvető gyakorlatok. Vészhelyzeti gyakorlatok (gyakoriságuk). Kétkormányos ellenőrzések (gyakoriságuk a különböző képzési szinteken). Követelmények az első nappali egyedül repülés előtt/éjszakai repülés előtt/navigációs feladatok előtt stb.

Ellenőrzések és vizsgák	Repülés (a) Előmenetel felmérése (b) Jártassági ellenőrzések és vizsgák Elméleti tudásszint (a) Előmenetelének ellenőrzése (b) Elméleti vizsga Felhatalmazás az ellenőrzés lefolytatására. Az ismételt vizsga előtt elvégzendő ismeret-megújító képzésre vonatkozó szabályok. Vizsga jegyzőkönyvek és nyilvántartások. A vizsgadolgozatok elkészítésére, a kérdések típusára és értékelésére vonatkozó eljárások, a sikeres teljesítés követelményei. A kérdések elemzésére és áttekintésére vonatkozó eljárások, és a helyettesítő dolgozatok kialakítására vonatkozó eljárások. Pótvizsgákra vonatkozó eljárások.
A képzés hatékonysága	Egyéni felelősségek. Általános értékelés. Osztályok közötti kapcsolat. A nem megfelelő előmenetel megállapítása (egyéni növendékekre vonatkozóan). Intézkedések a nem megfelelő előmenetel kijavítására. Az oktatóváltás szabályai. Az oktatóváltás lehetséges maximális száma egy növendékre vonatkozóan. Belső visszacsatolási rendszer a képzési hiányosságok felfedezésére. Növendék képzésből való felfüggesztésének eljárása. Fegyelem. Jegyzőkönyv-készítés és dokumentáció.
Egységes elvárt színvonal és a teljesítés szintjei a képzés különböző részeiben	Egyéni felelősségek. Egységesítés. Egységesítési követelmények és eljárások. A vizsga-követelmények alkalmazása.

2. rész – Eligazítás és repülési feladatok

Repülési feladat	Részletes nyilatkozat, az összes tanítandó repülési feladat tartalmának részletes leírása, fő- és alcímekkel úgy sorba rendezve, ahogyan le kell őket repülni. Ez általában ugyanaz, mint a repülés oktató jogosítás tanfolyam repülési feladatainak leírása.
Repülési feladatok hivatkozási listája	A fenti feladatok rövidítéseinek jegyzéke, csak a fő- és alcímek megjelölésével, hogy gyorsan kereshető legyen, és lehetőleg lapozható kártyanotesz formában, hogy a repülés oktatók könnyen napi használatba vehessék.
A tanfolyam felépítése – a képzés szakaszai	Annak megállapítása, hogy hogyan fogják a tanfolyamokat szakaszokra osztani, és annak megjelölése, hogy miként osztják el a fent említett repülési feladatokat az egyes szakaszok között. Továbbá hogyan szervezik meg őket úgy, hogy biztosítsák, a legmegfelelőbb tanulási sorrendben hajtják végre a szakaszokat, és az alapvető (vészhelyzeti) feladatokat megfelelő gyakorisággal ismétlik. Ugyanakkor minden szakaszra, illetve minden szakaszban a feladatok csoportjaira meg kell állapítani a tematikából erre szánt órákat, és hogy mikor kell az előmenetel ellenőrzésére vizsgákat lefolytatni stb.
A tematika integrációja a tanfolyam felépítésébe	Az elméleti képzés, a földi repülés gyakorlás és a repülési kiképzés összehangolása, hogy amikor a repülési kiképző feladatokat hajtják végre, akkor a növendékek már képesek legyenek alkalmazni a kapcsolódó elméleti oktatáson szerzett és a földi repülés gyakorlás során szerzett ismereteiket.

A növendék előmenetele	A növedék előmenetelének követelményei, amelyek röviden, de jól körülírtan tartalmazzák, hogy mit várnak el a növendéktől, illetve írják le a jártasság azon szintjét, amelyet el kell érnie mielőtt a repülési feladatok tanfolyamrész egyik szakaszából a következőbe léphet. Tartalmazza órákban megadva a minimális tapasztalati követelményeket, adott gyakorlatok megfelelő módon való végrehajtását stb. a jelentős feladatok pl. éjszakai repülés előtt.
Oktatói módszerek	A képzési szervezet követelményei, különösen a következőkre vonatkozóan: repülés előtti és utáni eligazítás, a tematikához és a részletes képzési előírásokhoz való ragaszkodás, az egyedül repülésre való felhatalmazások stb.
Előmenetel ellenőrzése	A vizsgáztató személyzetnek adott utasítások az összes előrehaladást ellenőrző vizsga levezetésére és dokumentációjára vonatkozóan.
A terminológia szószedete	Szükség szerint a lényeges szakszavak definíciója.
Függelékek	Az előmenetel-ellenőrzés jegyzőkönyvének formája. A jártassági ellenőrzés jegyzőkönyvének formája. A képzési szervezet tapasztalatot, hozzáértést stb. tanúsító bizonyítványai, a követelmények szerint.

3. rész – Képzés földi repülésgyakorló berendezésen

A felépítése lényegében egyezik a 2. rész felépítésével.

4. rész – Elméleti oktatás

Az elméleti oktatás felépítése	Az oktatás rendszerének leírása, amely meghatározza valamennyi érintett tantárgy témakörét, a hozzájuk kapcsolódó oktatási időket és a tantárgyi bontást valamint bemutat egy példát a képzés beosztására. Távoktatás esetén javaslatokat tartalmaz a képzés különálló elemeihez kapcsolódó anyagok tanulásához.
Óravázlatok	Minden egyes előadás vagy több előadás összefogott oktatási anyaga, oktatási segédletei, előmeneteli vizsga szervezése és kapcsolata a többi tárggyal.
Oktatási anyag	Az oktatáshoz szükséges oktatási segédletek meghatározása (pl. tananyagok, oktatási kézikönyv hivatkozások, gyakorlatokat, önképzés anyagai, demonstrációs segédeszközök).
A növendék előmenetele	Az előmenetel követelményei, amely magában foglalja az előmenetel feltételeit a vizsgára bocsátás előtt
Előmeneteli vizsga	A vizsga megszervezése tárgyanként beleértve az érintett témákat, a vizsgáztatási eljárást és dokumentációt is.
Ismétlési eljárás	Abban az esetben követendő eljárás, amennyiben a növendék az oktatás bármely szakaszában megkövetelt ismereteket nem teljesítette, beleértve az esetlegesen szükséges kiegészítő képzésre vonatkozó elfogadott akciótervet.

ÜZEMELTETÉSI KÉZIKÖNYV

Az RF, FTO vagy TRTO Üzemeltetési kézikönyve a következőket kell, hogy tartalmazza:
a) Általános rész

1. Az Üzemeltetési kézikönyv összes fejezetének jegyzéke és leírása
2. Adminisztráció (működése és vezetése)
3. Felelősség (az egész vezetőségre és az adminisztrációs személyzetre vonatkozóan)
4. A növendékek fegyelmezettsége és fegyelmezési intézkedések
5. Repülések jóváhagyása/felhatalmazás repülésre
6. Repülési programok előkészítése (rossz időjárási körülmények között a repülőgépek számának korlátozása)
7. A repülőgép parancsnoka
8. A parancsnokpilóta felelőssége
9. Utasok szállítása
10. A repülőgép dokumentációja
11. A dokumentumok megőrzése
12. A repülőszemélyzet képesítéseinek nyilvántartása (szakszolgálati engedélyek és jogosítások)
13. Meghosszabbítás (egészségügyi alkalmasság és jogosítások)
14. Repülési szolgálati idő és repülési időkorlátozások (repülés oktatók)
15. Repülési szolgálati idő és repülési időkorlátozások (növedékek)
16. Pihenési idők (repülés oktatók)
17. Pihenési idők (növendékek)
18. Pilóták repülési naplói
19. Repüléstervezés (általános)
20. Biztonság (általános) – biztonsági felszerelések, rádiós figyelő szolgálat, veszélyek, balesetek és események (beleértve a jegyzőkönyveket), biztonsági pilóták, stb.

b) Műszaki rész

1. A repülőgépet leíró feljegyzések
2. A repülőgép kiszolgálása (beleértve a checklisteket, korlátozásokat, a repülőgépek karbantartási és műszaki naplóit a vonatkozó JAR-okkal összhangban, stb.)
3. Vészhelyzeti eljárások
4. rádió és rádiónavigációs berendezés;
5. megengedett eltérések (ha rendelkezésre áll, az MMEL-re alapozva)

c) Útvonal

1. Teljesítmény (jogi szabályozás, felszállás, útvonal, leszállás stb.)
2. Repüléstervezés (üzemanyag, olaj, minimális biztonságos magasság, navigációs berendezések stb.)
3. Terhelés (loadsheet, súly, súlypont, korlátozások)
4. Időjárási minimumok (repülés oktatókra vonatkozóan)
5. Időjárási minimumok (növendékekre vonatkozóan – a képzés különböző szakaszaiban)
6. Képzési útvonalak/területek

d) Az alkalmazottak képzése

1. Olyan személyek kijelölése, akik felelősek a repülő személyzet képzettségi színvonaláért/hozzáértéséért
2. Bevezető képzés, értékelés
3. Megújító képzés, értékelés
4. Egységes szintre hozó képzés, értékelés
5. Készség ellenőrzés
6. Kiterjesztéshez szükséges képzés, értékelés

16. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

Szakszolgálati engedély érvényesítésére, honosítására és a katonai szolgálat során szerzett tapasztalat jóváírására vonatkozó követelmények

1. FEJEZET

A rendelet hatálybalépését megelőzően kiadott hajózó mérnök/szerelő, hajózó navigátor, helikopter, MOVIT, vitorlázó repülő, ballon, ultralight A2, motoros pilóta, vagy a 32. § (2) bekezdése alapján kiadott szakszolgálati engedélyek alapján kiadható szakszolgálati engedélyekre vonatkozó követelmények

1. A rendelet hatálybalépését megelőzően kiadott hajózó mérnök/szerelő, hajózó navigátor, helikopter, MOVIT, vitorlázó repülő, ballon, ultralight A2, motoros pilóta, vagy a 32. § (2) bekezdése alapján kiadott szakszolgálati engedélyek (alapengedély) alapján e rendelet szerinti szakszolgálati engedély kiadásához el kell végezni az alapengedélynek a következő táblázatok szerinti besorolását.

Az 1.1. pontban szereplő táblázat besorolásának eredményét alapul véve kell e melléklet 2. fejezetében meghatározottakat alkalmazni, annak érdekében, hogy e rendelet szerinti szakszolgálati engedély kiadható legyen.
Az 1.2. – 1.7. pontokban szereplő táblázatok besorolásának eredménye alapján adható ki az e rendelet szerinti szakszolgálati engedély.

1.1. Repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyek, jogosítások, képesítések

Korábbi szakszolgálati engedély, jogosítás, képesítés	Szakszolgálati engedély besorolása	Megjegyzés
ATPL(A)	ATPL(A)	-
CPL(A)	CPL(A)	-
HCPL(A)	PPL(A)	Aki HCPL(A) szakszolgálati engedéllyel és mentő/tűzoltó jogosítással rendelkezett, akkor sorolható be CPL(A) szakszolgálati engedélybe mentő/tűzoltó jogosítással, ha megfelel a 3. melléklet D fejezetben meghatározott követelményeknek.
PPL(A)	PPL(A)	-
SPL(A)	SPL(A)	-
Műszer	IR(A)	-
NVFR	NVFR	-
Vízi/kétéltű	Osztály-jogosításként kerül bejegyzésre (pl: SEP(land), SEP(sea))	-
Autogiro	AGPL AGR jogosítással	Ha rendelkezett oktatói jogosítással, akkor FI(AG) jogosítás bejegyezhető.
Vontató	Vontató	-
Terepvontató	Terepvontató	-
Oktató	FI(A) IRI(A) TRI(A) CRI(A)	FI(A) és CRI(A) feltétel nélkül besorolható. A TRI(A)-vé besorolható, ha típusjogosítással rendelkezik egypilótás repülőgépre. Az IRI(A)-vé besorolható, ha műszer-jogosítással rendelkezik.

Berepülő	nem alkalmazandó	-
Mentő/tűzoltó	Mentő, tűzoltó	Külön mentő és külön tűzoltó jogosítást kap.
Mezőgazdasági	Mezőgazdasági	-
A kategória	Osztály-/ típusjogosításként kerül bejegyzésre e rendelet 3. melléklet F fejezete alapján	A repülési napló másolatával igazolni kell, hogy a repült típusú repülőgépeket melyik osztályba/típusba lehet besorolni.
B kategória		
C kategória		
First officer	Co-pilot	Jelenleg repült típusjogosítással együtt.
Captain	nem alkalmazandó	Jelenleg repült típusjogosítással együtt.
Line Captain	nem alkalmazandó	Jelenleg repült típusjogosítással együtt.
Ütvonal-oktató/oktató	TRI(A)	A TRI(A)-vé besorolható, ha típusjogosítással rendelkezik többpilótás repülőgépre.
Angol fónia betétlap	A száma megegyezik	-

1.2. Helikopter pilóta szakszolgálati engedélyek, jogosítások, képesítések

Korábbi szakszolgálati engedély, jogosítás, képesítés	Szakszolgálati engedély besorolása	Megjegyzés
ATPL(H)	ATPL(H)	Jelenleg repült típusjogosítással és műszerjogosítással együtt.
CPL(H)	CPL(H)	-
HCPL(H)	PPL(H)	Aki HCPL(H) szakszolgálati engedéllyel és mentő/tűzoltó jogosítással rendelkezett, akkor sorolható be CPL(H) szakszolgálati engedélybe mentő/tűzoltó jogosítással, ha megfelel a 4. melléklet meghatározott kereskedelmi szakszolgálati engedélyre vonatkozó követelményeknek.
PPL(H)	PPL(H)	-
SPL(H)	SPL(H)	-
Műszer	IR(H)	-
NVFR	NVFR	-
Vízi/kétéltű	Típus-jogosításként kerül bejegyzésre	-
Vontató	Vontató	-
Autogiro	AGPL AGR jogosítással	Ha rendelkezett oktatói jogosítással, akkor FI(AG) jogosítás bejegyezhető.
Oktató	FI(H)	-
Berepülő	nem alkalmazandó	-
Mentő/tűzoltó	Mentő, tűzoltó	Külön mentő és külön tűzoltó jogosítást kap.
Mezőgazdasági	Mezőgazdasági	-
Teheremelő	Teheremelő	-
A kategória	Típus-jogosításként kerül bejegyzésre	A repülési napló másolatával kell igazolni a repült helikopter típusokat.
B kategória		
C kategória		
Angolfónia betétlap	A száma megegyezik	-

1.3. Ballon pilóta szakszolgálati engedélyek, jogosítások, képesítések

Korábbi szakszolgálati engedély, jogosítás, képesítés	Szakszolgálati engedély besorolása	Megjegyzés
PPL	BPL Ballonpilóta jogosítással (BR)	-
SPL	SBPL	
Oktató	FI(B)	
Berepülő	nem alkalmazandó	-

1.4. Vitorlázó pilóta szakszolgálati engedélyek, jogosítások, képesítések

Korábbi szakszolgálati engedély, jogosítás, képesítés	Szakszolgálati engedély besorolása	Megjegyzés
PPL	GPL Vitorlázó pilóta jogosítással (GR)	-
SPL	SGPL	
Oktató	FI(G)	
Berepülő	nem alkalmazandó	-

1.5 MOVIT pilóta szakszolgálati engedélyek, jogosítások, képesítések

Korábbi szakszolgálati engedély, jogosítás, képesítés	Szakszolgálati engedély besorolás	Megjegyzés
PPL	PPL(A) osztály-jogosításként kerül bejegyzésre (TMG)	-
SPL	SPL(A)	
Oktató	FI(A), CRI(A)	-
Berepülő	nem alkalmazandó	-

1.6. Ultralight A2 szakszolgálati engedélyek, jogosítások, képesítések

Korábbi érvényes szakszolgálati engedély, jogosítás, képesítés	Szakszolgálati engedély besorolása	Megjegyzés
PPL	ULPL Ultralight pilóta jogosítással (ULR)	-
SPL	SULPL	-
Oktató	FI(UL)	
Berepülő	nem alkalmazandó	-
Vontató	vontató	-
Mezőgazdasági	nem alkalmazandó	-

1.7. Hajózó mérnök és hajózó navigátor szakszolgálati engedélyek

Korábbi szakszolgálati engedély, jogosítás, képesítés	Szakszolgálati engedély besorolása	Megjegyzés
Hajózó mérnök	F/E+ típusjogosítás	Jelenleg repült típusjogosítással együtt.
Hajózó navigátor	F/N+ típusjogosítás	

2. FEJEZET

A rendelet hatálybalépését megelőzően, és a rendelet 32. § (2) bekezdés alapján kiadott motoros szakszolgálati engedélyek alapján kiadható szakszolgálati engedélyekre vonatkozó követelmények

Nem JAA tagállam által kiadott repülőgép pilóta szakszolgálati engedély érvényesítése

Nem JAA tagállam által kiadott PPL(A) szakszolgálati engedély honosítása e rendelet szerinti PPL(A) szakszolgálati engedéllyé

1. függelék
Minimális követelmények a rendelet hatálybalépését megelőzően, és a rendelet 32. § (2) bekezdés alapján kiadott motoros szakszolgálati engedélyek alapján kiadható szakszolgálati engedélyekre

1. Repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyek

E melléklet 1.fejezete alapján a légiközlekedési hatóság által kicserélt repülőgép pilóta szakszolgálati engedélyek e függelékben meghatározott feltételek teljesítése esetén JAR-FCL szabványnak megfelelő szakszolgálati engedélyre cserélhető. Az engedélyes köteles:

a) ATPL(A) és CPL(A) szakszolgálati engedély cseréjéért a típus/osztály és műszerjogosítás (IR-t akkor, ha a kérelmező rendelkezik ezzel a jogosítással) meghosszabbítására vonatkozó, 3. melléklet 1.245(b)(1), 1.245(c)(1)(i) vagy 1.245(c)(2) pontjaiban meghatározott követelmények közül azon követelményeket készség ellenőrzésként teljesíteni, amelyek a meglévő szakszolgálati engedély által biztosított előjogok szempontjából irányadóak.

b) (1) ATPL(A) és CPL(A) szakszolgálati engedély cseréjéért a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani hogy a légijármű üzemben tartási követelményeit meghatározó jogszabály és a 4. függelék részeit elsajátította;
(2) PPL(A) szakszolgálati engedély cseréjéért a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani a vonatkozó előírások ismeretét (lásd e rendelet 3. melléklet 34. függelék)

c) IR előjogok esetében e rendelet 3. melléklet 1.200 pontja szerint meghatározott angol nyelvtudást bizonyítani.

d) megfelelni a tapasztalati követelményeknek illetve az alábbi táblázatban meghatározott további követelményeknek:

Korábbi érvényes szak-szolgálati engedély	Teljes repülési idő	További követelmények	E rendelet szerint kiadott szakszolgálati engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	>1500 mint parancsnok, többpilótás repülőgépen	Nincs	ATPL(A)	Nem alkalmazandó	(a)
ATPL(A)	>1500 többpilótás repülőgépen	Nincs	(c)(4) szerint	(c)(5) szerint	(b)
ATPL(A)	>500 többpilótás repülőgépen	A 3. melléklet 32. függeléke által megállapított Repülési Teljesítmény és Tervezés tantárgy ismeretét a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani	ATPL(A), típusjogosítással másodpilótai beosztásra korlátozva	A 3. melléklet 15. függelék követelményei szerint bizonyítani, hogy képes parancsnokként tevékenykedni	(c)
CPL/IR(A) és a légiközlekedési hatóság előtt tett ICAO ATPL elméleti vizsga	>500 többpilótás repülőgépen,	(i) a 3. melléklet 32. Függelék által megállapított Repülési Teljesítmény és Tervezés tantárgy ismeretét a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani (ii) a 3. melléklet 1.250(a)(1) és (2) pontban meghatározott további követelményeknek megfelelni	CPL/IR(A) ATPL elméleti képzés elfogadásával	Nem alkalmazandó	(d)
CPL/IR(A)	>500 többpilótás repülőgépen,	(i) ATPL(A) vizsgát letenni (lásd még a táblázat alatti megjegyzést) (ii) a 3. melléklet 1.250(a)(1) és (2) pontjaiban meghatározott további követelményeknek megfelelni	CPL/IR(A) ATPL elméleti képzés elfogadásával	Nem alkalmazandó	(e)

Korábbi érvényes szak-szolgálati engedély	Teljes repülési idő (óra)	További követelmények	E rendelet szerint kiadott szakszolgálati engedély és feltételei (ahol alkalmazható)	A feltételek eltörlése	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	>500 mint parancsnok, egypilótás repülőgépen	Nincs	egypilótás repülőgépekre korlátozott CPL/IR(A) típus/osztály jogosításokkal	Nem alkalmazandó	(f)
CPL/IR(A)	<500 mint parancsnok, egypilótás repülőgépen	e rendelet 3. melléklet 32. Függelék által megállapított Repülési Teljesítmény és Tervezés tantárgy ismeretét a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani	(4)(f) szerint	E rendelet 3. melléklet 1.240 követelményei szerint többpilótás jogosítást szerezni	(g)

CPL(A)	>500 mint parancsnok egypilótás repülőgépen	Éjszakai minősítés, ha alkalmazható	egypilótás repülőgépre korlátozott CPL(A), típus/osztály jogosításokkal	Nem alkalmazható	(h)
CPL(A)	<500 mint parancsnok egypilótás repülőgépen	(i) éjszakai minősítés, ha alkalmazható; (ii) e rendelet 3. melléklet 32. Függelék által megállapított Repülési Teljesítmény és Tervezés tantárgy ismeretét a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani	(4)(h) szerint	Nem alkalmazható	(i)
PPL/IR (A)	IFR-nek megfelelően ≥75	Éjszakai minősités, ha az éjszakai repülési előjogok nem tartoznak a műszerjogosításba	PPL/IR(A) (PPL –re korlátozott IR)	e rendelet 3. melléklet 32. Függelék által megállapított Repülési Teljesítmény és Tervezés tantárgy ismeretét a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani	(j)
PPL(A)	≥70 repülőgépen	rádió navigációs eszközök használatának ismeretét bizonyítani	PPL (A)	Nem alkalmazható	(k)

Megjegyzés a fenti táblázat (3) oszlop, (e) sor (i) pontjához: Azok a CPL engedélyesek, akik többpilótás repülőgépre szóló típusjogosítással rendelkeznek, nem kötelesek ATPL(A) elméleti ismereteiket vizsgán bizonyítani, amennyiben ugyanazon a repülőgép-típuson repülnek, de a szakszolgálati engedélyhez nem kapnak ATPL(A) elméleti ismeret jóváírást. Ha más típusú többpilótás repülőgépre kérelmeznek típusjogosítást, meg kell felelniük a fenti táblázat (3) oszlop, (e) sor, (i) pont szerinti követelményeknek.

2. Oktató jogosítások

Korábbi érvényes jogosítás, felhatalmazás vagy előjogok	Gyakorlat	További követelmények	E rendelet szerinti jogosítás
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/ CRI(A)	E rendelet által előírtak szerint a vonatkozó jogosításhoz	a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani, hogy a légijármű üzemben tartási követelményeit meghatározó jogszabály és e rendelet (lásd 4. függelék) részeit elsajátította;	FI(A)/IRI(A)/ TRI(A)/CRI(A)

3. SFI (földi repülés-gyakorló berendezésen oktató) felhatalmazás

A légiközlekedési hatóság által, a hatályos jogszabályok alapján kiadott SFI felhatalmazás cserélhető e rendelet szerinti felhatalmazásra, feltéve, hogy az engedélyes teljesíti az alábbi táblázatban meghatározott követelményeket:

Korábbi érvényes felhatalmazás	Gyakorlat	További követelmények	E rendelet szerint felhatalmazás
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI(A)	> 1500 óra MPA (többpilótás repülőgép) pilótaként	(i) rendelkezik vagy rendelkezett JAA tagállam által kiadott hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel (repülőgép) illetve a légiközlekedési hatóság által elfogadott, nem JAR-FCL hivatásos pilóta szakszolgálati engedéllyel (repülőgép); (ii) elvégezte a kért típusjogosításnak megfelelő repülésszimulátor (FFS) tanfolyamot, MCC-vel együtt	SFI(A)
SFI(A)	Megelőző 3 évben gyakorlat a légiközlekedési hatóság számára elfogadható SFI-ként	Elvégezte a kért típusjogosításnak megfelelő repülésszimulátor (FFS) tanfolyamot, MCC-vel együtt	SFI(A)

Ezt a felhatalmazást legfeljebb három éves időtartamra adják ki
A felhatalmazás megújításának követelményeit e rendelet 3. melléklet 1.415 pont tartalmazza

4. FTD (repülés gyakorló berendezés) oktató és/vagy FNPT I oktató

Korábbi érvényes felhatalmazás	Gyakorlat	E rendelet szerinti felhatalmazás
(1)	(2)	(3)
FTD oktató és/vagy FNPT I	FTD oktatóként és/vagy FNPT I-ként szerzett, a légiközlekedési hatóság számára elfogadható megelőző 3 éves tapasztalat.	FTD és/vagy FNPT I oktatás

2. függelék
Nem JAA tagállam által kiadott repülőgép pilóta szakszolgálati engedély érvényesítése
(Lásd 4. függelék)

1. Nem JAA tagállamban kiadott szakszolgálati engedélyek a légiközlekedési hatóság által történő érvényesítésének követelményei:

Kereskedelmi légi szállításra illetve egyéb hivatásos tevékenységre vonatkozó pilóta szakszolgálati engedélyek

2. Nem JAA tagállam által a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága által kiadott pilóta szakszolgálati engedély érvényesíthető, feltéve, hogy teljesülnek azok a feltételek, amelyek lehetővé teszik a Magyar Köztársaságban Légijármű Lajstromba vett repülőgépen való repülést (a repülési oktatás kivételével). A szakszolgálati engedélyek érvényesítése érdekében az engedélyes köteles:

a) jártassági vizsgaként végrehajtani a típus vagy osztályjogosítás meghosszabbítására vonatkozó e rendelet 3. melléklet 1.245 pontjában meghatározott követelményeket a szakszolgálati engedély által biztosított előjogokhoz kapcsolódóan;
b) a légiközlekedési hatóság előtt bizonyítani, hogy a légijármű üzemben tartási követelményeit meghatározó jogszabály és e rendelet (lásd 4. függelék) részeit elsajátította;
c) angol nyelvtudását e rendelet 3. melléklet 1.200 pont szerint bizonyítani;
d) érvényes orvosi minősítéssel rendelkezni;
e) a légiközlekedési hatóság által szükségesnek tartott bármely további, közzétett követelménynek megfelelni; illetve
f) a következő táblázat (2) oszlopában megjelölt gyakorlati követelményeknek megfelelni a (3) oszlopban található érvényesítési feltételek szerint:

Korábbi érvényes szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő (óra)	Érvényesítési feltételek	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	>1500 mint parancsnok többpilótás repülőgépen	Kereskedelmi légi szállítás többpilótás repülőgépeken, mint parancsnok	(a)
ATPL(A) vagy CPL(A)/IR*	>1500 óra mint parancsnok vagy mint másodpilóta többpilótás repülőgépen az üzemeltetési követelményeknek megfelelően	Kereskedelmi légi szállítás többpilótás repülőgépeken, mint másodpilóta	(b)
CPL(A)/IR	>1000 óra mint parancsnok kereskedelmi légiszállításban IR megszerzése óta	Kereskedelmi légi szállítás egypilótás repülőgépeken, mint parancsnok	(c)
CPL(A)/IR	>1000 óra mint parancsnok vagy mint másodpilóta egypilótás repülőgépen az üzemeltetési követelményeknek megfelelően	Kereskedelmi légi szállítás egypilótás repülőgépeken, mint másodpilóta a repülőgép üzemben tartásáról szóló EK rendelet szerint	(d)
CPL(A)	>700 óra repülőgépen (kivéve TMG), amiből 200 óra abban a tevékenységi körben, amelyre az érvényesítést kérelmezik, és 50 óra az említett szerepkörben az elmúlt 12 hónapban	Repülőgépen végzett nem kereskedelmi légi szállítási tevékenység	(e)

*Megjegyzés a fenti táblázat (b) sor (1) oszlopához: CPL(A)/IR engedélyes többpilótás repülőgépen érvényesítés előtt köteles a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága által kiadott ATPL(A) szintű ismereteit bizonyítani.

Magánpilóta szakszolgálati engedélyek műszer-jogosítással

3. Nem JAA tagállam által a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága kiadott magánpilóta szakszolgálati engedély műszerjogosítással érvényesíthető, feltéve, hogy teljesülnek azok a feltételek, amelyek lehetővé teszik a Magyar Köztársaságban lajstromba vett repülőgépen való repülést (a repülési oktatás kivételével). A szakszolgálati engedélyek érvényesítése érdekében az engedélyes köteles:

a) jártassági vizsgát tenni osztály/típus és műszerjogosításból e rendelet 3. melléklet 12. 13. és 16. függelékében meghatározottak szerint (értelemszerűen);
b) e rendelet 3. melléklet „J” fejezete szerint a légiközlekedési hatóság előtt vizsgát tenni Légijog, Légiforgalmi Időjárási Kódok témájában (tárgykód: 050 10 03 01), a Repülési Teljesítmény és Tervezés (IR) tantárgyában (tárgykód: 030 00 00 00), Emberi Teljesítmény témájában (tárgykód: 040 00 00 00), ahogy az e rendelet 3. melléklet 32. függelékében megkövetelt;
c) angol nyelvtudását e rendelet 3. melléklet 1.200 pontja szerint bizonyítani;
d) a légiközlekedési hatóság számára elfogadható R/T (rádió-távbeszélő berendezés) kezelői előjogokkal rendelkezni;
e) a következő táblázat (2) oszlopában megjelölt gyakorlati követelményeknek megfelelni

Korábbi érvényes szakszolgálati engedély	Teljes repülési idő (óra)
(1)	(2)
PPL/IR	> 100 óra parancsnokként repült műszeres idő

3. függelék
Nem JAA tagállam által kiadott PPL szakszolgálati engedély honosítása e rendelet szerinti PPL szakszolgálati engedéllyé

Minimális követelmények:

a) A kérelmezőnek rendelkeznie kell a Chicagói Egyezmény Szerződő Állam légiközlekedési hatósága által kiadott szakszolgálati engedéllyel.
b) A kérelmezőnek rendelkeznie kell a légiközlekedési hatóság számára elfogadható R/T kezelői előjogokkal.
c) A kérelmezőnek rendelkeznie kell az alábbi táblázatban feltüntetett repülési gyakorlattal:

Korábbi érvényes szakszolgálati engedély	Gyakorlottsági követelmények	További követelmények
Érvényes nemzeti ICAO PPL(A) szakszolgálati engedély	> 100 óra pilótaként repülőgépen	(a) Sikeres írásbeli vizsga Légijog, Emberi Teljesítmény és Korlátai tárgyakból (b) E rendelet 3. melléklet 2. és 3. függeléke szerinti PPL jártassági vizsga teljesítése (c) E rendelet 3. melléklet „F” fejezetének ide vonatkozó követelményeinek teljesítése

4. függelék
Tudásszint követelmények a nemzeti szakszolgálati engedély alapján kiadandó e rendelet szerinti szakszolgálati engedélyhez, illetve a nem JAA államok pilóta szakszolgálati engedélyeinek érvényesítéséhez

1. rész (Repülőgép)

A FEJEZET – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

– 1.010 – alapszintű felhatalmazás, a repülőszemélyzeti tag feladatainak ellátására
– 1.015 – szakszolgálati engedélyek, jogosítások, felhatalmazások, jóváhagyások és igazolások elfogadása
– 1.016 – nem JAA tagállamban kiadott szakszolgálati engedély engedélyesének adható jóváírások
– 1.017 – különleges célú felhatalmazások és jogosítások
– 1.020 – katonai szolgálat során szerzett tapasztalat jóváírása
– 1.025 – szakszolgálati engedélyek és jogosítások érvényessége
– 1.026 – előírt folyamatossági követelmények a nem a JAR-OPS 1 szerint üzemeltetett légijárművek pilótái számára
– 1.035 – egészségi alkalmasság
– 1.040 – egészségi alkalmasság korlátozottsága
– 1.050 – repülési idő, illetve az elméleti ismeretek jóváírása
– 1.060 – 60 éves vagy annál idősebb szakszolgálati engedély engedélyesek előjogainak korlátozása
– 1.080 – A repülési idő dokumentálása
– 1.005 1. Függelék – E rendelet hatályba lépése előtt kiadott szakszolgálati engedély alapján kiadandó JAR FCL szakszolgálati engedély/felhatalmazás minimális követelményei
– 1.015 1. Függelék – Nem JAA tagállamban kiadott pilóta szakszolgálati engedélyek érvényesítésének követelményei

C FEJEZET – MAGÁNPILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (PPL)

– 1.100 – Minimális életkor
– 1.105 – Egészségi alkalmasság
– 1.110 – Előjogok és feltételek
– 1.120 – Jóváírás és szükséges tapasztalat

D FEJEZET – KERESKEDELMI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (CPL)

– 1.140 – Minimális életkor
– 1.145 – Egészségi alkalmasság
– 1.150 – Előjogok és feltételek
– 1.155 – Jóváírás és szükséges tapasztalat

E FEJEZET – MŰSZERJOGOSÍTÁS

– 1.174 – Egészségi alkalmasság
– 1.175 – Azon körülmények meghatározása, amikor műszerjogosításra szükség van
– 1.180 – Előjogok és feltételek
– 1.185 – Érvényesség, meghosszabbítás és megújítás

F FEJEZET – TÍPUS- ÉS OSZTÁLYJOGOSÍTÁS

– 1.215 – Osztályjogosítások felosztása
– 1.220 – Típus jogosítások felosztása
– 1.221 – Nagyteljesítményű, egypilótás repülőgépek
– 1.225 – Körülmények, amikor típus- vagy osztályjogosításra szükség van
– 1.235 – Előjogok, típus- és osztályjogosítások száma, változatok
– 1.240 – Követelmények
– 1.245 – Érvényesség, meghosszabbítás és megújítás
– 1.250 – Típus jogosítás többpilótás típusra - Feltételek
– 1.251 – Típus- és osztályjogosítás egypilótás nagy teljesítményű repülőgépekre – Feltételek
– 1.255 – Típus jogosítás egypilótás repülőgépekre – Feltételek
– 1.260 – Osztályjogosítás – Feltételek
– 1.261 – Típus- és osztályjogosítás – Elméleti és repülésoktatás
– 1.262 – Típus- és osztályjogosítás – Jártasság
– 1.240 és 1.295 1. Függelék – Jártassági vizsga és készség ellenőrzés típus/osztályjogosításokhoz és ATPL-hez
–1.240 és 1.295 2. Függelék – Többpilótás repülőgépen történő ATPL(A)/ típus jogosítás/ gyakorlati/ jártassági vizsga és készség ellenőrzések tartalma
–1.240 3. Függelék – Egy- és többmotoros egypilótás repülőgépen történő típus/osztályjogosítás képzés és jártassági vizsga/ készség ellenőrzés tartalma
– 1.251 1. Függelék – Nagyteljesítményű, egypilótás repülőgép osztály- vagy típus jogosításhoz szükséges kiegészítő elméleti tanfolyam

G FEJEZET – LÉGITÁRSASÁGI PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLY (ATPL)

– 1.265 – Minimális életkor
– 1.270 – Egészségi alkalmasság
– 1.275 – Előjogok és feltételek
– 1.280 – Szükséges tapasztalat

H FEJEZET – OKTATÓI JOGOSÍTÁS (REPÜLŐGÉP)

– 1.300 – Oktatás – Általános követelmények
– 1.305 – Oktatói jogosítás és felhatalmazás – Célok
– 1.310 – Oktatói jogosítások – Általános követelmények
– 1.315 – Oktatói jogosítás és felhatalmazás – Érvényesség időtartama
– 1.320 – Repülés oktató jogosítás (repülőgép) (FI(A) – Minimális életkor
– 1.325 – FI(A) – Korlátozott előjogok
– 1.330 – FI(A) – Előjogok és követelmények
– 1.335 – FI(A) – Előfeltételek
– 1.340 – FI(A) – Tanfolyam
– 1.345 – FI(A) – Jártasság
– 1.350 – FI(A) – A jogosítás kiadása
– 1.355 – FI(A) – meghosszabbítás és megújítás
– 1.360 – Típus jogosítás oktatói jogosítás (többpilótás repülőgép) (TRI(MPA)) – Előjogok
– 1.365 – TRI(MPA) – Követelmények
– 1.370 – TRI(MPA) – meghosszabbítás és megújítás
– 1.375 – Osztályjogosítás oktatói jogosítás (egypilótás repülőgép) (CRI(SPA)) – Előjogok
– 1.380 – CRI(SPA) – Követelmények
– 1.385 – CRI(SPA) – meghosszabbítás és megújítás
– 1.390 – Műszerjogosítás oktatói jogosítás (repülőgép) (IRI(A)) – Előjogok
– 1.395 – IRI(A) – Követelmények
– 1.400 – IRI(A) – meghosszabbítás és megújítás
– 1.405 – Felhatalmazás oktatásra földi repülésgyakorló berendezésen (repülőgép) (SFI(A)) – Előjogok
– 1.410 – SFI(A) – Követelmények
– 1.415 – SFI(A) – meghosszabbítás és megújítás
– 1.416 – Felhatalmazás repülőszemélyzeti együttműködést oktató tanfolyam tartására (repülőgép) MCCI (A) – Repülőgép
– 1.417 – MCCI (A) – Követelmények
– 1.418 – MCCI (A) – meghosszabbítás és megújítás
– 1.300 1. Függelék – JAR-FCL engedéllyel nem rendelkező oktatók különleges felhatalmazásának követelményei, hogy JAA tagállamon kívüli FTO/TRTO-ban oktathassanak
–1.330 és 1.345 1. Függelék – Repülő oktató (FI(A)) jártassági vizsga, készség ellenőrzés és szóbeli elméleti vizsga körülményei
– 1.330 és 1.345 2. Függelék – Repülés oktató (FI(A)) jártassági vizsga, szóbeli elméleti vizsga és készség ellenőrzés tartalma
– 1.340 1. Függelék – Repülés oktató jogosítás (repülőgép) (FI(A)) tanfolyam
– 1.365 1. Függelék – Többpilótás repülőgépen típus jogosítás oktatói jogosítás tanfolyam (TRI) (MPA)
– 1.380 1. Függelék – Egypilótás, többmotoros osztályjogosítás oktatói jogosítás tanfolyam (repülőgép) (CRI(SPA))
– 1.380 2. Függelék – Egypilótás, egymotoros osztályjogosítás oktatói jogosítás tanfolyam (repülőgép) (CRI(SPA))
– 1.395 1. Függelék – Műszerjogosítás oktatói jogosítás tanfolyam (repülőgép) (IRI(A))

3. RÉSZ EGÉSZSÉGÜGYI ELŐÍRÁSOK

A FEJEZET – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

– 3.095 – Orvosi vizsgálatok (3.095 (a) és (b))
– 3.105 – Az egészségi alkalmassági bizonyítványok érvényességi időtartama
– 3.110 – Az egészségügyi vizsgálat követelményei

– 3.115 – Gyógyszerek illetve drogok használata
– 3.120 – A kérelmező felelőssége

JAR-OPS 1 RÉSZ – KÖVETELMÉNYEK

JAR-OPS A RÉSZ – ALKALMAZÁS
– 1.001 – Alkalmazás

JAR-OPS B RÉSZ – ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK
– 1.005 – Általános követelmények
– 1.010 – Kivételek
– 1.015 – Üzembentartási irányelvek
– 1.025 – Közös nyelv
– 1.030 – Minimálisan elégséges berendezések jegyzéke – üzembentartó felelőssége
– 1.040 – Kiegészítő személyzeti tagok
– 1.060 – Kényszerleszállás vízre
– 1.065 – Hadi fegyverek és lőszerek szállítása
– 1.070 – Sportcélú fegyverek és lőszerek szállítása
– 1.075 – A személyek szállításának módja
– 1.085 – A személyzet felelőssége
– 1.090 – A parancsnok jogköre
– 1.100 – Pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése
– 1.105 – Engedély nélküli szállítás
– 1.110 – Hordozható elektronikus eszközök
– 1.115 – Szeszesitalok és kábítószerek
– 1.120 – A biztonság veszélyeztetése
– 1.130 – A fedélzeten tartandó kézikönyvek
– 1.135 – A fedélzeten tartandó kiegészítő információk és nyomtatványok
– 1.140 – A földön megőrzendő információk
– 1.145 – Felhatalmazás ellenőrzésre
– 1.150 – Dokumentációk- és okmány bemutatási kötelezettség
– 1.160 – A fedélzeti adatrögzítő által felvett adatok megóvása, bemutatása és felhasználása

D RÉSZ – ÜZEMBENTARTÁSI ELJÁRÁSOK
– 1.200 – Üzembentartási Kézikönyv
– 1.210 – Eljárások bevezetése
– 1.225 – Repülőtér üzemeltetési minimumok
– 1.260 – Mozgáskorlátozott személyek szállítása
– 1.265 – Be nem fogadott utasok, kiutasított és őrizetes személyek szállítása
– 1.270 – Poggyász és áru berakodás
– 1.280 – Utas ültetési rend
– 1.285 – Utasok biztonsági tájékoztatása
– 1.290 – Repülés előkészítés
– 1.295 – Repülőterek kiválasztása
– 1.300 – Légiforgalmi Szolgálat (ATS) számára benyújtandó repülési terv bemutatása
– 1.305 – Tüzelőanyag feltöltés/Tüzelőanyag leeresztés az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, ill. utasok kiszállításkor
– 1.310 – Személyzeti tagok fedélzeti szolgálati helyeiken való tartózkodása
– 1.315 – Vészkiürítési segédeszközök

– 1.320 – Ülések, biztonsági övek és hevederek
– 1.325 – Utastér és konyha/konyhák biztosítása
– 1.330 – Vészmentő felszerelések hozzáférhetősége
– 1.335 – Dohányzás a fedélzeten
– 1.340 – Meteorológiai körülmények
– 1.345 – Jég és egyéb szennyező anyagok
– 1.350 – Tüzelőanyag és olaj feltöltése
– 1.355 – A felszállás körülményei
– 1.360 – A felszállási minimum alkalmazása
– 1.365 – Minimális repülési magasságok
– 1.370 – Szimulált rendellenes helyzetek repülés közben
– 1.375 – Tüzelőanyag kifogyasztás repülés közbeni vezérlése
– 1.385 – Kiegészítő oxigén használata
– 1.390 – Kozmikus sugárzás
– 1.395 – Földfelszín közelségének észlelése
– 1.400 – Megközelítési és leszállási körülmények
– 1.405 – A megközelítés megkezdése és folytatása
– 1.410 – Üzemeltetési eljárások – Küszöb átrepülési magasság
– 1.415 – Útvonali napló
– 1.420 – Esemény jelentése
– 1.425 – Baleset jelentése
–1.305 1. Függelék – Tüzelőanyag feltöltés/ Tüzelőanyag kieresztés utasok kiszállításakor

–1.375 1. Függelék – Tüzelőanyag kifogyasztás repülés közbeni vezérlése

E RÉSZ – MINDEN IDŐJÁRÁSRA KITERJEDŐ ÜZEMELTETÉS

– 1.435 – Terminológia
– 1.440 – Kis látótávolság esetén történő üzemeltetés – Általános üzemeltetési szabályok
– 1.445 – Kis látótávolság esetén történő üzemeltetés – Repülőtéri figyelembevétel
– 1.450 – Kis látótávolság esetén történő üzemeltetés – Oktatás és minősítések
– 1.455 – Kis látótávolság esetén történő üzemeltetés – Üzemeltetési eljárások
– 1.460 – Kis látótávolság esetén történő üzemeltetés – Minimálisan elégséges berendezések
– 1.465 – VFR (Látás szerinti repülési szabályok) szerinti üzemeltetési minimumok
– 1.430 1. Függelék – Repülőtér üzemeltetési minimumok
– 1.430(c) 2. Függelék – Repülőtér kategóriák – Minden időjárásra kiterjedő üzemeltetés

J RÉSZ – TÖMEG ÉS KIEGYENSÚLYOZÁS

– 1.625 – Tömeg és kiegyensúlyozási dokumentáció
– 1.625 1. Függelék – Tömeg és kiegyensúlyozási dokumentáció

K RÉSZ – MŰSZEREK ÉS BERENDEZÉSEK

– 1.630 – Általános ismertetés
– 1.640 – A repülőgép üzemi világítása
– 1.650 – Nappali VFR (Látás szerinti repülési szabályok) szerinti üzemeltetés – Repülési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések
– 1.652 – IFR (Műszeres repülés szabályai) szerinti, vagy éjszakai üzemeltetés - Repülési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések
– 1.660 – Magasságtól való eltérést jelző rendszer

– 1.665 – Földfelszín megközelítésére figyelmeztető rendszer
– 1.670 – Időjárást felderítő fedélzeti radarberendezés
– 1.675 – Berendezések jegesedési viszonyok esetén történő üzembentartáshoz
– 1.680 – Kozmikus sugárzást érzékelő berendezés
– 1.690 – Személyzet tagok fedélzeti telefon rendszere
– 1.695 – Utastájékoztató rendszer
– 1.700 – Pilótakabin hangrögzítők - 1
– 1.705 – Pilótakabin hangrögzítők - 2
– 1.710 – Pilótakabin hangrögzítők - 3
– 1.715 – Fedélzeti adatrögzítők - 1
– 1.720 – Fedélzeti adatrögzítők - 2
– 1.725 – Fedélzeti adatrögzítők - 3
– 1.770 – Kiegészítő oxigén - Túlnyomásos repülőgépek
– 1.775 – Kiegészítő oxigén - Nem túlnyomásos repülőgépek
– 1.780 – Egyéni légzésvédő készülék a személyzet részére
– 1.820 – Automatikus vészhelyzeti rádiójel-adó

N RÉSZ – HAJÓZÓ-SZEMÉLYZET

– 1.940 – A hajózó-személyzet összetétele
– 1.945 – Oktatás és ellenőrzés típus-átképzéskor
– 1.950 – Különbségek oktatása és megismertető oktatás
– 1.955 – Parancsnoki kinevezés
– 1.960 – Kereskedelmi pilóta engedéllyel rendelkező parancsnokok
– 1.965 – Időszakos oktatás és ellenőrzés
– 1.968 – Pilótaképesítés bármely ülésből történő repülőgép vezetéshez
– 1.970 – Korábbi gyakorlat
– 1.975 – Útvonal és repülőtér illetékesség képesítés
– 1.978 – Továbbfejlesztett képesítési program
– 1.980 – Egynél több repülőgép típuson vagy változaton történő üzembentartási tevékenységek
– 1.985 – Oktatási okmányok
– JAR-OPS 1.940 1. függelék – Hajózó-személyzet tagok tehermentesítése repülés közben
– JAR-OPS 1.940 2. függelék – Egy pilóta által történő üzemeltetés IFR (Műszeres repülési szabályok) szerint, vagy éjszaka
– JAR-OPS 1.965 1. függelék – Időszakos oktatás és ellenőrzés – Pilóták
– JAR-OPS 1.968 1. függelék – Pilótaképesítés bármely ülésből történő repülőgép vezetésre

O RÉSZ – LÉGIUTAS-KÍSÉRŐK

– 1.990 – A légiutas-kísérők száma és összetétele

P RÉSZ – KÉZIKÖNYVEK, NAPLÓK ÉS OKMÁNYOK

– 1.1040 – Az Üzembentartási kézikönyvekre vonatkozó általános szabályok
– 1.1045 – Üzembentartási kézikönyv - Szerkezet és tartalom
– 1.1050 – Légiüzemeltetési utasítás
– 1.1055 – Repülési napló
– 1.1060 – Üzembentartói repülési terv
– JAR-OPS 1.1045 1. függelék – Üzembentartási kézikönyv - Tartalom

Q RÉSZ – REPÜLÉSI ÉS SZOLGÁLATIIDŐ KORLÁTOZÁSOK, VALAMINT A PIHENŐ IDŐRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

FENNTARTVA

R RÉSZ – VESZÉLYES ÁRUCIKKEK SZÁLLÍTÁSA REPÜLŐGÉPEN

– 1.1215 – Információszolgáltatás

S RÉSZ – REPÜLÉSVÉDELEM

– 1.1235 – Repülésvédelmi előírások
– 1.1240 – Oktatási programok
– 1.1245 – Jogellenes cselekmények jelentése
– 1.1250 – Repülőgép átkutatási felolvasójegyzék
– 1.1255 – A pilótafülke védelme

2. FEJEZET

A katonai szolgálat során szerzett tapasztalat jóváírása

1. A katonai repülőgépen repült idő 100 %-a jóváírható az e rendelet szerint kiadandó szakszolgálati engedély követelményeibe, ha az említett katonai repülőgépet a Magyar Köztársaság Légijármű Lajstromába is bejegyezték.

2. A katonai helikopteren repült idő 100 %-a jóváírható az e rendelet szerint kiadandó szakszolgálati engedély követelményeibe, ha az említett katonai helikoptert a Magyar Köztársaság Légijármű Lajstromába is bejegyezték.

3. Olyan katonai repülőgépen, amely repülőgép nincs a Magyar Köztársaság Légijármű Lajstromában bejegyezve, a repült idő 50%-a jóváírható az e rendelet szerint kiadandó szakszolgálati engedély követelményeibe, de a jóváírás mértéke nem lehet nagyobb a rendeletben leírt követelmények 70%-nál.

4. Olyan katonai helikopteren, amely helikopter nincs a Magyar Köztársaság Légijármű Lajstromában bejegyezve, a repült idő 50%-a jóváírható az e rendelet szerint kiadandó szakszolgálati engedély követelményeibe, de a jóváírás mértéke nem lehet nagyobb a rendeletben leírt követelmények 70%-nál.

5. A rendeletben meghatározott PPL(A) és PPL(H) megszerzéséhez a katonai szolgálat során szerzett repülési tapasztalat alapján a PPL(A) és PPL(H) megszerzéséhez szükséges képzés repült ideje legfeljebb 10%-kal csökkenthető.

6. Jóváírások az e rendeletben meghatározott pilóta szakszolgálati engedélyekhez adható jogosítások megszerzéséhez:

6.1. Ha a kérelmező olyan katonai légijárművön fejezett be a kért jogosításnak megfelelő képzést, amely légijárművet bejegyeztek a Magyar Köztársaság Légijármű Lajstromába, a képzés teljes egészében elfogadható, ha:

a) a képzés megfelel az e rendeletben meghatározott követelményeknek, vagy

b) a képzés nem felel meg az e rendeletben meghatározott követelményeknek, akkor további képzéssel az e rendeletben meghatározott követelményeket teljesíteni kell.

A kérelmezőnek a jogosítás kiadásához meghatározott jártassági vizsgát kell tenni.

6.2. Ha a kérelmező olyan jogosítást kér, amelyből érvényes a katonai légiközlekedési hatóság által kiadott jogosítása van (pl: oktató) olyan katonai légijárművön, amely légijárművet bejegyeztek a Magyar Köztársaság Légijármű Lajstromába, a jogosítás megszerzéséhez jártassági vizsgát kell tennie.

7. Az e rendelet szerint meghatározott szakszolgálati engedély meghosszabbításához és megújításához a katonai légijárművön repült idő 100%-a jóváírható, ha a katonai légijármű a Magyar Köztársaság Légijármű Lajstromában is be van jegyezve.

17. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

A rendelet hatályba lépésekor megkezdett képzések alapján kiadandó szakszolgálati engedélyekre vonatkozó követelmények

1. fejezet

A szakszolgálati engedélyek megnevezése és szakmai alkalmassága

A szakszolgálati engedélyek megnevezése	**Megszerezhető jogosítások**	**Szakmai alkalmasság érvényessége (hónap)**
Növendék Pilóta Szakszolgálati Engedély (SPL)		
Magánpilóta Szakszolgálati Engedély (PPL)		
- Motoros	- műszer - éjszakai VFR - vízi/kétéltű - nem kereskedelmi tevékenység keretén belül autogiro - vontató - terepvontató - oktató	24
- Movit	nem kereskedelmi oktató	24
- UL A2	- oktató - vontató - mezőgazdasági	24
Magyar Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedély (HCPL)		
- Motoros	- műszer - éjszakai VFR - vontató - terepvontató - oktató - mentő/tűzoltó - mezőgazdasági	12
Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedély		
- Motoros	- műszer - éjszakai VFR - vontató - terepvontató - oktató - mentő/tűzoltó - mezőgazdasági	12
Közforgalmi Pilóta Szakszolgálati Engedély	- parancsnokpilóta, - útvonaloktató, - oktató	12

2. fejezet

Légijármű-pilóta szakszolgálati engedélye

1.1. A hajózó személyzetek típus-, osztály- és kategória besorolása, és a szakszolgálati engedélyekhez adható egyes jogosítások

1.1.1. A légiközlekedési hatóság a légi járműveket építésük és alkalmazásuk (felhasználásuk) figyelembevételével típus, osztály és kategória szerint minősíti.

1.1.2. Típus- vagy osztályjogosításra kötelezett légi járművet csak az adott típusra, illetve osztályra érvényes típusjogosítással, illetve osztályjogosítással lehet vezetni. Ha az osztály-, illetve típusjogosítás engedélyesét csak másodpilóta feladatkörre korlátozza a légiközlekedési hatóság, ezt, illetve egyéb korlátozó bejegyzéseket az engedélybe be kell jegyezni.

1.1.3. Kiképzés, ellenőrzés vagy egyéb, nem kereskedelmi tevékenység céljaira a légiközlekedési hatóság pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező személynek írásos felhatalmazást adhat, amely mentesíti az engedélyest az adott osztály- vagy típusjogosítás megszerzése alól. Ennek a felhatalmazásnak az érvényessége csak a meghatározott feladat teljesítésére korlátozódik.

1.1.4. Típus- és osztályjogosítás birtokosának, ha

a) egy adott típusú légi jármű másik változatának, illetve azonos osztályon belül egy másik típusú légi járműnek a vezetése, vagy
b) típusok vagy változatok berendezései, vagy a vonatkozó eljárások megváltozása esetén kiegészítő ismeretekre és képzettségre van szüksége, kiegészítő különbözeti képzésen kell részt vennie.

1.1.5. Típus- és osztályjogosítás birtokosának, ha

a) ugyanahhoz a típushoz vagy változathoz tartozó másik légijármű-vezetése, vagy
b) egy adott típus vagy változat berendezései, vagy a vonatkozó eljárások megváltozása esetén kiegészítő ismeretekre és képzettségre van szüksége, ismerkedő képzésen kell részt vennie.

1.1.6. Az eredményes különbözeti képzést és az ismerkedő képzést a légijármű-vezető repülési naplójába be kell vezetni, és a kiképzést vezetőnek alá kell írnia.

1.2. Típusjogosítás

1.2.1. Típusjogosítással vezethetők azok a légi járművek, amelyek

a) külön típusalkalmassági bizonyítvánnyal rendelkeznek,
b) a légi jármű olyan tulajdonságokkal rendelkezik, amely kiegészítő repülési, szimulátoros kiképzést igényel,
c) a légi jármű többfős személyzettel vezethető a légi alkalmassági vizsgálatok alapján.

1.2.2. Típusjogosítás felosztása:

a) minden többpilótás légi jármű,
b) minden többhajtóműves gázturbinás, vagy többhajtóműves légcsavaros gázturbinás egypilótás légi jármű,
c) minden egypilótás egyhajtóműves gázturbinás légi jármű,
d) minden olyan légi jármű, amelyet a légiközlekedési hatóság ilyennek sorol be.

1.2.3. A típusjogosítás megszerzésének feltétele: Típusjogosítást az a pilóta (és más hajózó személyzeti tag) kaphat, aki típusjogosításra kötelezett légi jármű típuskiképzési tematikájából sikeresen levizsgázott. A típusjogosításhoz sikeres hatósági vizsgát kell tenni.

1.2.4. Érvényes szakszolgálati engedély birtokában maximum 2 típusjogosításra kötelezett légijárműtípuson láthat el szakszolgálati tevékenységet az engedélyes.

1.3. Típusjogosítás. Többpilótás légi jármű

1.3.1. Jogosítás megszerzésének követelményei: A jelölt rendelkezzen

a) az első többpilótás légi jármű jogosítás megszerzése előtt legalább 100 repült órával légi jármű parancsnok beosztásban,
b) többhajtóműves műszerjogosítással,
c) személyzeti együttműködési képzés sikeres elvégzését igazoló bizonyítvány.

1.3.2. Szakismeret: A pályázónak repülésoktatási központban vagy elméleti oktatási központban

elméleti tanfolyamon kell részt vennie. A repülési oktatási központot, az elméleti oktatási központot és a tanfolyam anyagát a légiközlekedési hatósággal jóvá kell hagyni.

1.3.3. Vizsga: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt kell bizonyítania, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri a légiközlekedési hatóság által összeállított témaköröket.

1.3.4. Repülésgyakorlati vizsga: A repülés gyakorlati vizsga részletes követelményeit a légiközlekedési hatóság állapítja meg. A pályázónak a gyakorlati vizsga minden elemének sikeresen meg kell felelni. A gyakorlati vizsgát, a kiképzést követően, 6 hónapon belül kell letenni.

1.4. Típusjogosítás: Egypilótás légi jármű

Jogosítás megszerzésének követelményei: Csak többhajtóműves (többmotoros) légi jármű esetében: a pályázónak a jogosítás megszerzése előtt legalább 70 repült órával kell rendelkeznie légi jármű parancsnok beosztásban.

1.5. Osztályjogosítás

1.5.1. Típusjogosításra nem kötelezett légi járművek osztályjogosítással vezethetők.

1.5.2. Az osztályjogosítás megszerzésének feltétele: Osztályjogosítást az a légijármű-pilóta (és más hajózó személyzeti tag) kaphat, aki az osztályba sorolt légi járművön sikeresen levizsgázott. Az osztályjogosítás megszerzésének feltétele a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott - az adott osztályba sorolt légijárműtípusra kiadott kiképzési irányelvek alapján összeállított - kiképzés végrehajtása és sikeres hatósági vizsga. A hatósági vizsga alapján megszerzett osztályjogosítás érvényessége vonatkozik mindazon típusokra az osztálykategórián belül, amelyekre az üzemeltető a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott tanfolyamot követően a pályázót levizsgáztatta.

1.5.3. Osztályjogosítás további feltétele: Csak többhajtóműves (többmotoros) légi jármű esetében: a pályázónak a jogosítás megszerzése előtt legalább 70 repült órával kell rendelkeznie légi jármű parancsnok beosztásban.

1.5.4. Az osztályjogosítás kiterjesztése más osztályba sorolt légijárműtípusra csak sikeres hatósági vizsgát követően történhet.

1.5.5. Osztályjogosításnál a szakszolgálati engedélybe típus nem kerül bejegyzésre, az üzemben tartó azonban köteles az összes típust az osztályon belül az engedélyes személyi anyagában nyilvántartani és a folyamatosság megtartásához szükséges feltételeket biztosítani.

1.5.6. Osztályjogosítások:

a) összes dugattyús egymotoros repülőgép (földi),
b) összes dugattyús egymotoros repülőgép (vízi),
c) összes mereven beépítetett motoros vitorlázó repülőgép,
d) egyes egyhajtóműves légcsavaros gázturbinás repülőgép (földi),
e) egyes egyhajtóműves légcsavaros gázturbinás repülőgép (vízi),
f) összes dugattyús többmotoros repülőgép (földi),
g) összes dugattyús többmotoros repülőgép (vízi),

1.5.7. A légiközlekedési hatóság a légi alkalmassági vizsgálatok során határozza meg az egyes osztályjogosítás alapján vezethető légi járművek besorolását.

1.6. Típusjogosítás és a többhajtóműves (többmotoros) osztályjogosítás

1.6.1. Érvényesség: A kiadás napjától vagy a hosszabbítás napjától egy évig érvényes.

1.6.2. Hosszabbítás:

a) a pályázónak az érvényesség lejártát megelőző 3 hónapban hatósági ellenőrzésen kell megfelelnie, valamint
b) a vonatkozó típuson, illetve osztályjogosításhoz tartozó légi járművön 10 útvonalrepülést kell teljesítenie. (Útvonalrepülésnek minősül: felszállás, emelkedés, nem kevesebb, mint 15 perc útvonalrepülés, megközelítés, leszállás.)

1.7. Egyhajtóműves (egymotoros) egypilótás osztályjogosítás

1.7.1. Érvényesség: A kiadás napjától vagy a hosszabbítás napjától kettő évig érvényes.

1.7.2. Hosszabbítás:

a) a pályázónak az érvényesség lejártát megelőző 3 hónapban hatósági ellenőrzésen kell megfelelnie, valamint
b) a jogosítás lejártát megelőző 12 hónapban teljesítenie kell
- 12 repült órát, ebből 6 órát parancsnokpilóta beosztásban, 12 fel- és leszállást,
- legalább 1 órás folyamatos gyakorló repülést repülő oktatóval.

1.8. Egyhajtóműves légcsavaros gázturbinás egypilótás osztályjogosítás

1.8.1. Érvényesség: A kiadás napjától vagy a hosszabbítás napjától kettő évig érvényes.

1.8.2. Hosszabbítás: A pályázónak az érvényesség lejártát megelőző 3 hónapban hatósági ellenőrzésen kell megfelelnie.

1.9. Ismeretek és kiképzés (típus- és osztályjogosítás)

1.9.1. A pályázónak a légiközlekedési hatóság által megállapított elméleti tárgyakból vizsgát kell tennie, és kért jogosításnak megfelelő légi járművön gyakorlati vizsga során kell bizonyítania a légiközlekedési hatóság előtt, hogy a légi jármű üzemeltetését biztonságosan végre tudja hajtani.

1.9.2. Csak a többhajtóműves (többmotoros) légi járművek esetében a pályázónak az egypilótás jogosítás megszerzése érdekében nem kevesebb, mint 7 órás elméleti képzésen kell részt vennie a többhajtóműves (többmotoros) légi járművek üzemelése tekintetében.

1.9.3. A pályázónak, a jogosításnak megfelelő, a légiközlekedési hatóság által előírt repülési gyakorlatot kell szereznie.

1.9.4. Többhajtóműves (többmotoros) jogosítás esetén kétkormányos gyakorló kiképzésen normális repülési körülmények között nem kevesebb, mint kettő óra harminc perc repülési időt, hajtómű meghibásodás és aszimmetrikus repülési helyzetben nem kevesebb, mint három óra harminc perc repülési időt kell teljesítenie a jogosításnak megfelelő légi járművön.

1.9.5. Többpilótás típusjogosítás esetében a pályázónak, a típusjogosításnak megfelelő kiképzésen kell megfelelnie.

1.9.6. A vonatkozó jogosítás kiképzését a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott személyek, szervezetek végezhetik. A kiképzés céljára szolgáló tantermekre vonatkozó követelményeket a képzés szintjének megfelelően a légiközlekedési hatóság írja elő és ellenőrzi annak betartását.

1.10. Kategória jogosítás

1.10.1. A légi járműveket az alábbi kategória jogosításokkal lehet vezetni:

a) A – legfeljebb 2250 kg felszálló tömeggel: könnyű kategória;
b) B – 2251-5700 kg felszálló tömeggel: közepes kategória;
c) C – 5700 kg-nál nagyobb felszálló tömegű és/vagy többmotoros: nehéz kategória.

1.10.2. A kategória jogosítás megszerzésének feltétele:

a) Kategória jogosítást az a légijármű-pilóta (és más hajózó személyzeti tag) kaphat, aki kategóriába sorolt légi járművön sikeresen levizsgázott. A kategória jogosítás megszerzésének feltétele a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott - a kategória típusaira kiadott kiképzési irányelvek alapján összeállított - kiképzés végrehajtása és sikeres hatósági vizsga.
b) A hatósági típusvizsga alapján megszerzett kategória jogosítás érvényessége vonatkozik mindazon típusokra a kategórián belül, amelyekre az üzemben tartó a továbbiakban a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott tanfolyamot követően a pályázót levizsgáztatta.

1.10.3. A jogosítás kiterjesztése más kategóriába sorolt légi járműtípusra csak sikeres hatósági vizsgát követően történhet.

1.10.4. A folyamatosság biztosítása: Kategória jogosításnál a szakszolgálati engedélybe típus nem kerül bejegyzésre, az üzemben tartó azonban köteles az összes típust a kategórián belül az engedélyes személyi anyagában nyilvántartani.

1.10.5. Az légiközlekedési hatóság, a többhajtóműves légi járműveket - felszerelésüktől függően - típusjogosításra kötelezett légi járművek közé sorolhatja.

1.10.6. A légi járművek kategória és típusjogosítás besorolását a típusalkalmassági bizonyítvány határozza meg.

3. fejezet

Növendék Pilóta Szakszolgálati Engedély, Magánpilóta Szakszolgálati Engedély és Magánpilóta Szakszolgálati Engedélyhez adható jogosítások

1. Növendék Pilóta Szakszolgálati Engedély

1.1. Növendék pilóta képesítés megszerzésének feltételei:

1.1.1. Életkor: betöltött 16. életév.

1.1.2. Iskolai végzettség: alapfokú.

1.1.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítani kell a tanult szakterület alapfokú elméleti tudásszintjét.

1.1.4. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségügyi követelményeknek.

1.1.5. Jogosultság: Sikeres elméleti vizsga után az engedélyes jogosult Növendék Pilóta Szakszolgálati Engedélyre, a kiképzési tematika alapján a kategóriában kiképzés folytatására, oktató felügyelet mellett.

2. Magánpilóta Szakszolgálati Engedély (PPL)

2.1. UL A2, Motoros repülőgép

2.1.1. UL A2, motoros pilóta képesítés megszerzésének és meghosszabbításának feltételei:

2.1.1.1. Életkor: betöltött 17. életév.

2.1.1.2. Iskolai végzettség: középfokú.

2.1.1.3. Növendék Pilóta Szakszolgálati Engedély az adott kategóriának megfelelően.

2.1.1.4. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– repüléselmélet,
– aerodinamika,
– szerkezettan,
– motortan,
– műszertan,
– mechanika,
– navigáció,
– repülésmeteorológia,
– típusismeret,
– légi üzemeltetés,
– üzemeltetési ismeretek,
– légijog,
– repülési szabályok,
– repülési eljárások,
– rádió-távbeszélő kezelői ismeret,
– repülés-egészségügyi alapismeretek,
– elsősegélynyújtás.

2.1.1.5. Repülési tapasztalat

2.1.1.5.1. Motoros pilóta szakszolgálati engedélyhez:

a) alapfokú pilótakiképzés – az adott kategórián belül – befejezése legalább 45 óra repült idővel. Aki rendelkezik vitorlázó, movit, helikopter vagy UL A2 pilóta szakszolgálati engedéllyel, annak parancsnokpilótaként repült idejéből a képzés idejébe 10%, de legfeljebb 10 óra beszámítható;
b) a pályázó repülő oktató felügyelete alatt legalább 10 óra egyedülrepülést köteles teljesíteni, amelybe beletartozik 5 óra egyedül végzett útvonalrepülés úgy, hogy legalább az egyik útvonalrepülés hossza ne legyen kevesebb, mint 270 km (150 NM), és amelynek során két – az indulás repülőterétől különböző – repülőtéren teljes megállással leszállást hajt végre.

2.1.1.5.2. UL A2 szakszolgálati engedélyhez:

a) alapfokú pilótakiképzés befejezése legalább 45 óra repült idővel. Aki rendelkezik vitorlázó szakszolgálati engedéllyel, annak parancsnokpilótaként repült idejéből a képzés idejébe 20%, de legfeljebb 15 óra beszámítható;
b) a pályázó repülőoktató felügyelete alatt legalább 10 óra egyedülrepülést köteles teljesíteni, amelybe beletartozik 5 óra egyedül végzett útvonalrepülés.

2.1.1.6. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a kiképzést befejezte és a 2.1.1.4. pontban foglalt szakismeretről sikeres vizsgát tett.

2.1.1.7. A gyakorlati vizsga anyaga

2.1.1.7.1. Motoros pilóta szakszolgálati engedélyhez:

a) 2 iskolakör és 1 légtérrepülés, melynek során a pályázónak bizonyítania kell a hatóság előtt repülőgépvezetői készségét egyszerű és összetett repülési helyzetekben;
b) idegen repülőtéren történő leszállással egybekötött legalább 50 perces útvonalrepülés, melynek során a pályázónak bizonyítania kell repülőgépvezetői készségét, a látás utáni navigálást, a magasság- és sebességtartást, az idegen repülőtéren történő leszállással kapcsolatos teendők ismeretét, különös tekintettel az időjárásromlás vagy eltévedés esetére.

2.1.1.7.2. UL A2 pilóta szakszolgálati engedélyhez: 2 iskolakör, 1 légtér és legalább 30 perces útvonalrepülés, melynek során a pályázónak bizonyítania kell a hatóság előtt repülőgépvezetői készségét egyszerű és bonyolult helyzetben.

2.1.1.8. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

2.1.1.9. Folyamatosság: Ha a megszakítás

2.1.1.9.1. motoros „A”, „B” és „C” kategóriában:

– 100 repült óráig 1 hónap,
– 300 repült óráig 4 hónapnál nem több,
– 300-1000 repült óra között 6 hónapnál nem több,
– 1000 repült óra fölött 12 hónapnál nem több.

2.1.1.9.2. UL A2 szakszolgálati engedélynél:

– 150 repült óráig 6 hónapnál nem több.

2.1.1.10. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrző repülés szükséges.

2.1.1.11. Hosszabbítás: Az engedélyesnek igazolnia kell, hogy

2.1.1.11.1. motoros „A”, „B”, „C” kategóriában:

a) a megelőző 24 hónapban legalább 20 órát motoros gépen, valamint legalább 4 útvonalrepülést teljesített. Ha az engedélyes motoros, helikopter, movit és vitorlázó pilóta képesítések közül legalább kettővel rendelkezik, az egyik szakterület meghosszabbításához szükséges feltételek teljesítése esetén a másik szakterületre az előírt repülési idők és útvonalak 50%-ának teljesítése is elegendő,
b) megfelelt az előírt repüléstechnikai és útvonal-ellenőrzésen.

2.1.1.11.2. UL A2 kategóriában:

a) a megelőző 24 hónap alatt az engedélyes 10 órát és 2 útvonalat teljesített a meghosszabbításhoz, függetlenül attól, hogy más kategória jogosítással rendelkezik,
b) megfelelt az előírt repüléstechnikai és útvonal-ellenőrzésen,
c) UL A2 kategóriában, ha az engedélyes vitorlázópilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, 5 óra UL A2 repült idő elegendő a jogosítás hosszabbításhoz.

2.1.1.12. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult:

– UL A2 repülőgépen, illetve motoros repülőgépen parancsnok-pilóta beosztás betöltésére a jogosított kategórián belül,
– UL A2 repülőgépen, motoros repülőgépen nem kereskedelmi célú személyszállításra (18. életév betöltése után), ha a megelőző 90 napban legalább 3 fel- és leszállást teljesítettek az adott típusú, illetve kategóriájú légi járművön.

2.1.1.13. Az UL A2 szakszolgálati engedély érvényes: maximum kétüléses légi járműre, melynek átesési sebessége nem haladja meg a 35 csomót (65 km/h), és amelynek megengedett legnagyobb felszálló tömege nem haladja meg:

– 300 kg-ot és egyszemélyes földi,
– 450 kg-ot és kétszemélyes földi,
– 330 kg-ot és egyszemélyes úszótalpas, illetve kétéltű,
– 495 kg-ot és kétszemélyes úszótalpas, illetve kétéltű.

2.2. Magánpilóta szakszolgálati engedély (PPL) Motoros vitorlázó (MOVIT)

2.2.1. Movitpilóta képesítés megszerzésének és hosszabbításának feltételei:

2.2.1.1. Életkor: betöltött 17 év

2.2.1.2. Iskolai végzettség: alapfokú

2.2.1.3. Növendék pilóta szakszolgálati engedély az adott kategóriának megfelelően.

2.2.1.4. A. Szakismeret: a pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismerik az alábbiakat:

– aerodinamika,
– légijog,
– szerkezettan,
– műszertan,
– légiüzemeltetés,
– navigáció,
– meteorológia,
– típusismeret,
– motortan,
– repülési szabályok,
– elsősegélynyújtás,
– gyakorlati repülés,
– rádiótávbeszélő-kezelési ismeret (3. melléklet szerint).

2.2.1.5. Repülési tapasztalat:

a) alapfokú movitpilóta-képzés befejezése legalább 45 óra repült idővel. Aki rendelkezik vitorlázó, motoros, szakszolgálati idővel, annak parancsnok pilótaként repült idejéből a képzési idejébe 50%, de legfeljebb 25 óra beszámítható,
b) a pályázó, repülő oktató felügyelete alatt legalább 10 óra egyedül repülést köteles teljesíteni, amelybe beletartozik 5 óra egyedül végzett útvonalrepülés,
c) az útvonalrepülések során két – az induló repülőtértől különböző – repülőtéren hajtson végre leszállást, amelyből egyik bejövetel és leszállás álló hajtóművel történjen,
d) az útvonal legalább egy szárán hajtson végre termik repülési gyakorlatot álló hajtóművel, oktató felügyelete mellett.

2.2.1.6. Repülésgyakorlati vizsga: gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a képzést befejezte és a 2.4.1.4. pontban meghatározott szakismeretből sikeres vizsgát tett.

2.2.1.7. A gyakorlati vizsga anyaga:

a) 2 iskolakör átstartolással, légtérrepülés, amelynek során a pályázónak bizonyítania kell a hatóság előtt repülőgépvezetői készségét egyszerű és összetett repülési helyzetben,
b) idegen repülőtéren leszállással egybekötött legalább 50 perces útvonalrepülés, amelynek során a pályázónak bizonyítania kell repülőgépvezetői készségét, a látás utáni navigálást, a magasság- és sebességtartást, az idegen repülőtéren történő leszállással kapcsolatos teendők ismeretét, különös tekintettel az időjárásromlás vagy eltévedés esetére.

2.2.1.8. Egészségügyi alkalmasság: meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

2.2.1.9. Folyamatosság: ha a megszakítás:

– 50 repült óráig 1 hónapnál nem több,
– 50-200 repült óra között 3 hónapnál nem több,
– 200-600 repült óra között 6 hónapnál nem több,
– 600 repült óra felett 12 hónapnál nem több.

2.2.1.10. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és ellenőrző repülés szükséges. A folyamatosság fenntartásába beleszámít az UL A2 és a motoros „A” kategóriába tartozó légi járművel végzett repülés is.

2.2.1.11. Hosszabbítás: az engedélyesnek bizonyítania kell:

– a megelőző 24 hónapban legalább 20 órát repült és legalább 2 útvonalrepülést teljesített. Ha az engedélyes movit, motoros, UL A2, helikopter, vitorlázó pilóta képesítések közül legalább kettővel rendelkezik, az egyik szakterület meghosszabbításához szükséges feltételek teljesítése esetén, a másik szakterületre az előírt repülési idők teljesítésének 50%-a is elegendő,
– megfelelt az előírt repüléstechnikai ellenőrzésen, amely legalább 2 fordulópontos és 45 perces repülési idejű útvonalból áll.

2.2.1.12. Jogosultság: sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult:

– egy- és kétüléses movit repülőgépen repülőgép parancsnoki beosztás ellátására,
– kétüléses moviton nem kereskedelmi személyszállításra (18 év betöltése után).

3. Jogosítások Magánpilóta Szakszolgálati Engedélyhez

3.1. Autogiro jogosítás

3.1.1. Autogiro jogosítás megszerzésének feltételei:

3.1.1.1. Életkor: betöltött 18. életév.

3.1.1.2. Érvényes PPL motoros pilóta szakszolgálati engedély.

3.1.1.3. Szakismeret: Az átképzési tematika eredményes elvégzése. Ismernie kell a helikopterrepülés sajátosságait.

3.1.1.4. Repülési tapasztalat: 100 repült óra az adott szakterületen.

3.1.1.5. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha kiképzést befejezte és a 3.1.1.3. pontban meghatározott szakismeretből sikeres vizsgát tett. Gyakorlati vizsga anyaga: 2 iskolakör és 1 légtérrepülés, amelynek során a pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell jártasságát az autogiro repülés sajátosságaiban.

3.1.1.6. Folyamatosság: 12 hónapon belül 10 fel- és leszállás autogiro-val.

3.1.1.7. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrző repülés szükséges.

3.1.1.8. Jogosultság: Jogosult parancsnokpilóta beosztás ellátására autogiro szakterületen.

3.2. Vízi/kétéltű jogosítás

3.2.1. Vízi/kétéltű jogosítás megszerzésének feltételei:

3.2.1.1. Életkor: betöltött 18. életév.

3.2.1.2. Érvényes PPL UL A2, motoros pilóta szakszolgálati engedély.

3.2.1.3. Szakismeret: A vízi közlekedésben szükséges ismeretekből letett, eredményes vizsga. Az átképzési tematika alapján végrehajtott kiképzés vagy átképzés.

3.2.1.4. Repülési tapasztalat: A megfelelő kategóriában min. 200 repült óra.

3.2.1.5. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a kiképzést befejezte és a 3.2.1.3. pontban meghatározott szakismeretből sikeres vizsgát tett. Gyakorlati vizsga anyaga: alkalmas vízi leszállópálya kiválasztása álló- és folyóvízen, sikeres le- és felszállás végrehajtása sima és hullámos vízfelszínen.

3.2.1.6. Folyamatosság: Évente 10 vízi le- és felszállás.

3.2.1.7. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrző repülés szükséges.

3.2.1.8. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult UL A2, motoros vízi/kétéltű légi járművel repülések végrehajtására.

3.3. Éjszakai VFR jogosítás

3.3.1. Éjszakai VFR jogosítás megszerzésének feltételei:

3.3.1.1. Életkor: betöltött 19. életév.

3.3.1.2. Érvényes PPL motoros pilóta szakszolgálati engedély.

3.3.1.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– földi és fedélzeti navigációs berendezések ismerete, alkalmazása,
– repülésmeteorológia,
– légiközlekedés szabályai,
– a légi jármű üzemeltetése nappal és éjjel.

3.3.1.4. Repülési tapasztalat:

a) legalább 100 repült óra motoros parancsnokpilóta beosztásban,
b) legalább 3 óra éjszakai repülés oktatóval, amelyből 1 óra útvonalrepülés,
c) öt éjszakai felszállás és öt éjszakai leszállás, teljes leállással.

3.3.1.5. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha az éjszakai VFR kiképzést befejezte és a 3.3.1.3. pontban meghatározott szakismeretből sikeres vizsgát tett.

3.3.1.6. A gyakorlati vizsga anyaga: Éjszaka jó látási körülmények között 4 iskolakör és 1 légtérrepülés során bizonyítania kell hatóság előtt, hogy képes az adott légi járművön éjszaka, jó látási körülmények között biztonságosan repülni, behelyezkedni és leszállni, felhasználva az ehhez szükséges műszereket és berendezéseket.

3.3.1.7. Folyamatosság: Ha a VFR megközelítési eljárás végrehajtásában a megszakítás

– 300 repült óráig 4 hónapnál nem több,
– 300 repült óra felett 6 hónapnál nem több.

3.3.1.8. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrző repülés szükséges.

3.3.1.9. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult kategóriájában VFR szerinti repülések végrehajtására nappal és éjjel, a személyére meghatározott időjárási min. mellett.

3.4. Műszerrepülő jogosítás

3.4.1. Műszerrepülő jogosítás megszerzésének feltételei:

3.4.1.1. Életkor: betöltött 19. életév.

3.4.1.2. Érvényes motoros PPL/HCPL/CPL szakszolgálati engedély a kért jogosításnak megfelelően.

3.4.1.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– földi és fedélzeti navigációs berendezések ismerete, alkalmazása,
– repülésmeteorológia,
– légiközlekedés szabályai (IFR),
– a légi jármű üzemeltetése nappal és éjjel IFR szerint.

3.4.1.4. Repülési tapasztalat:

a) legalább 100 repült óra repülőgép parancsnokpilóta beosztásban, amelyből legalább 50 óra útvonalrepülés. Az útvonalrepülés teljesíthető motoros repülőgépen vagy helikopteren, de 10 óra mindenképpen motoros repülőgépen teljesítendő;
b) egyhajtóműves jogosításhoz 50 óra műszeres oktatórepülés, amelyből maximum 20 óra teljesíthető szimulátoron;
c) többhajtóműves jogosításnál 55 óra műszeres oktatórepülés, amelyből maximum 25 óra teljesíthető szimulátoron. A nem szimulátoron töltött időből legalább 15 órát többhajtóműves repülőgépen kell teljesíteni;
d) aki egyhajtóműves repülőgépre vonatkozó műszerrepülő jogosítással és többhajtóműves repülőgépre vonatkozó szakszolgálati engedéllyel is rendelkezik, annak a többhajtóműves műszerrepülő jogosításhoz elegendő legalább 5 órás műszeres oktatórepülés többhajtóműves repülőgépen.

3.4.1.4.2. Aki kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, annak a 3.4.1.4.1. *b)*, *c)* pontban megkövetelt teljes képzési időből elegendő öt órával kevesebbet teljesítenie.

3.4.1.5. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a műszerrepülő kiképzést befejezte és a 3.4.1.3. pontban meghatározott szakismeretből sikeres vizsgát tett.

3.4.1.6. A gyakorlati vizsga anyaga: Légi jármű parancsnokként 2-4 nappali és 2-4 éjszakai ellenőrző repülés során bizonyítania kell hatóság előtt az alábbiakat:

a) képes az adott légi járművön műszeres megközelítési eljárást, illetve átstartolást föld látás nélkül,
b) képes felhőben vagy felhő felett útvonalrepülést, a célrepülőtéren műszeres megközelítést és leszállást, valamint megszakított megközelítési eljárást végrehajtani,
c) képes a légi járművet biztonságosan vezetni bonyolult repülési helyzetekben és függöny mögött.

3.4.1.7. Folyamatosság: Ha a műszermegközelítési eljárás végrehajtásában a megszakítás:

– 300 repült óráig 4 hónapnál nem több,
– 300 repült óra felett 6 hónapnál nem több.

3.4.1.8. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrző repülés szükséges.

3.4.1.9. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult kategóriájában IFR szerinti repülések végrehajtására nappal és éjjel, a személyére meghatározott időjárási minimum mellett.

3.4.1.10. Érvényessége: 1 év, megújítása az osztály- és típusjogosítások meghosszabbításához hasonló módon történik.

3.5. UL A2, Movit oktató jogosítás

3.5.1. UL A2 oktató jogosítás megszerzésének feltételei:

3.5.1.1. Életkor: betöltött 21. életév.

3.5.1.2. Iskolai végzettség: középfokú.

3.5.1.3. Érvényes UL A2, movitpilóta szakszolgálati engedély a kért jogosításnak megfelelően.

3.5.1.4. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri a vonatkozó jogszabályokat, szakmai szabályokat.

3.5.1.5. Repülési tapasztalat

3.5.1.5.1. UL A2 oktató jogosításhoz:

a) legalább 2 éve érvényes UL A2 légijármű-pilóta szakszolgálati engedély,
b) 250 repült óra az UL A2 kategórián belül, vagy 150 óra UL A2 kategóriában és 100 óra movit, vitorlázó vagy motoros repülőgép „A” kategóriában,
c) UL A2 oktatói kiképzés.

3.5.1.5.2. Movit oktatói jogosításhoz:

a) legalább 2 éve érvényes movit pilóta szakszolgálati engedély,
b) 250 repült óra movit repülőgéppel, vagy 150 óra movit repülőgéppel és legalább 100 óra UL A2, vitorlázó, motoros „A” kategóriában,
c) movit oktatói kiképzés.

3.5.1.6. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha az oktatói kiképzést befejezte és a 3.5.1.4 pontban meghatározott szakismeretből sikeres hatósági vizsgát tett.

3.5.1.7. A gyakorlati vizsga anyaga:

3.5.1.7.1. UL A2 oktatói jogosításhoz: 2 iskolakör és 1 légtérrepülés, melynek során a pályázónak bizonyítania kell oktatói rátermettségét a repüléstechnikai hibák és vészhelyzetek felismerésében és kijavításában.

3.5.1.7.2. Movit oktatói jogosításhoz: 2 iskolakör átstartolással, 1 légtérrepülés, behelyezkedés, leszállás álló hajtóművel.

3.5.1.8. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

3.5.1.9. Folyamatosság:

3.5.1.9.1. UL A2 kategóriában a megszakítás:

– 150 repült óráig 6 hónapnál nem több,
– 150 repült óra felett 12 hónapnál nem több.

3.5.1.9.2. Movit repülésben a megszakítás:

– 300 repült óra alatt 3 hónapnál nem több,
– 300-600 repült óra között 6 hónapnál nem több,
– 600 repült óra felett 12 hónapnál nem több.

3.5.1.10. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrző repülés szükséges.

3.5.1.11. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult a megszerzett jogosításnak megfelelően UL A2, illetve movitpilóták kiképzésére, kiképzésének vezetésére, vizsgáztatására, gyakorlati ellenőrzésére és kereskedelmi céllal személyszállításra.

3.6. Vontató jogosítás megszerzésének feltételei

3.6.1. Életkor: betöltött 20. életév.

3.6.2. Érvényes motoros repülőgép PPL vagy oktató jogosítással UL A2 PPL szakszolgálati engedély.

3.6.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelően ismeri az alábbiakat:

– repülési szabályok,
– vészhelyzetek.

3.6.4. Repülési tapasztalat

3.6.4.1. Motoros repülőgép „A”, „B” kategóriában vontató jogosításhoz:

a) legalább 150 repült óra az adott kategóriában,
b) a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott kiképzés motoros repülőgéppel vitorlázó vontatására.

3.6.4.2. UL A2 vontató jogosításhoz:

a) 150 repült óra oktatói jogosítással,
b) a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott vontatásos kiképzés.

3.6.5. Hatósági repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a vontató kiképzést befejezte és a 3.6.3. pontban meghatározott szakismeretből sikeres vizsgát tett.

3.6.6. A gyakorlati vizsga anyaga

3.6.6.1. Motoros repülőgép „A”, „B” kategóriában vontatói jogosításhoz:

a) 400 m-es iskolakör, a vitorlázó repülőgép leoldása a leszállójel fölött,
b) légtérvontatás jobb és bal emelkedő fordulókkal 800 m magasságig, lehúzás 600 m magasságra maximum 2 m/s süllyedéssel, majd leoldás a leszállójel fölött.

3.6.6.2. UL A2 vontatói jogosításhoz:

a) 200 m-es iskolakör-vontatás, leoldás a leszállójel fölött,
b) légtérvontatás jobb és bal emelkedő fordulókkal 400 m magasságig, lehúzás 200 m magasságra maximum 2 m/s süllyedéssel, majd leoldás a leszállójel fölött.

3.6.7. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

3.6.8. Folyamatosság: Ha a megszakítás

3.6.8.1. Motoros repülőgép „A”, „B” és UL A2 kategóriában:

– 300 repült óráig 4 hónapnál nem több,
– 300-1000 repült óra között 6 hónapnál nem több,
– 1000 repült óra fölött 12 hónapnál nem több.

3.6.9. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó minősítő ellenőrzés szükséges.

3.6.10. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult ellenszolgáltatás nélkül az adott típusra érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkező saját egyesületi (klub) tag, vagy saját egyesületi (klub) tag oktató által felügyelt kiképzés alatt álló saját egyesületi (klub) tag növendék által vezetett motor nélküli légi jármű vontatására.

3.7. Terepvontató jogosítás megszerzésének feltételei

3.7.1. Életkor: betöltött 21. életév.

3.7.2. Érvényes motoros repülőgép szakszolgálati engedély vontatójogosítással.

3.7.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– a terepvontatással kapcsolatos szabályok.

3.7.4. Repülési tapasztalat:

a) 400 repült óra motoros repülőgépen,
b) legalább 100 önálló vontatás az adott típussal,
c) legalább 5 felszállás terepről, vontatásban terepvontató jogosítással rendelkező oktató felügyelete mellett.

3.7.5. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a terepvontató kiképzést befejezte és a 3. 7.3. pontban meghatározott szakismeretből sikeres vizsgát tett.

3.7.6. A gyakorlati vizsga anyaga: Terepvontatás végrehajtása.

3.7.7. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

3.7.8. Folyamatosság: Ha a jogosított kategóriában a megszakítás:

– 400-1000 repült óra között 6 hónapnál nem több,
– 1000 repült óra fölött 12 hónapnál nem több.

3.7.9. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrzés szükséges.

3.7.10. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult ellenszolgáltatás nélkül az adott típusra érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkező saját egyesületi (klub) tag által vezetett motor nélküli légi jármű terepről való felvontatására.

3.8. Oktatói jogosítás megszerzésének feltételei

3.8.1. Életkor: betöltött 21. életév.

3.8.2. Iskolai végzettség: középfokú.

3.8.3. Érvényes motoros PPL szakszolgálati engedély.

3.8.4. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– légi üzemeltetés, különös tekintettel a kiképzés alatt állók által elkövethető hibák kijavítására,
– a típus üzemeltetése és repülési sajátosságai oktató szemszögéből,
– oktatási és vizsgáztatási módszertan,
– pedagógiai ismeretek.

3.8.5. Repülési tapasztalat

a) alapfokú műszerrepülő ismeretek,
b) legalább 2 éve érvényes motorospilóta szakszolgálati engedély,
c) 400 óra motoros repült idő vagy 300 óra motoros és 150 óra helikopteres, movit vagy UL A2 repült idő,
d) vitorlázó, movit, UL A2 vagy helikopter oktató jogosítással rendelkezőknek 250 óra motoros repült idő,
e) oktatói kiképzés.

3.8.6. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha az oktatói kiképzést befejezte és a 3.8.4. pontban meghatározott szakismeretekből sikeres vizsgát tett. Gyakorlati vizsga anyaga: oktató ülésből iskolakör és 1 légtérrepülés.

3.8.7. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

3.8.8. Folyamatosság:

– 600 repült óráig 6 hónapnál nem több,
– 600 repült óra fölött 12 hónapnál nem több.

3.8.9. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrző repülés szükséges.

3.8.10. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult a légi jármű kategóriájában és típuson ellenszolgáltatás nélkül oktatói tevékenységet ellátni.

4. fejezet

Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedély, Magyar Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedély és az azokhoz adható jogosítások

1. Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedély (CPL)

1.1. Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedély megszerzésének és hosszabbításának feltételei:

1.1.1. Életkor: 18. életév betöltése.

1.1.2. Iskolai végzettség: középfokú.

1.1.3. Érvényes PPL motoros szakszolgálati engedély.

1.1.4. Szakismeret: A pályázónak a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott tematika alapján, kiképző szervezet által szervezett és igazolt tanfolyam sikeres elvégzése után hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– légijog,
– repülési eljárások,
– műszerismeret,
– repülő-egészségügyi alapismeretek,
– repülésmeteorológia,
– navigáció,
– repüléselmélet,
– hajtóműismeret,
– rádióelektronikai eszközök és eljárások,
– szerkezetek és rendszerek,
– rádió távbeszélő-kezelői ismeretek,
– légiszállítási ismeretek,
– repülési szabályok,
– légiforgalmi szolgálatok.

1.1.5. Repülési tapasztalat

a) minimum 200 repült óra, amelyből 100 óra repülés parancsnokként. A 200 órába beleszámítható 10 óra szimulátoron töltött idő és 30 óra repülés parancsnokként helikopteres magánpilóta szakszolgálati engedéllyel, vagy 100 óra repülés parancsnokként helikopteren kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel, vagy 30 óra parancsnokként repült idő vitorlázón vagy motoros vitorlázón,
b) iskolarendszerű képzés esetén 150 repült óra, amelyből 70 óra repülés parancsnokként. A 150 órába beleszámítható 20 óra repült idő helikopteren és/vagy motoros vitorlázón és 10 óra szimulátoron töltött idő,
c) 20 óra útvonalrepülés parancsnokpilótaként, amely tartalmaz egy legalább 540 km (300 NM) hosszú repülést és legalább 4 nemzetközi átrepülést, amelynek során a kérelmező két – az indulás repülőterétől különböző – repülőtéren teljes megállással leszállást hajt végre,
d) 10 óra műszeres oktatórepülés, amelyből maximum 5 óra teljesíthető szimulátoron,
e) 5 óra éjszakai repülés.

1.1.6. Repülésgyakorlati vizsga: gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a kiképzést befejezte és a 1.1.4. pontban foglalt szakismeretről sikeres vizsgát tett. A gyakorlati vizsga anyaga: 1 útvonalrepülés legalább 1 nemzetközi repülőtéren történő le- és felszállással, amelynek során a pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell jártasságát a légiforgalmi szolgálatok eljárásaiban. A kereskedelmi repülőgépvezetői szakszolgálati engedéllyel járó előjogok színvonalának megfelelően tud összeköttetést létesíteni az illetékes légiforgalmi szolgálatokkal. A repülőgép kategóriájának megfelelően bizonyítja repülési képességeit normál és vészhelyzetek imitálásánál.

1.1.7. Folyamatosság:

– minimum 20 repült óra évente a kategórián belül,
– parancsnokpilótaként akkor repülhet, ha a megelőző 90 napban az adott típuson legalább 3 fel- és leszállást végrehajtott,
– a másodpilótának a megelőző 90 napban az adott típuson legalább 1 fel- és leszállást kell teljesítenie,
– ha a folyamatosság nincs biztosítva, és a megszakítás 120 napnál nem több, akkor oktató felügyelete mellett ellenőrző repülést kell végrehajtani. Amennyiben a megszakítás 120 napnál több, oktató felügyeletével gyakorlatba hozó, majd ellenőrző repülést kell végrehajtani.

1.1.8. Hosszabbítás: Évente a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott tematika és kiképző szervezet által szervezett és igazolt ismeretfelújító tanfolyam sikeres elvégzése. A folyamatosság teljesülése esetén 1 hatósági útvonal-ellenőrzés kereskedelmi tevékenység végrehajtásakor vagy annak szimulálásánál.

1.1.9. Jogosultság: Az engedélyes jogosult

– gyakorolni a magánpilóta szakszolgálati engedéllyel járó jogosításokat,
– betölteni a parancsnokpilóta beosztást egypilótás repülőgépen gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön és külföldön,
– másodpilóta beosztást betölteni többpilótás gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön, valamint külföldön nemzetközi útvonal- és repülőtér jogosításának megfelelően.

2. Magyar Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedély (HCPL)

2.1. Magyar Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedély megszerzésének és hosszabbításának feltételei:

2.1.1. Életkor: 18. életév betöltése.

2.1.2. Iskolai végzettség: középfokú.

2.1.3. Érvényes PPL motoros szakszolgálati engedély.

2.1.4. Szakismeret: A pályázónak a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott tematika alapján és kiképző szervezet által szervezett és igazolt tanfolyam sikeres elvégzése után hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– légijog,
– repülési eljárások,
– műszerismeret,
– repülő-egészségügyi alapismeretek,
– repülésmeteorológia,
– navigáció,
– repüléselmélet,
– hajtóműismeret,
– rádióelektronikai eszközök és eljárások,
– szerkezetek és rendszerek,
– rádiótávbeszélő-kezelői ismeretek (a 3. számú melléklet szerint),
– légi szállítási ismeretek,
– repülési szabályok,
– légiforgalmi szolgálatok.

2.1.5. Repülési tapasztalat

a) minimum 200 repült óra, amelyből 100 óra repülés parancsnokként. A 200 órába beleszámítható 10 óra szimulátoron töltött idő és 30 óra repülés parancsnokként helikopteres magánpilóta szakszolgálati engedéllyel, vagy 100 óra repülés parancsnokként helikopteren kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel, vagy 30 óra parancsnokként repült idő vitorlázón vagy motoros vitorlázón,
b) iskolarendszerű képzés esetén 150 repült óra, amelyből 70 óra repülés parancsnokként. A 150 órába beleszámítható 20 óra repült idő helikopteren és/vagy motoros vitorlázón és 10 óra szimulátoron töltött idő,
c) 15 óra útvonalrepülés parancsnokpilótaként.

2.1.6. Repülésgyakorlati vizsga: 1 útvonalrepülés legalább 1 repülőtéren történő le- és felszállással, amelynek során a pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell jártasságát a légiforgalmi szolgálatok eljárásaiban. A kereskedelmi repülőgépvezetői szakszolgálati engedéllyel járó előjogok színvonalának megfelelően tud összeköttetést létesíteni az illetékes légiforgalmi szolgálatokkal. A repülőgép kategóriájának megfelelően bizonyítja repülési képességeit normál és vészhelyzetek imitálásánál.

2.1.7. Folyamatosság:

– minimum 20 repült óra évente a kategórián belül,
– parancsnokpilótaként akkor repülhet, ha a megelőző 90 napban az adott típuson legalább 3 fel- és leszállást végrehajtott,
– a másodpilótának a megelőző 90 napban az adott típuson legalább 1 fel- és leszállást kell teljesítenie,
– ha a folyamatosság nincs biztosítva, és a megszakítás 120 napnál nem több, oktató felügyelete mellett ellenőrző repülést kell végrehajtani. Amennyiben a megszakítás 120 napnál több, oktató felügyeletével gyakorlatba hozó, majd ellenőrző repülést kell végrehajtani.

2.1.8. Hosszabbítás:

– évente a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott tematika alapján, kiképző szervezet által szervezett és igazolt ismeretfelújító tanfolyam sikeres elvégzése. A folyamatosság teljesülése esetén 1 hatósági ellenőrzés kereskedelmi tevékenység végrehajtásakor vagy annak szimulálásánál,
– minimum 20 repült óra parancsnokpilótaként.

2.1.9. Jogosultság: Az engedélyes jogosult

– gyakorolni a magánpilóta szakszolgálati engedéllyel járó jogosításokat,
– betölteni a parancsnokpilóta beosztást egypilótás repülőgépen gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön,
– másodpilóta beosztást betölteni többpilótás gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön.

3. Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedélyhez és Magyar Kereskedelmi Pilóta Szakszolgálati Engedélyhez adható jogosítások

3.1. Oktatói jogosítás megszerzésének feltételei:

3.1.1. Életkor: betöltött 21. életév.

3.1.2. Iskolai végzettség: középfokú.

3.1.3. Érvényes motoros CPL vagy HCPL szakszolgálati engedély.

3.1.4. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– légi üzemeltetés, különös tekintettel a kiképzés alatt állók által elkövethető hibák kijavítására,
– a típus üzemeltetése és repülési sajátosságai oktató szemszögéből,
– oktatási és vizsgáztatási módszertan,
– pedagógiai ismeretek.

3.1.5. Repülési tapasztalat

a) alapfokú műszerrepülő ismeretek,
b) legalább 2 éve érvényes motorospilóta szakszolgálati engedély,
c) 400 óra motoros repült idő vagy 300 óra motoros és 150 óra helikopteres repült idő,
d) vitorlázó vagy helikopter oktató jogosítással rendelkezőknek 250 óra motoros repült idő,
e) oktatói kiképzés.

3.1.6. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha az oktatói kiképzést befejezte és a 2.1.4. pontban meghatározott szakismeretekből sikeres vizsgát tett. Gyakorlati vizsga anyaga: oktató ülésből 2 iskolakör és 1 légtérrepülés.

3.1.7. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

3.1.8. Folyamatosság:

– 250-600 repült óra között 6 hónapnál nem több,
– 600 repült óra fölött 12 hónapnál nem több.

3.1.9. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrző repülés szükséges.

3.1.10. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult a légijármű kategóriájában és típuson oktatói tevékenységet ellátni.

3.1.11. Érvényessége: 3 év

3.2. Vontató jogosítás megszerzésének feltételei:

3.2.1. Életkor: betöltött 20. életév.

3.2.2. Érvényes motoros HCPL/CPL vagy oktató jogosítással UL A2 PPL szakszolgálati engedély.

3.2.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelően ismeri az alábbiakat:

– repülési szabályok,
– vészhelyzetek.

3.2.4. Repülési tapasztalat

3.2.4.1. Motoros A, B kategóriában vontató jogosításhoz:

a) legalább 300 repült óra az adott szakterületen,
b) a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott kiképzés motoros repülőgéppel vitorlázó és transzparens vontatására.

3.2.4.2. UL A2 vontató jogosításhoz:

a) 200 repült óra oktatói jogosítással,
b) a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott vontatásos kiképzés.

3.2.5. Hatósági repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a vontató kiképzést befejezte és a 2.2.3. pontban meghatározott szakismeretből sikeres vizsgát tett.

3.2.6. A gyakorlati vizsga anyaga:

3.2.6.1. Motoros A, B kategóriában vontatói jogosításhoz:

a) 400 m-es iskolakör, a vitorlázó repülőgép leoldása a leszállójel fölött,
b) légtérvontatás jobb és bal emelkedő fordulókkal 800 m magasságig, lehúzás 600 m magasságra maximum 2 m/s süllyedéssel, majd leoldás a leszállójel fölött.

3.2.6.2. UL A2 vontatói jogosításhoz:

a) 200 m-es iskolakör-vontatás, leoldás a leszállójel fölött,
b) légtérvontatás jobb és bal emelkedő fordulókkal 400 m magasságig, lehúzás 200 m magasságra maximum 2 m/s süllyedéssel, majd leoldás a leszállójel fölött.
c) transzparensvontatás.

3.2.7. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

3.2.8. Folyamatosság: Ha a megszakítás

3.2.8.1. Motoros A, B kategóriában:

– 300 repült óráig 4 hónapnál nem több,
– 300-1000 óra között 6 hónapnál nem több,
– 1000 repült óra fölött 12 hónapnál nem több.

3.2.8.2. UL A2 kategóriában:

– 150 repült óráig 6 hónapnál nem több,
– 150 repült óra fölött 12 hónapnál nem több a megszakítás.

3.2.9. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó minősítő ellenőrzés szükséges.

3.2.10. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult motor nélküli légi járművek vontatására, illetve megfelelő kiképzés esetén transzparens vontatására. UL A2 kategóriában nem lajstromozott légi járművel végzett kereskedelmi célú vontatás (pl. transzparens vontatása) nem engedélyezett.

3.3. Terepvontató jogosítás megszerzésének feltételei:

3.3.1. Életkor: betöltött 21. életév.

3.3.2. Érvényes HCPL/CPL motoros szakszolgálati engedély, vontató jogosítással.

3.3.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– a terepvontatással kapcsolatos szabályok.

3.3.4. Repülési tapasztalat:

a) 400 repült óra repülőgépen,
b) legalább 100 önálló vontatás,
c) legalább 5 felszállás terepről, vontatásban terepvontató jogosítással rendelkező oktató felügyelete mellett.

3.3.5. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a terepvontató kiképzést befejezte és a 2.3.3. pontban meghatározott szakismeretből sikeres vizsgát tett.

3.3.6. A gyakorlati vizsga anyaga: Terepvontatás végrehajtása.

3.3.7. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

3.3.8. Folyamatosság: Ha a jogosított kategóriában a megszakítás:

– 400-1000 repült óra között 6 hónapnál nem több,
– 1000 repült óra fölött 12 hónapnál nem több.

3.3.9. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrzés szükséges.

3.3.10. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult terepvontatás végrehajtására.

3.4. Mentő/tűzoltó jogosítás megszerzésének feltételei:

3.4.1. Életkor: betöltött 21. életév.

3.4.2. Érvényes HCPL/CPL motoros pilóta szakszolgálati engedély.

3.4.3. Szakismeret: A pályázónak a hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– repülési szabályok,
– típusismeret,
– légi üzemeltetés,
– az adott szakterület sajátosságai (egészségügy, tűzoltó).

3.4.4. Repülési tapasztalat:

a) minimum 400 repült óra szakszolgálati engedéllyel a képesítésnek megfelelően,
b) tűzoltó/mentő repülések végrehajtására való kiképzés sikeres teljesítése.

3.4.5. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a szakismeretből sikeres hatósági vizsgát tett és a gyakorlati kiképzését befejezte.

3.4.6. Gyakorlati vizsga anyaga: Mentő/tűzoltó repülés végrehajtása tényleges vagy imitált szituációban.

3.4.7. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

3.4.8. Folyamatosság: Ha a jogosított kategóriában a megszakítás:

– 300-500 repült óra között 6 hónapnál nem több,
– 500 repült óra fölött 12 hónapnál nem több.

3.4.9. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, üzemben tartói gyakorlatba hozó minősítő ellenőrzés szükséges.

3.4.10. Jogosultság: A sikeres elméleti és gyakorlati vizsga alapján az engedélyes jogosult szakterületén belül engedélyezett mentő/tűzoltó repülések végrehajtására.

3.5. Mezőgazdasági jogosítás megszerzésének feltételei:

3.5.1. Életkor: betöltött 21. életév.

3.5.2. Érvényes HCPL/CPL motoros pilóta, illetve UL A2 PPL szakszolgálati engedély a kívánt jogosításnak megfelelően.

3.5.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– repülési szabályok,
– típusismeret,
– légi üzemeltetés, mezőgazdasági repülés szabályai.

3.5.4. Repülési tapasztalat

3.5.4.1. UL A2 vagy motoros mezőgazdasási jogosításhoz:

a) szakszolgálati engedéllyel 300 repült óra UL A2-n,
b) sikeres mezőgazdasági kiképzés,
c) ha a jelölt helikopterpilóta mezőgazdasági jogosítással rendelkezik az UL A2 vagy motoros mezőgazdasági pilóta jogosítás elnyeréséhez 30 repült órás átképzés és hatósági vizsga szükséges.

3.5.5. Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a mezőgazdasági kiképzést befejezte és a 3.5.3. pontban meghatározott szakismeretből sikeres vizsgát tett.

3.5.6. A gyakorlati vizsga anyaga:

– 1 felszállás során a vizsgázónak be kell bizonyítania készségét a hatóság előtt mezőgazdasági munkarepüléshez meghatározott repülések végrehajtásában munkarepülés közben, terhelt légi járművel, mezőgazdasági repülőtérről, valamint
– 1 zárt pályájú, legalább 50 perces útvonalrepülés 50 m magasságban, melynek során a pályázónak be kell bizonyítania készségét az alacsony útvonalnavigáció végrehajtásában, különös tekintettel időjárásromlás vagy eltévedés esetén szükséges teendők ismeretére.

3.5.7. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

3.5.8. Folyamatosság: A megszakítás

– 100 repült óra alatt 6 hónapnál nem több,
– 100 repült óra felett 12 hónapnál nem több.

3.5.9. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrzés szükséges.

3.5.10. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes - kizárólag lajstromozott légi járművel - jogosult kategóriájában mezőgazdasági munkarepülések végrehajtására a személyére meghatározott időjárási minimumok mellett.

5. fejezet

Közforgalmi Pilóta Szakszolgálati Engedély (ATPL) és az engedélyhez adható jogosítások

1. Közforgalmi Pilóta Szakszolgálati Engedély (ATPL)

1.1. Közforgalmi pilóta első szakszolgálati engedélye megszerzésének és meghosszabbításának feltételei:

1.1.1. Életkor: betöltött 21. életév.

1.1.2. Iskolai végzettség: felsőfokú.

1.1.3. Érvényes CPL motoros szakszolgálati engedély műszerrepülő jogosítással.

1.1.4. Szakismeret: A pályázónak a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott tematika alapján és kiképző szervezet által szervezett és igazolt tanfolyam sikeres elvégzése után hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– légijog,
– légiforgalmi szolgálatok és eljárások - repülési eljárások,
– repülésbiztonsági előírások, eljárások - légi navigáció,
– repülési meteorológia - aerodinamika,
– repülőgép szerkezetek és rendszerek,
– repülőgép műszerek, elektronika és automatika - repülőgép-hajtóművek,
– légiszállítási ismeretek.

1.1.5. A típusjogosításhoz: A gyártónak a típusra előírt, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott tanfolyam elvégzése és eredményes vizsga.

1.1.6. Repülési tapasztalat

a) A pályázónak minimum 1500 óra repült idővel kell rendelkeznie motoros repülőgépen, az alábbi felosztásban:
– 500 repült óra többpilótás JAR/FAR-25 vagy JAR/FAR-23 kategóriába tartozó, nagy repülőgépként nyilvántartott repülőgépen,
– 250 repült óra parancsnokpilóta beosztásban, vagy legalább 100 repült óra parancsnokpilóta beosztásban és 150 repült óra másodpilóta beosztásban, oktató parancsnok pilóta felügyelete mellett, a hatóság által jóváhagyott oktatási felügyeleti tematika alapján,
– 200 repült óra útvonalrepülés, amelyből legalább 100 óra parancsnokpilóta beosztásban, vagy másodpilóta beosztásban parancsnokpilóta feladatokat ellátva, oktató parancsnok pilóta felügyelete mellett, a hatóság által jóváhagyott oktatási felügyeleti tematika alapján,
– 75 repült óra műszer szerint, amelyből szimulátoron maximum 30 óra számítható be,
– 100 repült óra éjszakai repülés parancsnokpilóta vagy másodpilóta beosztásban,
– az 1500 órába szimulátoron maximum 100 óra számítható be.

b) Típuskiképzés: A légiközlekedési hatóság által jóváhagyott szimulátor és gyakorlati tematika szerint. A szimulátor kiképzés végén hatósági vizsgát kell tenni. A gyakorlati kiképzést csak eredményes vizsgát követően lehet megkezdeni. (Megjegyzés: azokon a típusokon, ahol a szimulátor fejlettsége vagy hiánya nem teszi lehetővé a feladat végrehajtását, a hatóság gyakorlati repüléseket ír elő a kiképzési tematikában.)
c) A típuskiképzés után legalább 200 óra repülés nemzetközi útvonalon, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott kiképzési terv szerint oktató parancsnokkal és jogosított másodpilótával.

1.1.7. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a szakismeretből, sikeres vizsgát tett.

1.1.8. A gyakorlati vizsga anyaga: A pályázónak 1-2 útvonalrepülés keretében kell bizonyítania a készségét a hatóság előtt:

– rádió és navigációs eszközök gyakorlati felhasználásában,
– a rádiólevelezés szabályainak ismeretében és annak alkalmazásában,
– a repülési szabályok ismeretében.

1.1.9. Egészségi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

1.1.10. Folyamatosság:

a) Akkor osztható be a pilóta másodpilóta feladatra többpilótás gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), ha
– a megelőző 90 napban az adott típuson legalább 3 fel- és leszállást végrehajtott,
– a megelőző 90 napban legalább 1 fel- és leszállást teljesített.

b) Ha a kihagyás eléri a 120 napot, akkor a pilótának útvonal-ellenőrzésen kell részt vennie oktató felügyelete mellett.
c) 120 napos kihagyás felett kiképzőrepülés vagy szimulátor használata kötelező.

1.1.11. Hosszabbítás:

a) Az üzemben tartónak igazolnia kell, hogy az engedélyes a megelőző 12 hónapban a jogosított típuson legalább 200 repült órát, ezen belül 30 fel- és leszállást teljesített, és megfelelt a hatósági repüléstechnikai ellenőrzésen.
b) Amennyiben az engedélyes két típusjogosítással rendelkezik, az egyik típuson teljesítenie kell az a) pontban foglalt feltételeket és a másik típuson útvonalon legalább 24 felszállást kell végrehajtania.

c) A légiközlekedési hatósági repüléstechnikai ellenőrzést 12 hónap alatt két alkalommal kell végrehajtani, amelyekből az egyik szimulátor-ellenőrzés lehet. Az ellenőrzések közötti időszak 4 hónapnál kevesebb nem lehet.
d) Két típusjogosítással rendelkező engedélyesnél típusonként külön-külön szimulátor-ellenőrzés, valamint egy típuson útvonal-ellenőrzés szükséges.
e) Évente a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott tematika és kiképző szervezet által szervezett és igazolt ismeretfelújító tanfolyam sikeres elvégzése.

1.2. Jogosultság: Az engedélyes jogosult

– gyakorolni a magánpilóta szakszolgálati engedéllyel járó jogosításokat,
– betölteni a parancsnokpilóta beosztást egypilótás gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön, illetve külföldön,
– másodpilóta beosztást betölteni többpilótás gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön, illetve külföldön nemzetközi útvonal- és repülőtér jogosításának megfelelően.

2. Parancsnokpilóta képesítés

2.1. Parancsnokpilóta képesítés megszerzésének és hosszabbításának feltételei:

2.1.1. Életkor: betöltött 25. életév.

2.1.2. Érvényes ATPL szakszolgálati engedély közforgalmi nemzetközi útvonal- és repülőtér jogosítással.

2.1.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– légijog,
– légiforgalmi szolgálatok és eljárások - repülési eljárások,
– repülésbiztonsági előírások - repülési meteorológia,
– légiszállítási ismeretek.

2.1.4. Repülési tapasztalat

– 1500 repült óra, ebből legalább 950 óra jobb ülésben jogosított másodpilótai beosztásban, továbbá
– 300 repült óra oktató felügyelete mellett parancsnokpilóta beosztásban.

2.1.5. Repülésgyakorlati vizsga

2.1.5.1. Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a 2.1.3. pontban foglalt szakismeretből a hatóság előtt sikeres vizsgát tett és a parancsnoki kiképzést befejezte.

2.1.5.2. Sikeres repüléstechnikai vizsgagyakorlat után a pályázónak bizonyítania kell parancsnoki döntéshozatali képességeit útvonalon.

2.1.6. Egészségi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

2.1.7. Folyamatosság:

a) Akkor osztható be a pilóta parancsnokpilóta feladatra többpilótás gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban) ha
– a megelőző 90 napban az adott típuson legalább 3 fel- és leszállást végrehajtott,
– a megelőző 90 napban legalább 1 fel- és leszállást teljesített.
b) Ha a kihagyás eléri a 120 napot, akkor a pilótának útvonal-ellenőrzésen kell részt vennie oktató felügyelete mellett.
c) 120 napos kihagyás felett kiképzőrepülés vagy szimulátor használata kötelező.

2.1.8. Hosszabbítás:

a) Az üzemben tartónak igazolnia kell, hogy az engedélyes a megelőző 12 hónapban a jogosított típuson legalább 200 repült órát, ezen belül 30 fel- és leszállást teljesített, és megfelelt a hatósági repüléstechnikai ellenőrzésen.
b) Amennyiben az engedélyes két típusjogosítással rendelkezik, az egyik típuson teljesítenie kell az *a)* pontban foglalt feltételeket és a másik típuson típusonként útvonalon legalább 24 felszállást kell teljesítenie.
c) Hatósági repüléstechnikai ellenőrzést 12 hónap alatt két alkalommal kell végrehajtani, amelyekből az egyik szimulátor-ellenőrzés lehet. Az ellenőrzések közötti időszak 4 hónapnál kevesebb nem lehet.

d) Több típusjogosítással rendelkező engedélyesnél típusonként külön-külön szimulátor-ellenőrzés, valamint egy típuson útvonal-ellenőrzés szükséges.

2.2. Jogosultság: A részére meghatározott repülőtér üzemelési minimum mellett az engedélyes jogosult

– gyakorolni a magánpilóta szakszolgálati engedéllyel járó jogosításokat,
– betölteni a parancsnokpilóta beosztást egypilótás gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön, illetve külföldön,
– másodpilóta beosztást betölteni többpilótás gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön, illetve külföldön,
– parancsnokpilóta beosztást betölteni többpilótás gazdasági célú légiközlekedésben (kereskedelmi légi szállításban), belföldön, illetve külföldön.

3. Útvonaloktató/oktató jogosítás

3.1. Útvonaloktató/oktató jogosítás megszerzésének és hosszabbításának feltételei:

3.1.1. Életkor: betöltött 27. életév.

3.1.2. Érvényes ATPL szakszolgálati engedély parancsnokpilóta jogosítással.

3.1.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítani kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:

– légi üzemeltetés, különös tekintettel a kiképzés alatt állók által elkövethető hibákra,
– a típus üzemeltetése és repülési sajátosságai oktató szemszögből,
– oktatási és vizsgáztatási módszertan.

3.1.4. Repülési tapasztalat

3.1.4.1. Útvonaloktató: A pályázónak legalább 800 repült óra parancsnokpilóta gyakorlattal kell rendelkeznie a kereskedelmi légi szállításban, ezen belül legalább 400 óra parancsnokpilóta gyakorlat azon a típuson, amelyikre az útvonal-oktatói jogosítás kéri.

3.1.4.2. Oktató: A pályázónak legalább 1500 repült óra parancsnokpilóta gyakorlattal kell rendelkeznie a kereskedelmi légi szállításban, ezen belül legalább 500 óra parancsnokpilóta gyakorlat azon a típuson, amelyikre az oktatói jogosítás kéri.

3.1.5. Repülésgyakorlati vizsga

3.1.5.1. Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha szakismeretből a hatóság előtt sikeres vizsgát tett, és az oktató kiképzést befejezte.

3.1.5.2. Útvonaloktató jogosításánál a gyakorlati vizsga anyaga: 1-2 útvonalrepülés, mely alatt a pályázónak bizonyítania kell alkalmasságát a nemzetközi útvonalrepülés végrehajtásáról a hatóság előtt, oktatói szinten.

3.1.5.3. Oktató jogosításnál gyakorlati vizsga anyaga: 3-4 repülési gyakorlat, melyben a pályázónak bizonyítania kell a hatóság előtt, hogy az előírt repülési feladatokat - beleértve a repülés különleges eseteit is - be tudja mutatni, illetve a vizsgázó által elkövetett hibákat ki tudja javítani. Képesnek kell lennie egy pályázót feladatára módszeresen felkészíteni, és repülés után a végzett munkát kiértékelni.

3.1.6. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.

3.1.7. Folyamatosság: Ha az útvonaloktató/oktató 6 hónapnál hosszabb ideig csak parancsnokpilóta feladatokat lát el, és repülésoktatási vagy -ellenőrzési feladatot nem végez, 2-3 felszállásból álló repüléstechnikai és 1 útvonal-ellenőrzést kell végrehajtania oktatóval.

3.1.8. Hosszabbítás: Az üzemben tartónak igazolnia kell, hogy az engedélyes a megelőző 12 hónapban legalább 50 órát oktatott vagy ellenőrzött a jogosított típuson. E feltétel hiányában a jogosítás meghosszabbítása csak eredményes hatósági ellenőrző repülés alapján történhet.

3.2. Jogosultság:

– Biztosított jogkörének megfelelő szinten oktatni és ellenőrizni a kijelölt feladatokat.
– Szakmai minősítést készíteni.

18. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

„1. melléklet az 5/2001. (II. 6.) KöViM rendelethez

A szakszolgálati engedélyek megnevezése és szakmai alkalmassága

A szakszolgálati engedélyek megnevezése	**Megszerezhető jogosítások**	**Szakmai alkalmasság érvényessége (hónap)**
Növendék UL A1 Pilóta Szakszolgálati Engedély (súlypontáthelyezéses kormányzású)		
UL A1 Pilóta Szakszolgálati Engedély	Oktató, berepülő	24
Ejtőernyős Szakszolgálati Engedély	Oktató, beugró	24
Légiutaskísérő Szakszolgálati Engedély		24
Repülés üzemi tiszt	- repülőtér felügyelő - forgalmi felügyelő - előtér ügyeletes tiszt - terhelés-súlypontszámító tiszt - navigációs tiszt	36

”

19. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

„2. melléklet az 5/2001. (II. 6.) KöViM rendelethez

UL A1 pilóta szakszolgálati engedélye

1. UL A1 Növendék Pilóta Szakszolgálati Engedély

1.1. Növendék pilóta képesítés megszerzésének feltételei:
1.1.1. Életkor: betöltött 16. életév.
1.1.2. Iskolai végzettség: alapfokú.
1.1.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítani kell a tanult szakterület alapfokú elméleti tudásszintjét.
1.1.4. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségügyi követelményeknek.
1.1.5. Jogosultság: Sikeres elméleti vizsga után az engedélyes jogosult UL A1 Növendék Pilóta Szakszolgálati Engedélyre, a kiképzési tematika alapján UL A1 kiképzés folytatására, oktató felügyelet mellett.

2. UL A1 Pilóta Szakszolgálati Engedély

2.1. UL A1 pilóta képesítés megszerzésének és hosszabbításának feltételei:
2.1.1. Életkor: betöltött 17. életév.
2.1.2. Iskolai végzettség: középfokú.
2.1.3. UL A1 Növendék Pilóta Szakszolgálati Engedély
2.1.4. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:
- repüléselmélet,
- aerodinamika,
- szerkezettan,
- motortan,
- műszertan,
- mechanika,
- navigáció,
- repülésmeteorológia,
- típusismeret,
- légi üzemeltetés,
- üzemeltetési ismeretek,
- légijog,
- repülési szabályok,
- repülési eljárások,
- rádió-távbeszélő kezelői ismeret,
- repülés-egészségügyi alapismeretek,
- elsősegélynyújtás.

2.1.5. Repülési tapasztalat
a) alapfokú pilótakiképzés befejezése legalább 45 óra repült idővel. Aki rendelkezik vitorlázó-repülőgép szakszolgálati engedéllyel, annak parancsnokpilótaként repült idejéből a képzés idejébe 20%, de legfeljebb 15 óra beszámítható;
b) a pályázó repülőoktató felügyelete alatt legalább 10 óra egyedülrepülést köteles teljesíteni, amelybe beletartozik 5 óra egyedül végzett útvonalrepülés.
2.1.6. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a kiképzést befejezte és a 2.1.4. pontban foglalt szakismeretről sikeres vizsgát tett.
2.1.7. A gyakorlati vizsga anyaga: 2 iskolakör, 1 légtér és legalább 30 perces útvonalrepülés, melynek során a pályázónak bizonyítania kell a hatóság előtt repülőgépvezetői készségét egyszerű és bonyolult helyzetben.

2.1.8. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.
2.1.9. Folyamatosság: Ha a megszakítás 150 repült óráig 6 hónapnál nem több.
2.1.10. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrző repülés szükséges.
2.1.11. Hosszabbítás: Az engedélyesnek igazolnia kell, hogy
a) a megelőző 24 hónap alatt az engedélyes 10 órát és 2 útvonalat teljesített,
b) megfelelt az előírt repüléstechnikai és útvonal-ellenőrzésen.
2.1.12. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult:
a) UL A1 parancsnok pilóta beosztás betöltésére,
b) UL A1-en – az adott jogosítással – egyéb gazdasági tevékenység végzésére (18. életév betöltése után), ha a megelőző 90 napban legalább 3 fel- és leszállást teljesítettek.

2.2. UL A1 oktató jogosítás
2.2.1. UL A1 oktató jogosítás megszerzésének feltételei:
2.2.1.1. Életkor: betöltött 21. életév.
2.2.1.2. Iskolai végzettség: középfokú.
2.2.1.3. Érvényes UL A1 pilóta szakszolgálati engedély.
2.2.1.4. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri a vonatkozó jogszabályokat, szakmai szabályokat.
2.2.1.5. Repülési tapasztalat
a) legalább 2 éve érvényes UL A1 pilóta szakszolgálati engedély,
b) 150 repült óra UL A1,
c) oktatói kiképzés.
2.2.1.6. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, kiképző szervezetnél gyakorlatba hozó és minősítő ellenőrző repülés szükséges.
2.2.1.7. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult a megszerzett jogosításnak megfelelően UL A1 pilóták kiképzésére, kiképzésének vezetésére, vizsgáztatására, gyakorlati ellenőrzésére és gazdasági célú személyszállításra.

2.3. UL A1 berepülő jogosítás
2.3.1. UL A1 berepülő jogosítás megszerzésének feltételei:
2.3.2. Életkor: betöltött 23. életév.
2.3.3. Iskolai végzettség: felsőfokú.
2.3.3. Érvényes UL A1 pilóta szakszolgálati engedély.
2.3.4. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:
- szilárdságtan.
2.3.5. Repülési tapasztalat: 400 repült óra UL A1-en.
2.3.6. Repülésgyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a berepülő kiképzést befejezte és a 2.3.4. pontban meghatározott szakismeretekből sikeres vizsgát tett.
2.3.7. A gyakorlati vizsga anyaga: 1 légtérrepülés, melynek során a pályázónak bizonyítania kell a hatóság előtt repülési készségét a légijármű berepülési programjának végrehajtásában és a berepülési jegyzőkönyv vezetésében.
2.3.8. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.
2.3.9. Folyamatosság: Ha a berepülőpilóta 12 hónapnál hosszabb ideig UL A1-en berepülést nem végez, berepülési alkalmasságát hatósági ellenőrző berepülési feladat keretében bizonyítania kell.
2.3.10. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult UL A1-en a jóváhagyott berepülési utasításban meghatározott és üzemképesnek nyilvánított légijármű berepülésének végrehajtására.”

20. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

„3. melléklet az 5/2001. (II. 6.) KöViM rendelethez

Ejtőernyős oktató szakszolgálati engedély, ejtőernyő beugrói jogosítás

1.1. Ejtőernyős oktató szakszolgálati engedély megszerzésének és hosszabbításának feltételei:
1.1.1. Életkor: betöltött 22. életév.
1.1.2. Végzettség: középfokú (12 osztály).
1.1.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgán bizonyítania kell, hogy az engedélyben biztosított jogkörnek megfelelő szinten ismeri:
- a vonatkozó szabályokat, ugrásszervezői, ugrásszolgálatok, bemutató ugrás szervezői oktatási normatívákat (hogyan kell oktatni, pedagógiai ismeretek),
- általános ismeretek: aerodinamika, légkörtan, légijog, rendeletek, előírások ismerete.
1.1.4. Tapasztalat:
- a pályázónak F.A.I. „C" jogosítással és legalább 300 szabadeső ejtőernyős ugrással kell rendelkeznie,
- a pályázónak igazolnia kell, hogy az utolsó 12 hónapban végrehajtott 50 ejtőernyős ugrást.
1.1.5. Gyakorlati vizsga:
- gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a szakismeretből sikeres vizsgát tett, és az oktatói kiképzést befejezte,
- a gyakorlati vizsgát a hatóság végzi.
1.1.6. A gyakorlati vizsga anyaga: Ejtőernyős ugrásszervező, ugrásszolgálatok, oktatói feladatok ellátásából a kijelölt vizsgáztató határozza meg.
1.1.7. Egészségi alkalmasság: Meg kell felelnie a magánpilóta számára előírt egészségi követelményeknek.
1.1.8. Folyamatosság:
1.1.8.1. Ha az ejtőernyőzésben a megszakítás 12 hónapnál nem több.
1.1.8.2. Ha a folyamatosság nincs biztosítva, hatósági vizsgát kell tenni.
1.1.9. Hosszabbítás: Az üzemben tartónak igazolnia kell, hogy az engedélyes a megelőző 24 hónapon belül, az utolsó 12 hónapban minimum 25 ugrást hajtott végre, és 2 szaktanfolyamot vezetett.
1.1.10. Az oktatói szakszolgálati engedély hosszabbításának egyéni elbírálásának feltételei:
- A hatóság egyéni elbírálás alapján felmentést adhat annak a pályázónak, aki
  = az utolsó 12 hónapban 50 ugrást hajtott végre vagy 4 szaktanfolyamot vezetett, vagy
  = az utolsó 12 hónapban minimum 10 ugrásvezetői szolgálatot látott el, vagy
  = a klub, az egyesület vagy a szakág megválasztott vezetője, amit megfelelően igazol.
- A hatóság egyéni elbírálás alapján ugrásra nem jogosító felmentést adhat annak a pályázónak, aki egészségi alkalmassági vizsgálaton nem felelt meg, de az utolsó 12 hónapban legalább 2 szaktanfolyamot vezetett, és minimum 10 alkalommal ugrásszolgálatot látott el, amit megfelelően igazol.
1.2. Jogosultság: Sikeres vizsga esetén az engedélyes jogosult:
- ejtőernyős ugrás és kiképzés szervezésére és irányítására,
- ejtőernyős bemutató ugrás szervezésére,
- ejtőernyős ugrásszolgálatok ellátására,
- a képesítésének megfelelő szakirányú tevékenység ellátására a kiképzési tematikában meghatározottak szerint kereskedelmi, nem kereskedelmi tevékenység keretében.

2.1. Ejtőernyő beugrói jogosítás megszerzésének és hosszabbításának feltételei:
2.1.1. Életkor: betöltött 24. életév.
2.1.2. Érvényes ejtőernyős oktatói szakszolgálati engedély.
2.1.3. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgán bizonyítani kell, hogy az engedélyben biztosított jogkörnek megfelelő szinten ismeri:
- a vonatkozó előírásokat,
- 24 hónapos oktatói gyakorlattal rendelkezik.
2.1.4. Tapasztalat:
- a pályázónak F.A.I. „D" jogosítással kell rendelkeznie,
- a pályázónak 2 éves oktatói szakszolgálati engedéllyel kell rendelkeznie,

- a pályázónak „A”, „B”, „C” kategóriás mentő és tartalék ejtőernyő hajtogatói szakvizsgával kell rendelkeznie,
- III. osztályú javító minősítéssel kell, hogy rendelkezzen,
- a pályázónak igazolnia kell, hogy az utolsó 12 hónapban végrehajtott 50 ejtőernyős ugrást vagy minimum 5 szakirányú tanfolyamot vezetett.

2.1.5. Gyakorlati vizsga: Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a szakismeretből sikeres vizsgát tett, és az oktatói kiképzést befejezte.

2.1.6. A gyakorlati vizsga anyaga: A hatóság által kijelölt vizsgáztató határozza meg.

2.1.7. Egészségi alkalmasság: Meg kell felelnie a magánpilóta légi jármű-vezető számára előírt egészségi követelményeknek.

2.1.8. Folyamatosság:
- ha az ejtőernyőzésben a megszakítás 12 hónapnál nem több,
- ha a folyamatosság nincs biztosítva, új vizsgát kell tenni.

2.1.9. Hosszabbítás:

2.1.9.1. Az üzemben tartónak igazolnia kell, hogy az engedélyes a megelőző 24 hónapon belül 12 hónaponként minimum 25 ugrást hajtott végre, vagy 2 szaktanfolyamot vezetett, és 2 kísérleti vagy beugrást vagy 8 bedobást teljesített.

2.1.9.2. A beugrói szakszolgálati engedély hosszabbítási feltételei alól a légiközlekedési hatóság egyéni elbírálás alapján felmentést adhat annak a pályázónak, aki az utolsó 12 hónapban 50 ugrást vagy 4 szaktanfolyamot vezetett, és 10 kísérleti vagy beugrást hajtott végre vagy 15 bedobást teljesített, amelyet megfelelőképpen igazol.

2.2. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult kísérleti ejtőernyős ugrás, beugrás és bedobás végrehajtására.”

21. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

„4. melléklet az 5/2001. (II. 6.) KöViM rendelethez

Légiutas-kísérő szakszolgálati engedélye

Légiutas-kísérő szakszolgálati engedély

1. Légiutas-kísérő szakszolgálati engedély megszerzésének és hosszabbításának feltételei:
1.1. Életkor: betöltött 19. életév.
1.2. Iskolai végzettség: középfokú.
1.3. Nyelvismeret: egy világnyelv ismeretében középfokú vizsga.
1.4. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítani kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az alábbiakat:
- légijog,
- légi járművek, amelyekre jogosítást kér,
- az általa kezelt fedélzeti és biztonsági berendezések működése,
- vészhelyzetekben ellátandó feladatok az adott légi járműveken,
- kereskedelmi, utas- és áruforgalmi ismeretek,
- elsősegélynyújtás alapszabályai,
- repülő-egészségügyi alapismeretek.
1.5. Repülési tapasztalat: A pályázónak bizonyítania kell gyakorló repülések során, hogy a repülést jól tűri.
1.6. A gyakorlati vizsga:
1.6.1. Gyakorlati vizsgára a pályázó akkor bocsátható, ha a 1.4. pontban meghatározott szakismeretekből sikeres vizsgát tett, és a kiképzést befejezte.
1.6.2. A gyakorlati vizsga anyaga:
- a légi jármű fedélzeti és biztonsági berendezéseinek kezelése,
- mentési gyakorlat mindazokon a légi járműveken, amelyekre jogosítása kiterjed,
- vízimentési gyakorlat végrehajtása.
1.7. Egészségügyi alkalmasság: Meg kell felelnie a számára előírt egészségi követelményeknek.
1.8. Folyamatosság: Nem osztható be a légiutas-kísérő útvonalrepülésre,
- ha a megszakítás 3 hónapnál több, de 6 hónapnál kevesebb, 1 ellenőrző útvonalrepülést kell végrehajtania a szakági vezető rendelkezése szerint,
- ha a megszakítás a 6 hónapot meghaladja, üzemben tartói ismeretfelújító vizsgát kell tenni a fedélzeti vészhelyzeti berendezések kezeléséből, és a szakági vezető rendelkezése szerint minden jogosított típuson ellenőrző repülésen kell megfelelnie,
- 12 hónapos megszakítás esetén ugyanezt a hatósági ellenőrzéssel kell végrehajtani.
1.9. Hosszabbítás: Az engedélyesnek igazolnia kell, hogy
- az elmúlt 24 hónap folyamán elsősegélynyújtásból sikeres vizsgát tett,
- az elmúlt 12 hónapban részt vett a jogosított légi járművek mentési gyakorlatán,
- sikeres gyakorlati vizsgát tett a jogosított típusok fedélzeti és biztonsági berendezéseinek kezeléséből.

2. Jogosultság:
2.1. Sikeres vizsga alapján a szakszolgálati engedély engedélyese jogosult az engedélyben megjelölt légijármű típusokon légiutas-kísérői munkakör ellátására.
2.2. Érvényes szakszolgálati engedély birtokában maximum 3 típusjogosításra kötelezett légi járműtípuson láthat el szakszolgálati tevékenységet az engedélyes.”

22. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

„5. melléklet az 5/2001. (II. 6.) KöViM rendelethez

Repülés üzemi tiszt szakszolgálati engedély

Általános rendelkezések
1. A repülés üzemi tiszt szakszolgálati engedély megszerzésének és hosszabbításának feltételei:
1.2. Életkor: betöltött 21. életév.
1.3. Iskolai végzettség: középfokú.
1.4. Nyelvismeret: angol, az üzemeltető által meghatározott szinten.
1.5. Szakismeret: A pályázónak hatósági vizsgabizottság előtt bizonyítani kell, hogy az engedélyben biztosított jogköröknek megfelelő szinten ismeri az adott szakterület sajátosságait.
1.6. A repülés üzemi tiszt tevékenység ellátásához a pályázónak meg kell szereznie az alábbi képesítések valamelyikét:
- repülőtér-felügyelő,
- forgalmi felügyelő,
- előtér-ügyeletes tiszt,
- terhelés-, súlypontszámító tiszt,
- navigációs tiszt.
1.7. Tapasztalat: Legalább 3 hónapos munkahelyi gyakorlat képesített repülés üzemi tiszt felügyelete mellett.
1.8. Folyamatosság: Ha a munkamegszakítás időtartama meghaladja a 6 hónapot, de 12 hónapnál kevesebb, üzemben tartói vizsgát kell tenni. Ha a munka folyamatos megszakításának időtartama meghaladja a 12 hónapot hatósági vizsgát kell tenni.
1.9. Hosszabbítás: Az üzemben tartónak igazolnia kell, hogy az engedélyesnek a megelőző 36 hónap során 6 hónapnál hosszabb folyamatos munkamegszakítása nem volt.
1.10. Jogosultság: Sikeres vizsga alapján az engedélyes jogosult a szakszolgálati engedélyben biztosított jogkörének megfelelő tevékenységet ellátni.”

23. melléklet a 32/2009. (VI. 30.) KHEM rendelethez

„6. melléklet az 5/2001. (II. 6.) KöViM rendelethez

Szakszolgálati engedélyek tartalma és formája

1. Légiutas-kísérő szakszolgálati engedély

1.1. Tartalmi és formai követelmény:

A légiközlekedési hatóság által e rendelettel összhangban kiadott szakszolgálati engedélyek a következő részleteket tartalmazzák:

a) *Tartalom.* Az adatpont (pl: I, II, III stb.) mindig ugyanolyan nyomtatott formátumban legyen feltüntetve, mint az adat főcíme (pl: Kiállító állam, Engedélyszám stb.). Az I-XI pontok az állandó adatok, a XII-XIV pontok a változó adatok, melyek megjeleníthetőek a fő formátum elkülöníthető függelékeként, vagy önállóan is. Bármely önálló vagy elkülöníthető függeléken egyértelműen fel kell tüntetni, hogy az a szakszolgálati engedély része.

1. Állandó adatpontok

(I) Kiállító állam (State of issue)

(II) Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja (Title of Licence, date of initial issue, and country code)

(III) ”H” betűvel kezdődő engedélyszám (Licence number), melyet egy számkód és/vagy arab számokból illetve latin betűkből álló kód követ

(IV) Engedélyes neve (Last and first name of licence holder)

(V) Cím (utca, város, megye, irányítószám) (Address (Street, town, area, zip code))

(VI) Állampolgárság (Nationality)

(VII) Engedélyes sajátkezű aláírása (Signature of holder)

(VIII) Kiállító hatóság (Issuing Authority)

(IX) Érvényesség (Validity)

(X) Kiállító aláírása és dátum (Signature of issuing officer and date)

(XI) Kiállító hatóság bélyegzője (Seal or stamp of issuing Authority)

2. Változó elemek

(XII) Jogosítások (Ratings)- a légijármű típusának meghatározása

(XIII) Kiadás dátuma

(XIV) A légiközlekedési hatóság által megkövetelt bármely további részlet.

(b) *Anyag.* A használatos papír alkalmas legyen arra, hogy megelőzzön, illetve kimutasson bármiféle változtatást vagy törlést. A formanyomtatványra kerülő bármilyen bejegyzésről vagy áthúzásról legyen egyértelmű, hogy a légiközlekedési hatóság felhatalmazásával történt.

(c) *Szín.* E rendeletnek megfelelően kiállított szakszolgálati engedélyeket fehér színű anyagon kell kiadni.

(d) *Nyelv.* A szakszolgálati engedélyeket magyar és angol nyelven kell kiadni.

2. Repülés üzemi tiszt szakszolgálati engedély

2.1. Tartalmi és formai követelmény:

A légiközlekedési hatóság által e rendelettel összhangban kiadott szakszolgálati engedélyek a következő részleteket tartalmazzák:

a) *Tartalom.* Az adatpont (pl: I, II, III stb.) mindig ugyanolyan nyomtatott formátumban legyen feltüntetve, mint az adat főcíme (pl: Kiállító állam, Engedélyszám stb.). Az I-XI pontok az állandó adatok, a XII-XIV pontok a változó adatok, melyek megjeleníthetőek a fő formátum elkülöníthető függelékeként, vagy önállóan is. Bármely önálló vagy elkülöníthető függeléken egyértelműen fel kell tüntetni, hogy az a szakszolgálati engedély része.

1. Állandó adatpontok

(I) Kiállító állam (State of issue)

(II) Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja (Title of Licence, date of initial issue, and country code)

(III) ”H” betűvel kezdődő engedélyszám (Licence number), melyet egy számkód és/vagy arab számokból illetve latin betűkből álló kód követ

(IV) Engedélyes neve (Last and first name of licence holder)

(V) Cím (utca, város, megye, irányítószám) (Address (Street, town, area, zip code))

(VI) Állampolgárság (Nationality)

(VII) Engedélyes sajátkezű aláírása (Signature of holder)

(VIII) Kiállító hatóság (Issuing Authority)

(IX) Érvényesség (Validity)

(X) Kiállító aláírása és dátum (Signature of issuing officer and date)

(XI) Kiállító hatóság bélyegzője (Seal or stamp of issuing Authority)

2. Változó elemek

(XII) Kategória meghatározása

(XIII) Kiadás dátuma

(XIV) A légiközlekedési hatóság által megkövetelt bármely további részlet.

(b) *Anyag.* A használatos papír alkalmas legyen arra, hogy megelőzzön, illetve kimutasson bármiféle változtatást vagy törlést. A formanyomtatványra kerülő bármilyen bejegyzésről vagy áthúzásról legyen egyértelmű, hogy a légiközlekedési hatóság felhatalmazásával történt.

(c) *Szín.* E rendeletnek megfelelően kiállított szakszolgálati engedélyeket fehér színű anyagon kell kiadni.

(d) *Nyelv.* A szakszolgálati engedélyeket magyar és angol nyelven kell kiadni.

3. Ejtőernyős szakszolgálati engedély

3.1. Tartalmi és formai követelmény:

A légiközlekedési hatóság által e rendelettel összhangban kiadott szakszolgálati engedélyek a következő részleteket tartalmazzák:

a) *Tartalom.* Az adatpont (pl: I, II, III stb.) mindig ugyanolyan nyomtatott formátumban legyen feltüntetve, mint az adat főcíme (pl: Kiállító állam, Engedélyszám stb.). Az I-XI pontok az állandó adatok, a XII-XIV pontok a változó adatok, melyek megjeleníthetőek a fő formátum elkülöníthető függelékeként, vagy önállóan is. Bármely önálló vagy elkülöníthető függeléken egyértelműen fel kell tüntetni, hogy az a szakszolgálati engedély része.

1. Állandó adatpontok

(I) Kiállító állam (State of issue)

(II) Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja (Title of Licence, date of initial issue, and country code)

(III) ”H” betűvel kezdődő engedélyszám (Licence number), melyet egy számkód és/vagy arab számokból illetve latin betűkből álló kód követ

(IV) Engedélyes neve (Last and first name of licence holder)

(V) Cím (utca, város, megye, irányítószám) (Address (Street, town, area, zip code))

(VI) Állampolgárság (Nationality)

(VII) Engedélyes sajátkezű aláírása (Signature of holder)

(VIII) Kiállító hatóság (Issuing Authority)

(IX) Érvényesség (Validity)

(X) Kiállító aláírása és dátum (Signature of issuing officer and date)

(XI) Kiállító hatóság bélyegzője (Seal or stamp of issuing Authority)

2. Változó elemek

(XII) Jogosítások (Ratings)

(XIII) Kiadás dátuma

(XIV) A légiközlekedési hatóság által megkövetelt bármely további részlet.

(b) *Anyag.* A használatos papír alkalmas legyen arra, hogy megelőzzön, illetve kimutasson bármiféle változtatást vagy törlést. A formanyomtatványra kerülő bármilyen bejegyzésről vagy áthúzásról legyen egyértelmű, hogy a légiközlekedési hatóság felhatalmazásával történt.

(c) *Szín.* E rendeletnek megfelelően kiállított szakszolgálati engedélyeket fehér színű anyagon kell kiadni.

(d) *Nyelv.* A szakszolgálati engedélyeket magyar és angol nyelven kell kiadni.

4. ULA1 szakszolgálati engedély

4.1. Tartalmi és formai követelmény:

A légiközlekedési hatóság által e rendelettel összhangban kiadott szakszolgálati engedélyek a következő részleteket tartalmazzák:

a) *Tartalom.* Az adatpont (pl: I, II, III stb.) mindig ugyanolyan nyomtatott formátumban legyen feltüntetve, mint az adat főcíme (pl: Kiállító állam, Engedélyszám stb.). Az I-XI pontok az állandó adatok, a XII-XIV pontok a változó adatok, melyek megjeleníthetőek a fő formátum elkülöníthető függelékeként, vagy önállóan is. Bármely önálló vagy elkülöníthető függeléken egyértelműen fel kell tüntetni, hogy az a szakszolgálati engedély része.

1. Állandó adatpontok

(I) Kiállító állam (State of issue)

(II) Az engedély típusa, első kiadás dátuma és az ország kódja (Title of Licence, date of initial issue, and country code)

(III) ”H” betűvel kezdődő engedélyszám (Licence number), melyet egy számkód és/vagy arab számokból illetve latin betűkből álló kód követ

(IV) Engedélyes neve (Last and first name of licence holder)

(V) Cím (utca, város, megye, irányítószám) (Address (Street, town, area, zip code))

(VI) Állampolgárság (Nationality)

(VII) Engedélyes sajátkezű aláírása (Signature of holder)

(VIII) Kiállító hatóság (Issuing Authority)

(IX) Érvényesség (Validity)

(X) Kiállító aláírása és dátum (Signature of issuing officer and date)

(XI) Kiállító hatóság bélyegzője (Seal or stamp of issuing Authority)

2. Változó elemek

(XII) Jogosítások (Ratings)

(XIII) Kiadás dátuma

(XIV) A légiközlekedési hatóság által megkövetelt bármely további részlet.

(b) *Anyag.* A használatos papír alkalmas legyen arra, hogy megelőzzön, illetve kimutasson bármiféle változtatást vagy törlést. A formanyomtatványra kerülő bármilyen bejegyzésről vagy áthúzásról legyen egyértelmű, hogy a légiközlekedési hatóság felhatalmazásával történt.

(c) *Szín.* E rendeletnek megfelelően kiállított szakszolgálati engedélyeket fehér színű anyagon kell kiadni.

(d) *Nyelv.* A szakszolgálati engedélyeket magyar és angol nyelven kell kiadni.”

A közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter 33/2009. (VI. 30.) KHEM rendelete

a szélerőmű kapacitás létesítésére irányuló pályázati kiírás feltételeiről, a pályázat minimális tartalmi követelményeiről, valamint a pályázati eljárás szabályairól

A villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény 170. § (2) bekezdés 16. és 17. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter feladat- és hatásköréről szóló 133/2008. (V. 14.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés *b)* pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

A rendelet hatálya

1. §

(1) A rendelet hatálya kiterjed

a) a szélerőművi kapacitás-létesítési jogosultságot igénylő, a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 685. § *c)* pontjában meghatározott, belföldi székhellyel rendelkező gazdálkodó szervezetre, valamint a Magyar Energia Hivatalra (a továbbiakban: Hivatal),

b) az elosztó vagy átviteli hálózathoz csatlakozó olyan szélerőműre, amely

ba) a háztartási méretet meghaladja, de a 0,5 MW teljesítőképességet nem éri el (nem engedélyköteles kiserőmű), vagy

bb) 0,5 MW vagy ezt meghaladó teljesítőképességű, de az 50 MW teljesítőképességet nem éri el,

c) a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény (a továbbiakban: VET)

ca) 7. § (2) bekezdése szerinti szélerőmű és szélerőmű park (a továbbiakban együtt: szélerőmű) kapacitás létesítésére, bővítésére, elosztó vagy átviteli hálózathoz történő csatlakoztatására,

cb) szerinti, az elosztó vagy átviteli hálózathoz nem csatlakozó kiserőmű létesítésére jogosító kiserőműveli összevont engedéllyel rendelkező szélerőmű elosztó vagy átviteli hálózathoz történő csatlakoztatására

(a továbbiakban együtt: létesítés) irányuló pályázati kiírás feltételeire, a pályázat minimális tartalmi követelményeire, valamint a pályázati eljárásra.

(2) Nem terjed ki a rendelet hatálya a villamosműhöz nem csatlakozó és a háztartási méretű szélerőműre.

Értelmező rendelkezések

2. §

(1) E rendelet alkalmazásában

a) hirdetmény: a pályázat kiírásáról szóló értesítés, amelyben a Hivatal az e rendeletben foglaltak szerint értesítést tesz közzé a pályázati eljárás megindításáról,

b) szélerőműveli kapacitás-létesítési jogosultság: felhatalmazás, amely a pályázat nyertese részére biztosítja, hogy

ba) az 1. § (1) bekezdés *b)* pont *ba)* alpontjában foglalt szélerőmű kapacitás létesítésére pályázó az e rendelet szerint lefolytatott pályázaton elnyert mértékű új szélerőműveli kapacitást létesítsen,

bb) az 1. § (1) bekezdés *b)* pont *bb)* alpontjában foglalt szélerőmű kapacitás létesítésére pályázó a VET 74. § (1) bekezdés *a)* pontjában meghatározott engedély iránti kérelmet nyújtson be új szélerőműveli (e rendelet szerint lefolytatott pályázaton elnyert mértékű) kapacitás létesítésére,

bc) az 1. § (1) bekezdés *c)* pont *cb)* alpontja szerinti pályázó a szélerőművet elosztó vagy átviteli hálózathoz csatlakoztassa, és a kiserőműveli összevont engedély e vonatkozásban történő módosítása iránt kérelmet nyújtson be,

c) kiírási dokumentáció: a pályázati eljárás és a pályázat benyújtásának részletes szabályait tartalmazó dokumentáció,

d) pályázat: a pályázó által a pályázati eljárás keretében benyújtott ajánlat,

e) pályázati eljárás: új szélerőműveli kapacitás létesítésére, valamint az 1. § (1) bekezdés *c)* pont *cb)* alpontja szerinti kiserőmű elosztó vagy átviteli hálózathoz történő csatlakoztatására vonatkozó, e rendelet szerint lefolytatott pályáztatási eljárás,

f) pályázó: a hirdetmény és a kiírási dokumentáció alapján szélerőműveli kapacitás-létesítési jogosultságot (a továbbiakban: jogosultság) szerezni kívánó, a Ptk. 685. § *c)* pontjában meghatározott gazdálkodó szervezet,

g) társaságcsoport: azon vállalkozások összessége, amelyek a számvitelről szóló 2000. évi C. törvény 3. § (2) bekezdés 7. pontja szerint kapcsolt vállalkozásnak minősülnek.

(2) Az (1) bekezdésben nem szereplő fogalmakat a VET és a végrehajtására kiadott jogszabályok szerint kell értelmezni.

A pályázati eljárás célja

3. §

(1) A pályázati eljárás célja

a) a felhasználói igények kielégítése érdekében új, korszerű szélerőmű kapacitások létesítésének elősegítése,

b) a fenntartható fejlődés érdekében az energiahatékonyság, az energiatakarékosság elveinek érvényesítése, valamint a megújuló energiaforrásból termelt villamos energia részarányának növelése, továbbá

c) a jogosultság üzemgazdasági és nemzetgazdasági szempontból hatékony, átlátható, befolyásmentes, az egyenlő bánásmód követelményének megfelelő szétosztása a műszakilag korlátozott lehetőségekre való tekintettel, a villamosenergia-rendszer szabályozhatóságának és biztonságos működésének fenntartása mellett.

(2) A pályázati eljárás részét képező értékelési eljárás célja a kiírási dokumentáció szerinti pályázati eljárás tárgyát képező jogosultság tekintetében azoknak a pályázóknak a kiválasztása, akik az (1) bekezdésben meghatározott szempontrendszernek összességében a leginkább megfelelő pályázatot nyújtották be.

A Hivatal eljárására vonatkozó különös szabályok

4. §

(1) A pályázati eljárás lebonyolításával kapcsolatos feladatokat – ideértve különösen a hirdetmény elkészítését és közzétételét, a kiírási dokumentáció kidolgozását, valamint a pályázatok értékelését – a Hivatal látja el.

(2) A Hivatal e rendelet szerinti eljárására – a (3)–(4) bekezdés szerinti eltéréssel – a VET 168. § (2)–(3), (9)–(13) és (15) bekezdését, valamint az e rendeletben nem szabályozott egyéb kérdésekben a közigazgatási hatósági eljárás általános szabályairól szóló törvényt (a továbbiakban: Ket.) kell alkalmazni.

(3) A Hivatal e rendelet szerinti eljárása során az ügyintézési határidő – ide nem számítva a 15. § (1) bekezdése szerinti időtartamot – a pályázat benyújtási határidejének lejártát követő napon kezdődik.

(4) A Hivatal e rendelet szerinti eljárása során a Ket. szerinti hirdetményi kézbesítésnek nincs helye.

(5) A Hivatal e rendelet szerinti eljárása – a (6) bekezdés kivételével – minősítési és értékelési szakaszból áll.

(6) A 6. § (4) bekezdés *c)* pontja szerinti pályázat esetén, ha a pályázó megfelel a minősítési szakasz követelményeinek, nyertes pályázónak minősül. Ha a kiosztható kapacitás kevesebb, mint amennyit a pályázók nyertessége esetén ki kellene osztani, a Hivatal a pályázók által igényelt kapacitást arányosan csökkenti.

(7) Az e rendelet szerinti pályázati eljárás nyelve a magyar.

A pályázati eljárás előkészítése

5. §

(1) A Hivatal minden év szeptember 15-éig – a hálózati engedélyesek bevonásával – elemzést végez a villamosenergia-rendszer középtávon várható teljesítményének egyensúlyáról, szabályozhatóságáról és biztonságos működéséről, amelynek során figyelembe veszi

a) a rendszerszabályozási elveket,

b) a rendszerjellemzőket,

c) a villamosenergia-ellátási szabályzatokat,

d) a legfejlettebb hazai és nemzetközi gyakorlatot, valamint

e) a már üzemben lévő szélerőművek működési tapasztalatait.

(2) Az elemzésben meg kell állapítani, hogy

a) van-e lehetőség újabb szélerőművi kapacitás létesítésére,

b) a VET 7. § (2) bekezdésében meghatározottak szerint mekkora szélerőmű kapacitás építhető be az ország különböző területein és az egyes elosztó hálózati engedélyesek működési területein, valamint

c) milyen rendszerszabályozási feltételek teljesülése szükséges az új szélerőművi termelő kapacitás elosztó vagy átviteli hálózatra csatlakozásához.

(3) Az elemzést a Hivatal a honlapján az elemzés elkészítését követően haladéktalanul közzéteszi.

(4) A hálózati engedélyesek a Hivatal felszólítására kötelesek közreműködni az (1) bekezdésben meghatározott elemzés elkészítésében.

6. §

(1) Ha az elemzés alapján lehetőség van az elosztó vagy átviteli hálózathoz csatlakozó új szélerőművi termelő kapacitás létesítésére, a Hivatal elkészíti a kiírási dokumentációt, valamint a VET 7. § (3) bekezdése szerint – az elemzés közzétételét követő 30 napon belül – hirdetményt tesz közzé saját honlapján, az Európai Unió Hivatalos Lapjában, valamint legalább két országos napilapban. A hirdetmény közzétételén az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő közzététel napját kell érteni.

(2) A hirdetménynek tartalmaznia kell a kiírási dokumentáció beszerzésének helyét, módját és határidejét, a kiíró megnevezését, valamint a kiírás tárgyát.

(3) A pályázatot az elosztó hálózati engedélyesek működési területeire vonatkozóan – hálózati engedélyesenként egyenlő vagy eltérő mértékben megosztva, illetve több működési területet összevonva vagy az ország egész területére – lehet kiírni.

(4) A Hivatal a kiírási dokumentáció elkészítésénél, a pályáztatásnál és az elbírálásnál külön szélerőmű kategóriákat állapíthat meg a következő szempontok szerint:

a) a háztartási méretet meghaladó, de a 0,5 MW-ot el nem érő teljesítőképességű (nem engedélyköteles) szélerőművek, amelyek a kötelező átvétel keretében kívánnak értékesíteni,

b) a 0,5 MW vagy annál nagyobb, de az 5 MW-ot nem meghaladó teljesítőképességű szélerőművek, amelyek a kötelező átvétel keretében kívánnak értékesíteni,

c) az 5 MW vagy annál nagyobb, de az 50 MW-ot nem meghaladó teljesítőképességű szélerőművek, amelyek a kötelező átvétel keretében kívánnak értékesíteni,

d) azon szélerőművek, amelyek nem kívánnak részt venni a villamos energia kötelező átvételi rendszerében,

e) az elosztó vagy átviteli hálózathoz nem csatlakozó szélerőmű elosztó vagy átviteli hálózathoz csatlakoztatása.

(5) A kiírási dokumentációnak tartalmaznia kell

a) a pályázati eljárás rendjére vonatkozó alapvető szabályokat (különösen a pályázás feltételei, módja, a benyújtási határidők, a pályázati eljárás eredményessé vagy eredménytelenné nyilvánításának feltételei, a kiírási dokumentáció módosításának feltételei),

b) az elnyerhető jogosultság részletes leírását és feltételeit,

c) a (4) bekezdés *a)–e)* pontja szerint létrehozható termelő kapacitásokat,

d) a 7. § szerinti konzultáció feltételeit,

e) a 18. § szerinti forrás rendelkezésre állásának igazolására vonatkozó feltételeket,

f) az értékelés jogszabályi kereteken belüli további részletes szempontjait, valamint az eredmény közzétételének módját.

Konzultáció

7. §

A Hivatal a kiírási dokumentációban meghatározott módon, helyen és időben konzultációt tart. A konzultációt legkésőbb a benyújtási határidő lejártát megelőző 30. munkanapon kell megtartani. A konzultáción azok a szervezetek és a kiírási dokumentációban meghatározott számú képviselőik vehetnek részt, akik a kiírási dokumentációt – a hirdetményben meghatározott módon – beszerezték.

Részvétel és a pályázat benyújtása

8. §

(1) A pályázati eljárásban nem vehet részt az a pályázó,

a) aki olyan szélerőmű termelő kapacitásának létesítésére pályázik, amely 50 MW vagy ezt meghaladó teljesítőképességű, illetve amely a bővítést követően érné el vagy haladná meg az 50 MW teljesítőképességet,

b) akinek a hirdetmény közzétételének napján, illetve a benyújtási határidő napján a Hivatallal szemben lejárt határidejű eljárásidíj-fizetési vagy felügyeletidíj-fizetési kötelezettsége van,

c) akinek a hirdetmény közzétételének napján egyéb, 60 napnál régebben lejárt esedékességű köztartozása van, kivéve ha az adóhatóság számára fizetési halasztást vagy részletfizetést engedélyezett,

d) akivel szemben a hirdetmény közzétételét megelőző három naptári éven belül a bíróság – a jogi személlyel szemben kiszabható büntetőjogi intézkedésekről szóló törvénnyel összhangban – bűncselekmény elkövetését jogerősen megállapította,

e) akivel szemben a hirdetmény közzétételét megelőző három naptári éven belül a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény 11. §-a vagy 21. §-a, illetve az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81. cikke vagy 82. cikke szerinti jogerős és végrehajtható versenyfelügyeleti határozatban, vagy annak bírósági felülvizsgálata esetén a bíróság jogerős és végrehajtható határozatában megállapított és bírsággal sújtott jogszabálysértést követett el,

f) akinek korábbi – öt évnél nem régebben lezárult – közbeszerzési eljárás alapján vállalt szerződéses kötelezettségének megszegését jogerős közigazgatási vagy bírósági határozat megállapította,

g) akinek, aki jogelődjének vagy akivel egy társaságcsoportba tartozó vállalkozásnak a VET 74. § (1) bekezdése szerinti bármely engedélyét a hirdetmény közzétételét megelőző tíz éven belül visszavonták,

h) aki a pályázatában a pályázat elbírálását érdemben befolyásoló valótlan adatot közölt,

i) – az 1. § (1) bekezdés *b)* pont *bb)* alpontja esetén – akiről megállapítható, hogy részére a jogszabályi feltételek nem teljesülése miatt nem adható ki a VET 74. § (1) bekezdés *a)* pontja szerinti engedély,

j) aki az új létesítendő szélerőművi termelő kapacitást – a pályázat benyújtásától számítottan – három évnél régebben gyártott berendezéssel kívánja megvalósítani,

k) aki végelszámolás alatt áll, vagy aki ellen csőd- vagy felszámolási eljárás folyamatban van,

l) aki a kiírási dokumentációt nem a hirdetményben meghatározott módon szerezte be,

m) aki az e rendelet szerinti határidőben nem igazolta a forrás rendelkezésre állását,

n) aki a 20. § (1) vagy (4) bekezdése alapján elveszítette jogosultságát a hirdetmény közzétételét követő harmadik év végéig.

(2) Az (1) bekezdés *c)* pontja szerinti kizáró okra vonatkozóan a pályázó a pályázati eljárás során nyilatkozatban hozzájárul ahhoz, hogy az állami adóhatóság, a vámhatóság, a székhely vagy a termelő tevékenység végzésének telephelye szerinti önkormányzati adóhatóság a nyilvántartott adó-, járulék-, illeték- vagy vámtartozására vonatkozó adatokat a Hivatal részére átadja.

(3) Egy társaságcsoporthoz tartozó vállalkozás közvetlenül vagy közvetve csak egy – azonos csatlakozási pontot megjelölő – pályázatot nyújthat be.

(4) Ha az 1. § (1) bekezdés *b)* pont *bb)* alpontja szerinti szélerőmű kapacitás létesítésére irányuló pályázat nyertesével szemben a pályázati eljárás eredményének kihirdetése után, de még a VET 74. § (1) bekezdés *a)* pontja szerinti engedély kiadása előtt az (1) bekezdésben meghatározott kizáró ok merül fel, vagy ez a pályázati eljárás eredményének kihirdetése után válik ismertté, akkor a pályázó nem kaphatja meg a VET 74. § (1) bekezdés *a)* pontja szerinti engedélyt.

(5) Ha az 1. § (1) bekezdés *b)* pont *ba)* alpontja szerinti szélerőmű kapacitás létesítésére irányuló pályázat benyújtása esetén a pályázóval szemben a pályázati eljárás eredményének kihirdetése után válik ismertté az (1) bekezdésben meghatározott kizáró ok fennállása, a Hivatal a pályázót a VET 96. § (2) bekezdése szerint eltilthatja a tevékenység folytatásától.

9. §

(1) A pályázat kötelező tartalmi elemei a következők:

a) a pályázó azonosítására alkalmas adatok, különösen a neve, a cégjegyzék vagy nyilvántartási száma, a székhelye, az elérhetősége (levelezési címe, telefon-, telefaxszáma, e-mail címe),

b) a tervezett szélerőmű telephelyének adatai, különösen a helyrajzi száma, a címe, valamint a tervezett szélerőműnek – szélerőmű park esetén az annak részét képező valamennyi szélerőműnek – a földmérési és térképészeti tevékenységről szóló jogszabály szerinti egységes országos vetületi koordinátái (a továbbiakban: EOV koordináta),

c) a szélgenerátor tervezett beszerzésének bemutatása,

d) a megvalósítani tervezett szélerőmű műszaki adatai, különösen

da) az erőműegység, a termelő berendezés gyártási éve,

db) a szabályozási képesség az üzemi szabályzatban meghatározott mérőszámok szerinti bontásban,

dc) a villamosenergia-rendszer szabályozhatóságát és a feszültség minőségének javítását szolgáló műszaki megoldások bemutatása,

dd) egyvonalas villamos kapcsolási rajz (a szélerőműtől a csatlakozási pontig).

(2) A pályázathoz csatolni kell

a) a beépítésre tervezett szélerőmű létesítéséhez más jogszabályok alapján szükséges, a pályázó nevére szóló környezetvédelmi engedély és villamosenergia-ipari építési engedély másolatát,

b) a pályázó arra vonatkozó nyilatkozatát, hogy a hálózati üzemirányítás keretében, illetve a rendszerirányítás szempontjából szükséges esetekben hozzájárul termelésének az elosztó hálózati engedélyes vagy az átviteli rendszerirányító általi korlátozásához,

c) a pályázó arra vonatkozó nyilatkozatát, hogy a kiírási dokumentációban foglaltakat magára nézve kötelezőnek ismeri el,

d) a pályázó arra vonatkozó nyilatkozatát, hogy vele szemben az e rendeletben foglalt kizáró ok nem áll fenn,

e) a nem a cégjegyzékben nyilvántartott pályázó esetén a nyilvántartásba vételről szóló határozatot, valamint a módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt, hatályos alapító okiratot (egyéb létesítő okiratot), vagy annak közjegyző által hitelesített másolatát,

f) a pályázóban legalább 10% tulajdoni részesedéssel vagy szavazattal (a továbbiakban: befolyás) rendelkező személy megnevezését, valamint a befolyás mértékének megjelölését, beleértve a közvetett módon való befolyást is, továbbá a pályázóval egy társaságcsoporthoz tartozó más vállalkozás megnevezését,

g) a teljességi nyilatkozatot, amelyben a pályázó felelősséget vállal arra, hogy az *f)* pont szerinti befolyás megállapításához szükséges minden dokumentumot és információt rendelkezésre bocsátott,

h) a pályázónak a pályázati eljárásban történő teljes körű képviseletére jogosultak nevét, valamint a képviseleti jog igazolására alkalmas dokumentumot,

i) a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 273/2007. (X. 19.) Korm. rendelet 4. számú mellékletében meghatározott dokumentumokat, kivéve a hálózati engedélyessel kötött hálózati csatlakozási szerződést,

j) a hálózati csatlakozásra vonatkozó, a hálózati engedélyes által jóváhagyott csatlakozási tervet,

k) a 8. §-ban meghatározott követelmények teljesítésére vonatkozó igazolásokat, nyilatkozatokat, kivéve a 8. § (1) bekezdés *c)* pontja szerinti köztartozásra vonatkozó igazolást,

l) a 6. § (4) bekezdés *d)* pontja szerinti esetben a villamos energia kötelező átvételi rendszerében történő értékesítési jogosultságról történő lemondó nyilatkozatot,

m) a 18. § szerinti forrás rendelkezésre állását igazoló dokumentumot, valamint

n) az auditált szélhozam mérések adatait.

10. §

(1) A pályázatot a Hivatal székhelyén kell benyújtani a kiírási dokumentációban meghatározott módon és határidőben.

(2) Ha a pályázó nem magyar nyelven nyújt be dokumentumot, csatolni kell annak hiteles magyar nyelvű fordítását is. Vitatott esetben a magyar nyelvű változat az irányadó.

11. §

(1) A részvételi feltételeknek a pályázati eljárás teljes tartama alatt meg kell felelni. Ha a pályázó nem felel meg a részvételi feltételeknek, a Hivatal a pályázót kizárja.

(2) A pályázó köteles a kiírási dokumentációban foglalt eljárási szabályokat betartani.

(3) A Hivatal az e rendeletben és a kiírási dokumentációban meghatározott követelményeknek megfelelő pályázókat nyilvántartásba veszi, és a nyilvántartásba vett pályázók listáját (a pályázók nevét és az azonosításukra szolgáló adatokat) a benyújtási határidő lejártát követő 35 munkanapon belül a Hivatal honlapján közzéteszi. A pályázat benyújtásával a pályázók hozzájárulnak adataik pályázók listáján történő közzétételéhez.

Az Értékelő Bizottság

12. §

(1) A Hivatal a pályázatok minősítésére és értékelésének előkészítésére öttagú bizottságot hoz létre, öt póttaggal (a továbbiakban: Értékelő Bizottság).

(2) Az Értékelő Bizottság három tagjának és három póttagjának személyére a Hivatal elnöke, egy-egy tagjának és egy-egy póttagjának személyére az átviteli rendszerirányító vezetője és az elosztó hálózati engedélyesek tesznek javaslatot. Ha az elosztó hálózati engedélyesek nem tudnak megállapodni az általuk javasolt tag személyében, az átviteli rendszerirányító által jelölt póttag rendes tagként vesz részt az Értékelő Bizottság munkájában. Az Értékelő Bizottság tagjait, valamint a póttagokat a Hivatal elnöke nevezi ki és hívja vissza. Az Értékelő Bizottság tagját akadályoztatása esetén az adott tagot jelölő személy által jelölt póttag helyettesíti.

(3) Az Értékelő Bizottságot a benyújtási határidő lejártáig kell létrehozni. Az Értékelő Bizottság az e rendelet és a kiírási dokumentáció által biztosított keretek között az ügyrendjét maga állapítja meg.

13. §

(1) Az Értékelő Bizottság a következő feladatokat látja el:

a) közjegyző jelenlétében, a pályázók számára nyilvánosan felbontja a pályázatokat tartalmazó borítékokat, és ezzel egyidejűleg jegyzőkönyvben rögzíti a pályázók és a pályázat azonosító adatait (pályázó neve, létesítés helye, igényelt kapacitás),

b) elvégzi a 14. §-ban meghatározott – megfeleléssel összefüggő – minősítést, és ezt jegyzőkönyvben rögzíti,

c) értékeli a pályázatokat, és ennek eredményéről jegyzőkönyvet készít,

d) az *a)–c)* pontok alapján összefoglaló értékelést készít.

(2) Az Értékelő Bizottság a pályázati eljárás során folyamatosan jogosult ellenőrizni az e rendeletben és a kiírási dokumentációban előírtak betartását.

Minősítő szakasz

14. §

(1) Az Értékelő Bizottság a pályázatot a benyújtási határidő lejártától számított 45 munkanapon belül megvizsgálja abból a szempontból, hogy

a) a pályázóval szemben fenn áll-e a 8. § (1) és (4)–(5) bekezdésében meghatározott bármely kizáró ok,

b) a benyújtott dokumentumok alapján a pályázó megfelel-e az e rendeletben és a kiírási dokumentációban meghatározott követelményeknek.

(2) Ha az Értékelő Bizottság megállapítja, hogy a pályázóval szemben az (1) bekezdés *a)* pontja szerinti kizáró ok áll fenn, a pályázót a Hivatal kizárja.

Értékelő szakasz

15. §

(1) A minősítő szakaszban megfelelt pályázókat a Hivatal felhívja, hogy 8 munkanapon belül – a jogszabályban meghatározottnál nem magasabb – kötelező átvételi ár, az igényelt kötelező átvétel időtartama, illetve a kötelező átvétel keretében átvételre kerülő villamos energia éves mennyisége vonatkozásában tegyenek ajánlatot.

(2) Az (1) bekezdés szerinti határidő elmulasztása esetén nincs helye igazolásnak.

(3) Az e rendelet alapján kiírt pályázat értékelése során a Hivatal a pályázó által igényelt – a jogszabályban meghatározottnál nem magasabb – kötelező átvételi árat (zónaidőnkénti bontásban), az általa igényelt kötelező átvétel időtartamát, illetve a kötelező átvétel keretében átvételre kerülő villamos energia éves mennyiségét veszi figyelembe.

(4) Az értékelő szakaszban a pályázatok vizsgálatára nyitva álló határidő 22 munkanap.

A pályázati eljárás eredményének megállapítása

16. §

(1) Ha az Értékelő Bizottság két vagy több olyan pályázatot minősít egyenértékűnek, amelyek egyidejű nyertessége esetén a kiosztható kapacitás kevesebb, mint amennyit a pályázók nyertessége esetén ki kellene osztani, a Hivatal felhívja az érintett pályázókat, hogy 5 munkanapon belül nyújtsák be az igényelt alacsonyabb kötelező átvételi ár vagy rövidebb kötelező átvételi időtartam vonatkozásában módosított pályázatukat.

(2) Az (1) bekezdés szerinti határidő elmulasztása esetén igazolásnak nincs helye.

(3) Az (1) bekezdés alapján módosított pályázatok vonatkozásában az Értékelő Bizottság a 13. §, valamint az e § rendelkezései szerint jár el.

17. §

(1) A pályázat érvénytelen, ha

a) azt a kiírási dokumentációban meghatározott benyújtási határidő lejárta után nyújtották be,

b) a pályázó a 18. § szerinti forrás rendelkezésre állását nem az előírtaknak megfelelően igazolta,

c) a pályázó a 15. § (1) bekezdése szerinti határidőben nem tett ajánlatot,

d) a pályázót a pályázati eljárásból kizárták,

e) egyéb módon nem felel meg az e rendeletben, valamint a kiírási dokumentációban meghatározott feltételeknek.

(2) A pályázati eljárás eredménytelen, ha

a) nem nyújtottak be pályázatot,

b) kizárólag érvénytelen pályázat került benyújtásra, vagy

c) valamely pályázónak a pályázati eljárás tisztaságát vagy a többi pályázó érdekeit súlyosan sértő cselekménye miatt a Hivatal a pályázati eljárás érvénytelenítéséről dönt.

(3) A Hivatal – az Értékelő Bizottság összefoglaló értékelése alapján – határozatban állapítja meg

a) a pályázati eljárás eredményes vagy eredménytelen voltát,

b) eredményesség esetén a pályázati eljárás nyertesét (nyerteseit).

(4) A Hivatal a (3) bekezdésben meghatározott döntéséről azonos tartalommal tájékoztatja a pályázókat, és döntését honlapján közzéteszi. A Hivatal a pályázati eljárás eredménytelenné nyilvánításáról szóló határozatát – indokolással ellátva – teszi közzé.

(5) A Hivatal a kiírási dokumentációban kiírt összes jogosultság tekintetében több pályázót is nyertesnek nyilváníthat. Adott EOV koordinátákkal behatárolt területre csak egy pályázatot lehet nyertesnek minősíteni.

Forrás igazolása

18. §

(1) A pályázat benyújtásával egyidejűleg a pályázó vagy a pályázóban 50%-os részesedést meghaladó tulajdonrésszel rendelkező közvetlen tulajdonos a pályázati eljárás során megszerezhető engedélyhez kötődő szélerőmű kapacitás létesítésének garanciájaként köteles igazolni a megpályázott szélerőmű kapacitás minden megkezdett MW-ja után 60 000 euró (hatvanezer euró) értékű forrás rendelkezésre állását.

(2) Az (1) bekezdés szerinti forrás formája számlapénz vagy bankbetét lehet. Ha az (1) bekezdés szerinti forrás rendelkezésre állását a pályázóban 50%-os részesedést meghaladó tulajdonrésszel rendelkező közvetlen tulajdonos igazolja, akkor a pályázó az igazolással együtt köteles benyújtani a tulajdonos arra vonatkozó visszavonhatatlan jognyilatkozatát, hogy a tulajdonos az igazolásban feltüntetett összeget a szélerőmű beruházás forrásaként a pályázó részére biztosítja.

(3) A pályázó köteles az (1) bekezdés szerinti forrást a pályázati eljárás eredményének megállapításáig rendelkezésre tartani, amelyet a Hivatal legalább egy alkalommal megvizsgál.

A pályázati eljárás nyertesének jogai, kötelezettségei

19. §

(1) Az illetékességgel rendelkező hálózati engedélyes a csatlakozási tervet – területileg koncentrált csatlakozási igény tekintetében – 60 napon belül felülvizsgálja. A pályázatok műszaki dokumentációjának, a felülvizsgált csatlakozási tervnek és a hálózati engedélyes üzletszabályzatának megfelelő tartalmú hálózati csatlakozási szerződést 30 napon belül meg kell kötni.

(2) Ha a felülvizsgálat eredményeként a pályázat mellékleteként benyújtott csatlakozási tervhez képest többletköltséget igénylő műszaki megoldást rögzítő csatlakozási szerződés kerül megkötésre, az ebből eredő többletköltséget az érintett hálózati engedélyes köteles fedezni. Az indokolt többletköltséget a Hivatal az árszabályozás során elismeri.

(3) A 2. § (1) bekezdés *b)* pont *bb)* és *bc)* alpontja alá tartozó szélerőműre vonatkozó nyertes pályázó a csatlakozási szerződés megkötésétől számított 8 munkanapon belül köteles benyújtani a VET 74. § (1) bekezdés *a)* pontja szerinti engedély, illetve engedélymódosítás iránti kérelmet.

(4) A Hivatal a VET 80. § (3) bekezdése szerinti kivitelezési határidőt legfeljebb 30 hónap időtartamban határozza meg.

(5) A nyertes pályázó köteles olyan adattovábbító rendszert kiépíteni és üzemeltetni, amely az üzemi szabályzatban meghatározott adatkörök szerinti adatokat, különösen a kiadott villamosenergia-teljesítmény és mért szélsebesség üzemi szabályzatban előírt tartalmú és formátumú adatait – a szél termelés becslési eredmények fejlesztése és a villamosenergia-rendszer szabályozhatóságának fenntartása érdekében – a rendszerirányító felé továbbítja.

20. §

(1) Az 1. § (1) bekezdés *b)* pont *bb)* alpontja alá tartozó szélerőmű kapacitás létesítésére irányuló pályázati eljárás

nyertese elveszíti jogosultságát, és a hirdetmény közzétételét követő harmadik év végéig újabb pályázatot nem nyújthat be, ha

a) nem nyújtja be a Hivatalhoz a hálózati csatlakozási szerződést,

b) az engedélyezési eljárás nem a VET 74. § (1) bekezdés *a)* pontjában foglalt engedély kiadásával végződik.

(2) Az 1. § (1) bekezdés *b)* pont *ba)* alpontja szerinti szélerőmű kapacitás létesítésére irányuló pályázati eljárás nyertese jogosult és köteles a nyertes pályázatában foglaltaknak megfelelő tartalommal új szélerőművi kapacitást létesíteni, és a VET 134. §-ában foglalt használatbavételi engedélyt az eredményhirdetés napjától számított 35 hónapon belül megszerezni.

(3) Az 1. § (1) bekezdés *b)* pont *bb)* alpontja szerinti szélerőmű kapacitás létesítésére irányuló pályázati eljárás nyertese jogosult és köteles a nyertes pályázatában foglaltaknak megfelelő tartalommal új szélerőművi kapacitást létesíteni, és a VET 134. §-ában foglalt használatbavételi engedélyt a kiserőművi összevont engedély jogerőre emelkedésének napjától számított 33 hónapon belül megszerezni.

(4) A (2)–(3) bekezdés szerinti nyertes pályázó elveszíti jogosultságát, és a hirdetmény közzétételét követő harmadik év végéig újabb pályázatot nem nyújthat be, ha

a) a kiserőművi összevont engedély jogerőre emelkedésétől számított 180 napon belül a Hivatalnak nem nyújtja be a szélerőmű beszerzésére vonatkozó szerződést, amelyben a berendezés szállítására vonatkozó határidő összhangban áll a Hivatal által előírt kivitelezési határidővel, valamint

b) elmulasztja a (2)–(3) bekezdés szerinti határidőt.

(5) Ha a Hivatal a pályázó kérelmére megállapítja, hogy a pályázó nem a pályázónak felróható okból mulasztotta el a (2) bekezdés szerinti határidőt, a Hivatal a megállapító határozata meghozatalától számított 10 munkanapon belül az összes körülmény mérlegelése – különösen a szélerőmű fizikai készültségének foka – alapján dönt arról, hogy a pályázó a pályázati eljáráson elnyert jogosultságát visszaszerzi-e.

(6) A Hivatal határozatában a pályázati eljárás nyertesének vagy – jogosultságának elvesztése, valamint visszalépése esetén – a pályázati eljárás eredményének kihirdetésekor – ugyanazon kategórián belül és kizárólag olyan jogosultság-mértékig, mint amivel a kieső pályázó rendelkezett – a következő legkedvezőbb pályázatot benyújtónak biztosítja a pályázat tárgyát képező kapacitás vonatkozásában a létrehozási jogosultságot. Ha ilyen pályázó nincs, vagy a pályázó nem kíván élni a felajánlott jogosultsággal, a felszabadult kapacitást a soron következő szélerőmű létesítésére vonatkozó pályázati eljárásban kell figyelembe venni.

(7) A pályázat nyertese érvényesen nem ruházhatja át jogosultságát.

(8) A nyertes pályázatban szereplő villamos energia átvételi ár nem módosítható, kizárólag a megújuló energiaforrásból vagy hulladékból nyert energiával termelt villamos energia, valamint a kapcsoltan termelt villamos energia kötelező átvételéről és átvételi áráról szóló 389/2007. (XII. 23.) Korm. rendelet 5. számú melléklete szerint indexálható.

Záró rendelkezések

21. §

(1) Ez a rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) Az 5. § (1) bekezdése szerinti első elemzést legkésőbb az e rendelet hatálybalépésétől számított 30. napon közzé kell tenni.

(3) A földgázpiaci egyetemes szolgáltatáshoz kapcsolódó árszabások megállapításáról szóló 28/2009. (VI. 25.) KHEM rendelet 3. számú melléklet IV. pont I.1 alpont A) sorában a „2,556” szövegrész helyébe a „2,566” szöveg lép.

Hónig Péter s. k.,
közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

A nemzeti fejlesztési és gazdasági miniszter 15/2009. (VI. 30.) NFGM rendelete

a Gazdaságfejlesztési Operatív Program K+F és innováció a versenyképességért prioritására és a Regionális Operatív Programok K+F és innováció tárgyú konstrukcióira rendelt források felhasználásának részletes szabályairól és a támogatás jogcímeiről szóló 22/2007. (VIII. 29.) MeHVM rendelet módosításáról

Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 124. § (9) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, a Magyar Köztársaság 2008. évi költségvetéséről szóló 2007. évi CLXIX. törvény 53. § (6) bekezdésében, a Magyar Köztársaság 2009. évi költségvetéséről szóló 2008. évi CII. törvény 51. § (6) bekezdésében, az államháztartás működési rendjéről szóló 217/1998. (XII. 30.) Korm. rendelet 2. § 2. pontjában, valamint a nemzeti fejlesztési és gazdasági miniszter feladat- és hatásköréről szóló 134/2008. (V. 14.) Korm. rendelet 1. § *h)* pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva – a pénzügyminiszter feladat- és hatásköréről szóló 169/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § *a)* pontjában meghatározott feladatkörében eljáró pénzügyminiszterrel egyetértésben – az alábbiakat rendelem el:

1. §

(1) A Gazdaságfejlesztési Operatív Program K+F és innováció a versenyképességért prioritására és a Regionális Operatív Programok K+F és innováció tárgyú konstrukcióira rendelt források felhasználásának részletes szabályairól és a támogatás jogcímeiről szóló 22/2007. (VIII. 29.) MeHVM rendelet (a továbbiakban: R.) 2. § 2. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[E rendelet alkalmazásában]

„2. *kis- és középvállalkozás (a továbbiakban együttesen: KKV):* az a vállalkozás, amely a támogatási kérelem benyújtásának időpontjában megfelel a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról (általános csoportmentességi rendelet) szóló, 2008. augusztus 6-i 800/2008/EK bizottsági rendelet (a továbbiakban: csoportmentességi rendelet) I. mellékletében meghatározott vállalkozások valamelyikének;”

(2) Az R. 2. § 18. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[E rendelet alkalmazásában]

„18. *nehéz helyzetben lévő vállalkozás:* a Korm. Rendelet 8. számú mellékletében meghatározott vállalkozás;”

2. §

(1) Az R. 3. § *j)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A GOP K+F és innováció a versenyképességért prioritására, valamint a ROP-ok regionális gazdaságfejlesztés című prioritásának K+F+I tárgyú konstrukcióira rendelt források az alábbi jogcímeken használhatók fel:]

„*j)* K+F+I projekt eredményének piacra viteléhez szükséges tárgyi eszköz és immateriális javak beszerzésének támogatása,”

(2) Az R. 3. § *p)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A GOP K+F és innováció a versenyképességért prioritására, valamint a ROP-ok regionális gazdaságfejlesztés című prioritásának K+F+I tárgyú konstrukcióira rendelt források az alábbi jogcímeken használhatók fel:]

„*p)* K+F+I célú ingatlan és infrastruktúra fejlesztés támogatása,”

(3) Az R. 3. §-a a következő *r)* ponttal egészül ki:

[A GOP K+F és innováció a versenyképességért prioritására, valamint a ROP-ok regionális gazdaságfejlesztés című prioritásának K+F+I tárgyú konstrukcióira rendelt források az alábbi jogcímeken használhatók fel:]

„*r)* KKV esetén üzleti és piacfejlesztési tanácsadás és szolgáltatások nyújtása.”

3. §

(1) Az R. 6. § *j)–k)* pontjai helyébe a következő rendelkezések lépnek:

[A 3. § a)–q) pontjában megjelölt jogcímek és támogatható tevékenységek alapján a következő típusú támogatás nyújtható:]

„*j)* a 3. § *k)* pontja alapján képzési támogatás nyújtható, amelyre az e rendelet 1–6. §-aiban, 30–32. §-aiban, a Rendelet 2. §-ában és 14. §-ában, valamint a csoportmentességi rendeletben foglalt rendelkezések az irányadók;

k) a 3. § *j)* és *p)* pontjai alapján regionális beruházási támogatás (a továbbiakban: beruházási támogatás) nyújtható, amelyre az e rendelet 1–6. §-aiban, 9. §-ában, 31–32. §-ában, a Rendelet 2. §-ában, 8–13. §-aiban, valamint a csoportmentességi rendeletben foglalt rendelkezések az irányadók;”

(2) Az R. 6. §-a a következő *m)* ponttal egészül ki:

[A 3. § a)–q) pontjában megjelölt jogcímek és támogatható tevékenységek alapján a következő típusú támogatás nyújtható:]

„*m)* a 3. § *r)* pontja alapján KKV részére tanácsadáshoz és vásárokon való részvételéhez nyújtható támogatás, amelyre az e rendelet 1–6. §-aiban, 30–32. §-aiban, a Rendelet 2. §-ában és 14/A. §-ában, valamint a csoportmentességi rendeletben foglalt rendelkezések az irányadók.”

4. §

(1) Az R. 8. § (2) bekezdés *b)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A maximális támogatásintenzitás]

„*b)* ipari kutatásnál 50 százalék;”

(2) Az R. 8. § (3)–(4) bekezdései helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(3) Ipari kutatás vagy kísérleti fejlesztés esetében, ha a pályázó a pályázat benyújtásakor

a) kisvállalkozásnak minősül, akkor a támogatásintenzitás 20 százalékponttal,

b) középvállalkozásnak minősül, akkor 10 százalékponttal

növelt értéke a (2) bekezdésben meghatározott mértéknek.

(4) A (2) és (3) bekezdésekben meghatározott intenzitások ipari kutatás és kísérleti fejlesztés esetében 80 százalékos támogatásintenzitásig további 15 százalékponttal növelhetők,

a) ha a projekt legalább két egymástól független vállalkozás tényleges együttműködésével valósul meg, és a következő feltételek teljesülnek:

aa) egyik vállalkozásnak sem kell a projekt elszámolható költségeinek több mint 70 százalékát viselnie, és

ab) a projekt legalább egy KKV-val való együttműködéssel jár együtt, vagy a projekt határokon átnyúló, azaz a kutatás-fejlesztési tevékenységet legalább két különböző tagállamban folytatják;

b) ha a projekt egy vállalkozás és egy kutatási szervezet tényleges együttműködésével valósul meg, és a következők teljesülnek:

ba) a kutatási szervezet az elszámolható költségek legalább 10 százalékát viseli, és

bb) a kutatási szervezetnek jogában áll a projekt eredményeinek közzététele, ha azok a kutatási szervezet által végzett kutatásból származnak;

c) kizárólag ipari kutatás esetében, ha a projekt eredményeit széles körben terjesztik technikai és tudományos konferenciák keretében, illetve tudományos és műszaki szaklapokban, szabadon hozzáférhető adattárakban (adatbankok, amelyekben bárki hozzáférhet a nyers kutatási adatokhoz), vagy nyílt és szabad forráskódú szoftvereken keresztül teszik közzé."

5. §

Az R. 10. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„10. § Műszaki megvalósíthatósági tanulmányhoz nyújtott támogatás esetében az ipari kutatási tevékenységeket előkészítő megvalósíthatósági tanulmányok esetében a támogatási intenzitás nem haladhatja meg a nagyvállalkozásnál a 65%-ot, KKV-nél a 75%-ot, illetve kísérleti fejlesztési tevékenységeket előkészítő megvalósíthatósági tanulmányok esetében nagyvállalkozásnál a 40%-ot, KKV-nél az 50%-ot."

6. §

Az R. 20. § (2) bekezdés *b)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A fiatal innovatív vállalkozásnak nyújtott támogatás odaítélésének feltételei:]

„*b)* a támogatás halmozható az e rendeletben szabályozott K+F+I körébe tartozó más támogatással, a csoportmentességi rendelet szerinti mentesség alá tartozó kutatásfejlesztési támogatással és a kockázati tőkejuttatásra irányadó közösségi szabályok szerint a Bizottság által jóváhagyott támogatással;"

7. §

(1) Az R. 32. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) E rendelet alapján támogatási döntést 2013. december 31-ig lehet hozni."

(2) Az R. 32. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Ez a rendelet

a) a kutatáshoz, fejlesztéshez és innovációhoz nyújtott állami támogatások közösségi keretrendszeréről szóló 2006/C 323/01 közösségi keretszabály,

b) a Szerződés 87. és 88. cikkének a de minimis támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2006. december 15-i 1998/2006/EK bizottsági rendelet, valamint

c) a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról szóló, 2008. augusztus 6-i 800/2008/EK bizottsági rendelet (általános csoportmentességi rendelet)

hatálya alá tartozó támogatást tartalmaz."

8. §

(1) Ez a rendelet a kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba, és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

(2) Hatályát veszti az R. 2. § 3., 14. és 15. pontja, 32. § (3) bekezdése.

(3) Hatályát veszti a Gazdaságfejlesztési Operatív Program K+F és innováció a versenyképességért prioritására és a Regionális Fejlesztés Operatív Programok K+F és innováció tárgyú konstrukcióira rendelt források terhére az EK-szerződés 87. és 88. cikkének a kis- és középvállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 70/2001/EK bizottsági rendelet alapján nyújtható támogatások részletes szabályairól és a támogatási jogcímeiről szóló 29/2007. (X. 16.) ÖTM rendelet.

(4) Hatályát veszti az egyes fejlesztési tárgyú miniszteri rendeletek jogharmonizációs célú módosításáról szóló 8/2008. (VII. 24.) NFGM rendelet 5. §-a.

(5) Az R. 2. § 4. pontjában az „alkalmazott kutatás" szövegrész helyébe az „ipari kutatás" szöveg, 2. § 6. pontjában az „alkalmazott (ipari) kutatás" szövegrész helyébe az „ipari kutatás" szöveg, 2. § 7. pontjában az „alkalmazott (ipari) kutatásra" szövegrész helyébe az „ipari kutatásra" szöveg, 2. § 8. pontjában az „alkalmazott kutatás" szövegrész helyébe az „ipari kutatás" szöveg, 2. § 13. pontjában a „független vállalkozások" szövegrész helyébe az „az egymástól független vállalkozások" szöveg lép.

Varga István s. k.,
nemzeti fejlesztési és gazdasági miniszter

Az oktatási és kulturális miniszter 26/2009. (VI. 30.) OKM rendelete

a 2001. évi C. törvény III. részének hatálya alá tartozó, végbizonyítványnak minősülő képzések és bizonyítványok felsorolásáról szóló 35/2007. (XI. 13.) OKM rendelet módosításáról

A külföldi bizonyítványok és oklevelek elismeréséről szóló 2001. évi C. törvény 67. § (2) bekezdésének *a)* pontjában kapott felhatalmazás alapján, az oktatási és kulturális miniszter feladat- és hatásköréről szóló 167/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. §-ának *a)* pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva, a következőket rendelem el:

1. §

A 2001. évi C. törvény III. részének hatálya alá tartozó, végbizonyítványnak minősülő képzések és bizonyítványok felsorolásáról szóló 35/2007. (XI. 13.) OKM rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 6. §-a a következő *d)* ponttal egészül ki:

[Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:]

„*d)* a szakmai képesítések elismeréséről szóló 2005/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv II. mellékletének módosításáról szóló 279/2009/EK bizottsági rendelet (2009. április 6.).”

2. §

(1) A Rendelet melléklete e rendelet *melléklete* szerint módosul.

(2) A Rendelet melléklete I. pontja 2. alpontjában a „Dániában” cím és az azt követő szövegrész hatályát veszti.

3. §

Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba, rendelkezéseit a hatálybalépésekor folyamatban lévő ügyekre is alkalmazni kell.

Az Európai Unió jogának való megfelelés

4. §

Ez a rendelet a szakmai képesítések elismeréséről szóló 2005/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv II. mellékletének módosításáról szóló 279/2009/EK bizottsági rendeletnek (2009. április 6.) való megfelelést szolgálja.

Dr. Hiller István s. k.,
oktatási és kulturális miniszter

Melléklet
a 26/2009. (VI. 30.) OKM rendelethez

A Rendelet mellékletének I. pont 1. alpontjának a „Szlovákiában” címet követő része a következő francia bekezdéssel egészül ki:

„– fogtechnikus (zubný technik),

az oktatás és képzés időtartama legalább 14 év, beleértve legalább 8 vagy 9 év általános iskolai oktatást, 4 év középiskolai oktatást, amelyet 2 év, egészségügyi szakiskolában folytatott továbbképzés követ, majd egy általános, elméleti és gyakorlati záróvizsga (maturitné vysvedčenie) zár le.”

VI. Az Alkotmánybíróság határozatai és végzései

Az Alkotmánybíróság 70/2009. (VI. 30.) AB határozata

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!

Az Alkotmánybíróság jogszabály alkotmányellenességének utólagos vizsgálatára és mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség megállapítására irányuló indítványok tárgyában meghozta a következő

határozatot:

1. Az Alkotmánybíróság megállapítja, hogy a külföldi szolgálatba vezényeltekkel kapcsolatos személyügyi feladatokról és jogállásuk egyes kérdéseiről szóló 26/2002. (IV. 12.) HM rendelet 10. § (3) bekezdése alkotmányellenes, ezért azt 2009. december 31. napjával megsemmisíti.

2. Az Alkotmánybíróság a Magyar Honvédség hivatásos és szerződéses állományú katonáinak jogállásáról szóló 2001. évi XCV. törvény 91. § (2) bekezdése, 91. § (3) bekezdésében a „vagy éves” szövegrész, 91. § (4)–(5) bekezdése, 92. § (3) bekezdése, 93. § (4), (6)–(7) bekezdése, 94. § (1) bekezdésének második mondata, (2) és (4) bekezdése alkotmányellenességének megállapítására és megsemmisítésére irányuló indítványt elutasítja.

3. Az Alkotmánybíróság a katonák illetményéről és illetményjellegű juttatásairól, valamint a közalkalmazottak jutalmazásáról szóló 3/2002. (I. 25.) HM rendelet 26. § (3) bekezdésében és 31. § (3) bekezdésében a „túlszolgálati díjra (a szabadidőben történő megváltást is ideértve)" szövegrész, valamint a külföldi szolgálatba vezényeltekkel kapcsolatos személyügyi feladatokról és jogállásuk egyes kérdéseiről szóló 26/2002. (IV. 12.) HM rendelet 10. § (4) bekezdés második mondata alkotmányellenességének megállapítására és megsemmisítésére irányuló indítványt elutasítja.

4. Az Alkotmánybíróság a Magyar Honvédség hivatásos és szerződéses állományú katonáinak jogállásáról szóló 2001. évi XCV. törvény 2004. július 31. napjáig hatályos 91. § (5) bekezdése alkotmányellenességének megállapítására és megsemmisítésére, illetve e rendelkezéssel összefüggésben mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség megállapítására irányuló indítvány tárgyában az eljárást megszünteti.

Az Alkotmánybíróság ezt a határozatát a Magyar Közlönyben közzéteszi.

INDOKOLÁS

I.

A Magyar Honvédség hivatásos és szerződéses állományú katonáinak jogállásáról szóló 2001. évi XCV. törvény (a továbbiakban: Hjt.), a katonák illetményéről és illetményjellegű juttatásairól, valamint a közalkalmazottak jutalmazásáról szóló 3/2002. (I. 25.) HM rendelet (a továbbiakban: R1.), illetve a külföldi szolgálatba vezényeltekkel kapcsolatos személyügyi feladatokról és jogállásuk egyes kérdéseiről szóló 26/2002. (IV. 12.) HM rendelet (a továbbiakban: R2.) egyes rendelkezései alkotmányellenességének megállapítására és megsemmisítésére irányuló indítványok érkeztek az Alkotmánybíróséghoz azonos indítványozótól. Az Alkotmánybíróság az indítványokat az Alkotmánybíróság ideiglenes ügyrendjéről és annak közzétételéről szóló, többször módosított és egységes szerkezetbe foglalt 2/2009. (I. 12.) Tü. határozat (ABK 2009. január, 3.; a továbbiakban: Ügyrend) 28. § (1) bekezdése alapján – tárgyi azonosságukra figyelemmel – egyesítette, és egy eljárásban bírálta el.

1. Az első (2004-ben kelt) indítványban az indítványozó a Hjt. 91. § (5) bekezdése, 92. § (3) bekezdése, 94. § (4) bekezdése, valamint az R2. 10. § (3) és (4) bekezdése alkotmányellenességének megállapítását és megsemmisítését kérte.

1.1. Álláspontja szerint alkotmánysértő a Hjt. 91. § (5) bekezdése, mely szerint a külszolgálatot teljesítő katonának, ha hazai illetménye mellett más juttatásban is részesül, a szolgálatteljesítési idejét a külszolgálat időtartamára a Hjt. rendelkezéseitől eltérően is meg lehet állapítani. A szolgálatteljesítés ideje, azaz a munkaidő szabályozása alapvető jogot és kötelezettséget érint, miközben a kifogásolt rendelkezés úgy enged eltérést a törvényi szabályoktól, hogy annak kereteit (felső határát) nem rögzíti. Mindezekre tekintettel e rendelkezés – figyelemmel a jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény 15. §-ára – sérti a jogbiztonság elvét és az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdésében rögzített pihenéshez való jogot. Arra az esetre, ha az Alkotmánybíróság nem állapítaná meg a Hjt. 91. § (5) bekezdésének alkotmányellenességét, mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség megállapítására irányuló kérelmet is előterjesztett, mivel – a Hjt. 287. § (2) bekezdés *i)* pontja alapján – a honvédelemért felelős miniszter nem alkotta meg a külszolgálatot teljesítők szolgálatteljesítési idejének végrehajtási szabályait.

1.2. Az indítványozó a Hjt. 92. § (3) bekezdésének megsemmisítését az Alkotmány 70/B. § (2) és (3) bekezdése alapján kérte. Ezen bekezdés első és második mondata szerint a 24 órás őr- és ügyeleti szolgálat után egy nap pihenőidőt, a pihenőnapon és munkaszüneti napon teljesített szolgálat után ezen túlmenően még egy szabadnapot kell biztosítani. Az indítványozó szerint, tekintettel arra, hogy ez a szabály beleilleszkedik a heti 40 órás munkaidő rendszerébe, ha valaki 24 órás szolgálatot teljesít, akkor a munkaideje 8 órával megnő további ellenszolgáltatás nélkül. Az indítványozó diszkriminatívnak tekinti a szabályozást más munkavállalókhoz és más közszolgálatot ellátókhoz, így különösen a rendvédelmi szervek tagjaihoz képest. Az őr- és ügyeleti szolgálatok gyakori teljesítése esetén sérül a pihenéshez való jog is. Ugyanezen bekezdés harmadik és negyedik mondata értelmében a legalább 24 órás lakáson kívül teljesített készenléti szolgálat első 24 órája után egy nap, ezentúl 48 óránként további egy-egy nap szabadnapot, ha pedig a készenlét legalább egy napja pihenő- vagy munkaszüneti napra esik, azért még egy szabadnapot kell biztosítani. E szabály az indítványozó szerint a fent ismertetett okok miatt alkotmányellenes, mivel nem felel meg az alapjog-korlátozással kapcsolatos szükségesség-arányosság követelményének, még akkor sem, ha a hivatásos katonai szolgálat fokozott odaadást és önfeláldozást kíván. Ugyanezen okokból alkotmányellenes a Hjt. 92. § (3) bekezdésének utolsó mondata, mely szerint a külföldi szolgálatot ellátó katona részére a külföldi szolgálati helyen teljesített 24 órás őr- és ügyeleti szolgálat után egy nap pihenőnapot kell biztosítani, készenléti szolgálat után viszont sem pihenőidő, sem szabadnap nem jár. A szigorú korlátozást azokra az esetekre kellene szűkíteni, ahol a pihenőidő csökkentése valóban elkerülhetetlenül és kényszerítő okból szükséges.

1.3. Az indítványozó kérte annak megállapítását is, hogy alkotmányellenes a Hjt. 94. § (4) bekezdése, mely szerint nem minősül túlszolgálatnak a nemzetközi szerződés alapján feladatot más ország területén ellátó katona heti tevékenységének 40 óra időtartamot meghaladó része, feltéve, ha azért a hazai illetményen túl külön díjazást kap.

E rendelkezés azáltal, hogy a túlszolgálat köréből kivonja a külföldi szolgálatot, elvonja annak lehetőségét, hogy a többletszolgálatért pihenőidőben részesüljön a katona. Ez pedig a pihenéshez való jogot kellő indok nélkül korlátozza.

1.4. Az indítványozó kérte az R2. 10. § (3) és (4) bekezdésének megsemmisítését. A kifogásolt rendelkezések a Hjt. vonatkozó rendelkezéseitől eltérő módon szabályozzák a műveleti területen külszolgálatot teljesítők pihenőidejét, melyre azonban – figyelemmel a Hjt. 91. § (5) bekezdésére – nincs felhatalmazás. Az a szabály, mely a Hjt.-hez képest lerövidíti a pihenőidőt, ellentétes a Hjt. 92. § (3) bekezdésével és 93. § (5) bekezdésével, ezért sérti az Alkotmány 37. § (3) bekezdését.

2. A másik (2007-ben kelt) indítványban az indítványozó a Hjt. 91. § (2) bekezdése, (3) bekezdésében a „vagy éves" szövegrész, a (4) és (5) bekezdése, a 92. § (3) bekezdése, a 93. § (4), (6) és (7) bekezdése, a 94. § (1) bekezdésének második mondata és (2) bekezdésében az „amely a miniszter által kiadott rendelkezésben további 50%-kal növelhető" szövegrész, illetve az R1. 26. § (3) bekezdésében a „túlszolgálati díjra (a szabadidőben történő megváltást is ideértve)" szövegrész, továbbá az R2. 10. § (3) bekezdése és (4) bekezdésében a második mondat alkotmányellenességének megállapítását és megsemmisítését kérte.

Az indítvány alapjaként elsődlegesen az Európai Parlament és a Tanács 2003/88/EK irányelvét jelölte meg (2003. november 4.) a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól (a továbbiakban: Irányelv). Kifejtette, hogy csupán amiatt, hogy a fent említett hazai jogszabályok az Irányelvbe ütköznek, az Alkotmánybíróságnak nincs hatásköre azok megsemmisítésére, azonban ezen rendelkezések Alkotmányban foglalt alapjogokat is sértenek, ezért hatásköre van az Alkotmánybíróságnak az alkotmányellenesség megállapítására.

Az Alkotmánybíróság felhívását követően az indítványozó indítványát módosította, és a kifogásolt jogszabályhelyeknek az Irányelvvel való összevetését mellőzte. Az Alkotmánybíróság a vizsgálatot a módosított indítvány tartalmának megfelelően folytatta le.

2.1. A Hjt. 91. § (1) bekezdése rögzíti, hogy a szolgálatteljesítési idő heti 40 óra. A Hjt. 94. § (1) bekezdése ehhez képest meghatározza, mi minősül túlszolgálatnak, az erre vonatkozó további szabályokat a 94. § (2)–(4) bekezdései, illetve 95. §-a tartalmazza. A 94. § (1) bekezdésének második mondata értelmében viszont nem minősül túlszolgálatnak az ügyeleti, őr- és készenléti szolgálat, valamint a gyakorlaton való részvétel. A szabályok összevetéséből megállapíthatóan a szolgálatteljesítés e formái sem munkaidőnek, sem rendkívüli munkavégzésnek nem minősülnek. A Hjt. 92. § (3) bekezdése ugyanakkor rendezi, hogy az ügyeleti, őr- és készenléti szolgálat után mennyi pihenőidő jár, a 93. § (7) bekezdése pedig az éves kiképzési tervekben szereplő gyakorlatok vonatkozásában rögzíti a pihenőidőt. Az indítványozó szerint amiatt, hogy az érintett esetek nem számítanak bele a rendes munkaidőbe, és túlszolgálatnak sem tekinthetők, valamint a pihenőidő szabályozása nem kielégítő, sérül az Alkotmány 70/A. § (1) bekezdése, 70/B. § (3) és (4) bekezdése, valamint 70/D. §-a, ezért kérte a Hjt. 92. § (3) bekezdése, 93. § (7) bekezdése és 94. § (1) bekezdés második mondata alkotmányellenességének megállapítását és megsemmisítését.

2.2. Az R1. 26. § (3) bekezdése értelmében a készenléti pótlékban részesülő a készenléti szolgálat ideje alatt nem jogosult túlszolgálati díjra, ideértve a szabadidőben történő megváltást is. Hasonló szabályt tartalmaz az R1. 31. § (3) bekezdése. Az indítványozó szerint e rendelkezések a 2.1. pontban kifejtettekkel összhangban alkotmányellenesek, ezért a megjelölt bekezdésekben kérte a „túlszolgálati díjra (a szabadidőben történő megváltást is ideértve)" szövegrészek megsemmisítését.

2.3. A Hjt. 91. § (2) bekezdése értelmében a külön jogszabályban meghatározott készenléti jellegű beosztásokban heti 40 óránál hosszabb, de 54 órát meg nem haladó szolgálatteljesítési idő állapítható meg. A hivatásos és szerződéses katonai szolgálat létesítéséről, módosításáról, megszüntetéséről, tartalmáról, valamint az integrált személyügyi igazgatás és egységes nyilvántartás rendjéről szóló 10/2002. (III. 5.) HM rendelet (a továbbiakban: R3.) 44/A. § (1) bekezdése alapján az a beosztás minősül készenléti jellegű beosztásnak, amelyet 12/24, 12/48, 24/48 vagy 24/72 órás váltásos munkarendben kell ellátni. Az indítványozó szerint a váltásos munkarendben történő munkavégzés önmagában semmilyen összefüggésben nincs a munkavégzés készenléti jellegével, s e fogalomhasználat eleve megtévesztő, visszaélésre ad módot. Bármely beosztás változatlan munkavégzés mellett váltásos munkarendűvé szervezhető át, ezáltal pedig a heti munkaidő automatikusan heti 54 órára emelhető. Emellett az indítványozó szerint a készenléti jellegű munkavégzés is rendes munkavégzésnek minősül, ezért az ilyen beosztáshoz nem lehet a munkaidő, illetve a pihenőidő hosszát más beosztásokhoz képest hátrányosan meghatározni. A Hjt. 91. § (2) bekezdése ezért sérti az Alkotmánynak a diszkrimináció tilalmára vonatkozó 70/A. § (1) bekezdését a 70/B. § (3) és (4) bekezdésében szabályozott alapjogok tekintetében, illetve önmagában is sérti a pihenéshez való jogot és a végzett munka mennyiségének és minőségének megfelelő jövedelemhez való jogot.

2.4. Az indítványozó szerint a Hjt. 91. § (3) bekezdésében a „vagy éves" szövegrész és a 91. § (4) bekezdése ellentétes az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdésében foglalt pihenéshez való joggal, illetve a 70/D. §-ban szabályozott lehető legmagasabb testi és lelki egészséghez való joggal. A kifogásolt jogszabályhelyek ugyanis lehetővé teszik, hogy a szolgálatteljesítési időt többheti, havi vagy éves keretben, a folyamatos ügyeleti szolgálat ellátására szervezett, valamint a készenléti jellegű beosztásokban több havi vagy éves keretben határozzák meg. Az éves munkaidőke-

ret az indítványozó szerint túlságosan tág, s ezáltal a katonának bizonyos időszakokban huzamosabb időn át az átlagosnál jóval többet kell dolgoznia. Úgyszintén hosszú lehet a pontosan meg nem határozott többhavi keret.

2.5. A Hjt. 91. § (5) bekezdése lehetővé teszi, hogy a szolgálati viszonyt első alkalommal létesítők 14 hetet meg nem haladó alapkiképzésének időszakában, illetve az önkéntes tartalékos katonák esetében a szolgálatteljesítési időt a Hjt. rendelkezéseitől eltérően határozzák meg, ám az ebben az esetben is legfeljebb 60 óra lehet. Az indítványozó szerint, mivel a hosszú ideig tartó kiképzés legfeljebb napi 8 óra pihenőidő mellett nem viselhető el, nagyban megnő a balesetek veszélye, s ezzel sérül a pihenéshez és lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez való jog.

2.6. A Hjt. 93. § (4) bekezdése alapján az állomány tagját a napi szolgálati tevékenység befejezése és a másnapi szolgálatteljesítés megkezdése között legalább 8 óra pihenőidő illeti meg. Az indítványozó szerint ez – mivel túlságosan rövid – sérti a pihenéshez való jogot, valamint a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez való jogot.

2.7. A Hjt. 93. § (6) bekezdése szerint a pihenőnap a szolgálati elfoglaltság miatt havonta összevontan is kiadható. Az indítványozó – korábbi érveivel összhangban – arra hivatkozott, hogy rendkívüli esetben e rendelkezés alkalmazása indokolt, ám általánosságban, amikor ezt rendkívüli körülmény nem támasztja alá, nem. Szinte bármikor lehetővé teszi ugyanis a kifogásolt szabály, hogy a katonát egymást követő húsz nap szolgálatteljesítésre kötelezzék. Mindez az indítványozó szerint sérti a pihenéshez való jogot.

2.8. A 94. § (2) bekezdése lehetővé teszi, hogy az elrendelhető túlszolgálat Hjt. által meghatározott 300 óra/naptári év maximumát a miniszter további 50%-kal növelje. Az indítványozó szerint ez – figyelemmel az R1. 65/A. §-ában foglalt rendelkezésre, mely szerint naptári évenként a teljesíthető túlszolgálat felső határa 450 óra – ellentétes az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdésével és 70/D. §-ával.

2.9. A Hjt. 95/A. §-a értelmében külföldi szolgálat esetén, ha az állomány tagja a hazai illetménye mellett más juttatásban (külföldi napidíj, devizaellátmány stb.) is részesül, a külszolgálata időtartamára a 91–93. §-okban, a 94. § (2) bekezdésében, valamint a 95. §-ban foglaltaktól jogszabályban el lehet térni. Az indítványozó ezzel összefüggésben támadta az R2. 10. § (3) bekezdését és (4) bekezdésének második mondatát. Eszerint műveleti területen teljesített külföldi szolgálat alatt őr-, járőr- ügyeleti, készenléti szolgálat idejét, illetve más szolgálatteljesítési időket és ezen szolgálatok utáni pihenőidőt a Hjt. 91. § (5) bekezdésére figyelemmel a Hjt. rendelkezéseitől eltérően is meg lehet állapítani. A pihenőidő azonban nem lehet kevesebb az adott misszióra vonatkozó műveleti utasításban, nemzetközi szerződésben vagy más nemzetközi előírásokban foglalt, de legalább napi 8 órás időtartamnál.

Az indítványozó szerint e rendeleti szabályozás ellentétben áll a Hjt. 95/A. §-ával, mely a Hjt. vonatkozó szabályaitól csak jogszabályban enged eltérést, míg az R2. 10. § (3) bekezdése a jogszabályban való eltérésre nem utal, így tulajdonképpen a parancsnokot hatalmazza fel a törvénytől való eltérésre. Ez az Alkotmány 37. § (3) bekezdésében foglalt előírásba ütközik, mely szerint a kormány tagjának rendelete törvénnyel nem lehet ellentétes. Az indítványozó szerint „[a] katonák szolgálatteljesítési és pihenőidejének rendezése alapvető jogokat érint, ezért ezt teljes körűen törvényben, de legalábbis jogszabályban kell szabályozni, a parancsnokok számára a körbe nem határolt »eltérés« lehetővé tétele ezekben a fontos kérdésekben sérti az Alkotmány 2. § (1) bekezdésében foglalt jogállami követelményt”, illetve a jogszabályi szintű szabályozás hiányában az Alkotmány 8. § (2) bekezdését. A 10. § (3) bekezdése tartalmilag is alkotmányellenes: sérti a pihenéshez és az egészséghez való jogot, mert önmagában a külföldi műveleti területen való szolgálatteljesítés nem indokolja a pihenés drasztikus korlátozását, valójában inkább takarékossági intézkedésről van szó.

2.10. Az R2. 10. § (4) bekezdésének második mondata az indítványozó szerint szintén ellentétben áll az Alkotmány 70/D. §-ával és 70/B. § (4) bekezdésével. A 10. § (4) bekezdése értelmében a külföldi szolgálatot teljesítőknek is kötelező legalább heti egy pihenőnapot biztosítani. A második mondata szerint azonban ettől eltérni műveleti területen történő szolgálat teljesítésekor a műveleti utasításban előírt szolgálatoknak a váltási, az állomány részleges távollétével vagy fel nem készítettségével járó időszakban történő biztosítása, illetve a készenléti vagy más minősített időszakban történő szolgálatteljesítés esetén lehet. Ez pedig lehetővé teszi azt is, hogy akár a külszolgálat teljes ideje alatt elmaradjon a heti pihenőnap kiadása.

Az Alkotmánybíróság beszerezte a honvédelmi, valamint az igazságügyi és rendészeti miniszter véleményét.

II.

1. Az Alkotmány indítvánnyal érintett rendelkezései:

„2. § (1) A Magyar Köztársaság független, demokratikus jogállam.”

„8. § (2) A Magyar Köztársaságban az alapvető jogokra és kötelességekre vonatkozó szabályokat törvény állapítja meg, alapvető jog lényeges tartalmát azonban nem korlátozhatja.”

„37. § (3) A Kormány tagjai törvényben vagy kormányrendeletben kapott felhatalmazás alapján feladatkörükben eljárva rendeletet adnak ki, amelyek törvénnyel és kormányrendelettel nem lehetnek ellentétesek. A rendeleteket a hivatalos lapban ki kell hirdetni.”

„70/A. § (1) A Magyar Köztársaság biztosítja a területén tartózkodó minden személy számára az emberi, illetve az állampolgári jogokat, bármely megkülönböztetés, nevezetesen faj, szín, nem, nyelv, vallás, politikai vagy más

vélemény, nemzeti vagy társadalmi származás, vagyoni, születési vagy egyéb helyzet szerinti különbségtétel nélkül."

„70/B. § (2) Az egyenlő munkáért mindenkinek, bármilyen megkülönböztetés nélkül, egyenlő bérhez van joga.

(3) Minden dolgozónak joga van olyan jövedelemhez, amely megfelel végzett munkája mennyiségének és minőségének.

(4) Mindenkinek joga van a pihenéshez, a szabadidőhöz és a rendszeres fizetett szabadsághoz."

„70/D. § (1) A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez.

(2) Ezt a jogot a Magyar Köztársaság a munkavédelem, az egészségügyi intézmények és az orvosi ellátás megszervezésével, a rendszeres testedzés biztosításával, valamint az épített és a természetes környezet védelmével valósítja meg."

2. A Hjt.-nek 2004. július 31-ig hatályos rendelkezése:

„91. § (5) Az állomány külszolgálatot teljesítő tagjának, ha a hazai illetménye mellett más juttatásban (külföldi napidíj, devizaellátmány stb.) is részesül, a szolgálatteljesítési idejét a külszolgálat időtartamára e törvény rendelkezéseitől eltérően is meg lehet állapítani."

A Hjt.-nek az indítvány elbírálásakor hatályos rendelkezései:

„91. § (2) A külön jogszabályban meghatározott készenléti jellegű beosztásokban az (1) bekezdésben megállapított időtartamnál hosszabb, de heti 54 órát meg nem haladó szolgálatteljesítési idő állapítható meg.

(3) A szolgálatteljesítési idő – a heti szolgálatteljesítési idő figyelembevételével a munkaköri leírásban rögzítetten – többheti, havi vagy éves keretben is meghatározható.

(4) A folyamatos ügyeleti szolgálat ellátására szervezett, valamint a készenléti jellegű beosztásokban a szolgálatteljesítési időt a (2) bekezdésben meghatározott heti szolgálatteljesítési időtartam figyelembevételével több havi vagy éves keretben is meg lehet határozni.

(5) A szolgálati viszonyt első alkalommal létesítők 14 hetet meg nem haladó alapkiképzésének időszakában, valamint az önkéntes tartalékos katonák esetében a szolgálatteljesítési idő e törvény rendelkezéseitől eltérően is megállapítható, azonban ebben az esetben is legfeljebb heti 60 óra lehet. Ezalatt az időszak alatt azonban a pihenőidő nem lehet kevesebb nyolc óra időtartamnál és hetente legalább egy pihenőnapot ki kell adni."

„92. § (3) A 24 órás őr- és ügyeleti szolgálat után egy nap pihenőidőt, a pihenőnapon és a munkaszüneti napon teljesített szolgálat után ezen túlmenően még egy szabadnapot kell biztosítani. A legalább 24 órás lakáson kívül teljesített készenléti szolgálat első 24 órája után egy nap, ezen túl 48 óránként további egy-egy nap szabadnapot kell biztosítani. Amennyiben a lakáson kívül töltött készenlét legalább egyik napja pihenő- vagy munkaszüneti napra esik, azért még egy szabadnapot kell biztosítani. Az állomány külföldi szolgálatot ellátó tagjai részére a külföldi szolgálati helyen teljesített 24 órás őr- és ügyeleti szolgálat után egy nap pihenőidőt kell biztosítani, készenléti szolgálat után viszont sem pihenőidő, sem szabadnap nem jár."

„93. § (4) Az állomány tagját a napi szolgálati tevékenység befejezése és a másnapi szolgálatteljesítés megkezdése között legalább 8 óra pihenőidő illeti meg, amelybe a lakásról a szolgálati helyre és az onnan való visszautazás időtartama nem számít bele.

(...)

(6) Az (5) bekezdéstől eltérően a pihenőnap – a fokozottan veszélyes szolgálati beosztást kivéve – a szolgálati elfoglaltság miatt havonta összevontan is kiadható, de legalább 1 pihenőnapnak ilyenkor is vasárnapra kell esnie.

(7) Amennyiben az éves kiképzési tervekben meghatározott gyakorlat egyik napja vagy napjai pihenő- vagy munkaszüneti napra esnek, azokat azonos számú szabadnappal kell ellentételezni. A szabadnap kiadásánál a 92. § (4) bekezdésében foglaltakat kell alkalmazni."

„94. § (1) Ha a szolgálat érdeke vagy rendkívüli eset megelőzése, illetőleg elhárítása, következményeinek felszámolása, továbbá egyéb előre nem látható körülmény bekövetkezése szükségessé teszi, az állomány tagja a 92. §-ban meghatározott napi szolgálatteljesítési időn túl, valamint a munkaszüneti és pihenőnapon, továbbá a szabadnapja és szabad ideje alatt is kötelezhető arra, hogy szolgálatot teljesítsen (túlszolgálat), illetőleg meghatározott ideig és helyen arra készen álljon. Nem minősül túlszolgálatnak az ügyeleti, őr-, készenléti szolgálat, valamint a gyakorlaton való részvétel.

(2) Az elrendelhető túlszolgálat tartama naptári évenként 300 óra, amely a miniszter által kiadott rendelkezésben további 50%-kal növelhető.

(...)

(4) Nem minősül túlszolgálatnak a külföldi szolgálatot ellátó személy más ország területén eltöltött heti tevékenységének 40 óra időtartamot meghaladó része, feltéve, ha azért a hazai illetményen túl külön díjazás (külföldi napidíj, devizaellátmány stb.) jár."

3. Az R1. támadott rendelkezései:

„26. § (3) A készenléti pótlékban részesülő a készenléti szolgálat alatt túlszolgálati díjra (a szabadidőben történő megváltást is ideértve), készenléti és ügyeleti díjra, illetőleg gyakorlati pótlékra nem jogosult."

„31. § (3) A gyakorlati pótlékban részesülő a gyakorlat alatt túlszolgálati díjra (a szabadidőben történő megváltást is ideértve), készenléti pótlékra, ügyeleti és készenléti díjra nem jogosult."

4. Az R2. támadott rendelkezései:

„10. § (3) A Hjt. 2. § (33) bekezdése szerinti műveleti területen teljesített külföldi szolgálat alatti őr, járőr ügyeleti, készenléti szolgálat idejét, más szolgálatteljesítési időket és ezen szolgálatok után a pihenőidőt a Hjt. 91. § (5) bekezdésére figyelemmel a Hjt. rendelkezéseitől elté-

rően is meg lehet állapítani, de a pihenőidő nem lehet kevesebb az adott misszióra vonatkozó műveleti utasításban, nemzetközi szerződésben vagy más nemzetközi előírásokban foglalt, de legalább nyolcórás időtartamnál.

(4) A külföldi szolgálatot teljesítőknek hetente legalább egy pihenőnapot kötelezően ki kell adni. Ettől eltérni műveleti területen történő szolgálat teljesítésekor a műveleti utasításban előírt szolgálatoknak a váltási, az állomány részleges távollétével vagy fel nem készítettségével járó időszakban történő biztosítása, illetve a készenléti vagy más minősített időszakban történő szolgálatteljesítés esetén lehet."

III.

Az indítvány részben megalapozott.

Az Alkotmánybíróság az indítványokban foglalt kérelmek elbírálása céljából áttekintette a hivatásos és szerződéses állományú, valamint az önkéntes tartalékos katonákra vonatkozó átfogó szabályozást.

Történetileg a katonák szolgálati viszonyára vonatkozó szabályokat is a fegyveres szervek hivatásos állományú tagjainak szolgálati viszonyáról szóló 1996. évi XLIII. törvény (a továbbiakban: Hszt.) tartalmazta, de utóbb, a Hjt. megalkotásával ez önálló törvényi szabályozást nyert. Megfigyelhető azonban – bizonyos értelemszerű különbségek mellett is – a kétféle szolgálati viszony szabályozásának hasonlósága, esetenként azonossága. Így azon alkotmánybírósági határozatokban kifejtett megállapítások, melyek a Hszt. egyes rendelkezései vizsgálata eredményeként születtek, adott esetben megfelelően irányadók a katonák szolgálati viszonyát rendező szabályok alkotmányossági vizsgálata során is (pl. 630/B/2004. AB határozat, ABH 2006, 1596.; 247/B/2000. AB határozat, ABK 2008. április, 571.). A Hjt. érintett rendelkezéseinek tartalma szempontjából emellett jelentősége van a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvényben (a továbbiakban: Hvt.) foglalt rendelkezéseknek, figyelemmel a Hjt. 1. § (5) bekezdésében található előírásra, mely szerint az állomány kötelezettségeire és jogaira a Hjt.-ben meghatározottakat a Hvt.-ben foglalt rendelkezésekkel együtt kell alkalmazni.

Miként azt az Alkotmánybíróság a 42/2003. (IX. 19.) AB határozatában is megállapította, a Hjt. hatálya alá tartozó személyek – ugyanúgy, mint a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény (a továbbiakban: Mt.), a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény (a továbbiakban: Ktv.) vagy a közalkalmazottak jogállásáról szóló 1992. évi XXXIII. törvény (a továbbiakban: Kjt.) hatálya alá tartozó személyek – foglalkoztatottnak minősülnek, foglalkoztatási jogviszonyban állnak. A versenyszektorba tartozó munkáltatók és munkavállalók jogviszonyát szabályozó Mt., a közszolgálati szférát szabályozó Ktv. és Kjt. a munka világának a megváltozott társadalmi viszonyokhoz illeszkedő megújítása keretében született. Ennek a törvényalkotási folyamatnak volt része a Hszt., és része lett a Hjt. is. (ABH 2003, 453, 457.) Valamennyi jogviszony közös jellemzője, hogy természetes személyek munkaerejüket jövedelemszerzés érdekében rendelkezésre bocsátják oly módon, hogy az őket foglalkoztatókhoz képest tipikusan gyengébb, ezért különleges jogi védelemre szoruló helyzetbe kerülnek. Valamennyi jogviszonyban történő munkavégzés célja az anyagi lét munkával történő biztosítása, s mint ilyen szorosan kapcsolódik az Alkotmány 70/B. §-ában megfogalmazott munka és foglalkozás szabad megválasztásához való alapjoghoz. A végzett munka jellegére, körülményeire, s ennélfogva a munkát végzők és az őket foglalkoztatók jogaira és kötelezettségeire tekintettel ugyanakkor indokolt e jogviszonyok eltérő szabályozása. [Az eltérő szabályozás azonban nem minden tekintetben indokolt, ezt mindig a vizsgált rendelkezés vonatkozásában lehet elbírálni. Így például az Alkotmánybíróság 42/2003. (IX. 19.) AB határozatában az Mt., a Ktv. és a Kjt. hatálya alá tartozók homogén csoportot képeztek a Hszt. és a Hjt. hatálya alá tartozókkal a kártérítés összegének meghatározása szempontjából.]

A Hjt. 3. § (2) bekezdése értelmében a szolgálati viszony az állam és az állomány tagja között létrejött sajátos közszolgálati jogviszony. Az állomány tagjai (legyenek akár hivatásos katonák vagy a szerződéses állomány tagjai) a köztisztviselőkhöz és a közalkalmazottakhoz hasonlóan közszolgálatban állnak, ugyanakkor az általánoshoz képest, a közszolgálat egyéb területeitől eltérően, szigorúbb függelmi rendben és fegyelmezettséggel, fokozott pszichikai és fizikai terheléssel, áldozatvállalással, veszélyes helyzetben az élet kockáztatásával végzik feladataikat. Emellett a szolgálati viszony létesítésének feltételeként önkéntesen lemondanak egyes alkotmányos jogaik gyakorlásáról. [Hjt. 3. § (3) bekezdése] Mindez életvitelbeli korlátozást jelent, erre is figyelemmel a Hjt. a társadalmi megbecsülés kifejezéseként az ugyancsak közszolgálatban álló köztisztviselők járandóságai alapulvételével, de kedvezőbben állapítja meg a hivatásos állomány tagjait megillető jogokat, juttatásokat. [42/2003. (IX. 19.) AB határozat, ABH 2003, 453, 457.] Az Alkotmánybíróság az 52/2009. (IV. 30.) AB határozatában arra is rámutatott, hogy az említett korlátozásokat a katonák az állam szolgálatára vállalják. Ezért a katonai szolgálati viszonyra vonatkozó szabályok alkotmányosságát az Alkotmány 70. § (6) bekezdésében rögzített közhivatal viseléséhez való jog alapján kell megítélni, melynek értelmében minden magyar állampolgárnak alkotmányos joga van közhivatal viselésére, ami csak rátermettségétől, képzettségétől és szakmai tudásától függhet. (ABK 2009. április, 436, 438.)

A katonák szolgálati viszonyát más közszolgálathoz (értve ez alatt elsődlegesen a Ktv. és a Kjt. hatálya alá tartozókat) képest az alapjogok fokozottabb korlátozása és különleges egészségi, pszichikai és fizikai alkalmassági követelmények jellemzik. Ennek oka a végzett munka jel-

legében, céljában, s e cél megvalósításának módjában, rendjében rejlik. A katonai szolgálat teljesítése ugyanis az átlagoshoz képest folyamatosan fokozottabb fizikai és pszichés igénybevétellel jár. Ez nemcsak a fegyveres erők rendeltetésszerű alkalmazásának (harctevékenység) idejére vonatkozik, de a gyakorlatokra is, melyeknek célja a harctevékenységre történő felkészülés, az ottani szélsőséges helyzetek modellezése. Ezért kiemelkedő jelentősége van annak, hogy az állományba csak olyan személyek vehetők fel, akik az egészségi, pszichikai és fizikai alkalmassági követelményeknek megfelelnek. A meglévő szolgálati viszony feltétele pedig, hogy a katonák ezen alkalmasságot a szolgálat alatt folyamatosan fenntartsák. Egyéb feltételek fennállása esetén is ez biztosíthatja ugyanis, hogy valódi harctevékenység esetén a sérülés és halál veszélye a lehető legkisebbre csökkenjen.

A fokozottabb igénybevétel ellensúlyozásaként – miként arra az Alkotmánybíróság korábban már utalt – a katonák előnyösebb anyagi juttatásban részesülnek, illetve egyéb kedvező jogosultságokhoz jutnak. A Hjt. 200. § (1) bekezdése így különösen rögzíti, hogy az állomány tagjai egészségének és testi épségének védelmét az őket terhelő fokozott igénybevétel követelményeinek megfelelően kell biztosítani. Emellett a szolgálati nyugdíj feltételei kedvezőbbek más foglalkoztatottak társadalombiztosítási nyugdíj-jogosultságához képest (Hjt. 202–206. §; bár ez utóbbi kedvező szabályok csak a hivatásos katonákat érintik előnyösen, a szerződéses katonák ugyanis szolgálati nyugdíjat nem kapnak), ha pedig a katona betegség, műtét vagy baleset miatti sérülés következtében a szolgálat ellátására képtelen, vagy a szolgálat további ellátása az egészségi állapotának rosszabbodását eredményezné, illetve ha orvosi kezelést nem igényel, de a szolgálatképességének helyreállításához pihenésre vagy gyógyüdülésre van szüksége, számára egészségügyi szabadság jár (Hjt. 100–101. §) stb.

A fentieket szem előtt tartva figyelemmel kell lenni továbbá arra, hogy a katonák – ugyanúgy, mint más foglalkoztatottak – munkájukat szabadon választják, s ezáltal önként vállalják a szolgálati viszonyból fakadó kötelmeket, beleértve egyes alapjogaik korlátozásának elfogadását is. Maguk mérlegelik a szolgálati viszonyból rájuk háruló terheket és kockázatokat, valamint a más foglalkoztatási jogviszonyokhoz képest biztosított előnyöket. Ennek a tényezőnek az indítványokban felhozott alkotmányossági problémák elbírálása szempontjából hangsúlyos szerepe van, de mindez nem jelenti azt, hogy emiatt a katonáknak alapjogaik alkotmányellenes korlátozását el kellene viselniük. Figyelemmel arra, hogy a szolgálati viszony is foglalkoztatási viszony, melyben a katona célja anyagi létének biztosítása, alapjogainak korlátozása csak annyiban indokolható alkotmányosan, amennyiben ez az elérni kívánt célhoz szükséges és azzal arányban is áll.

A katonák az államnak az Alkotmány 5. §-ában, ezen belül is a Magyar Honvédségnek a 40/A. § (1) bekezdésében megfogalmazott kötelezettsége teljesítésében vesznek részt. Az Alkotmány 5. §-a értelmében a Magyar Köztársaság állama védi a nép szabadságát és hatalmát, az ország függetlenségét és területi épségét, valamint a nemzetközi szerződésekben rögzített határait. Az Alkotmánybíróság már több határozatában megfogalmazta, hogy ez nem csupán államcél, hanem az állam számára megkerülhetetlen kötelezettséget jelent. A kötelezettségek teljesítéséhez pedig elengedhetetlenül szükséges, hogy az államnak mindehhez megfelelő eszközök álljanak a rendelkezésére. A hon védelmének biztosításához kellő számú fegyveres szolgálatot teljesítő katona kiképzése is szükséges. [46/1994. (X. 21.) AB határozat, ABH 1994, 260, 269.; 50/2001. (XI. 29.) AB határozat, ABH 2001, 359, 366.]

Az Alkotmány 40/A. § (1) bekezdése a Magyar Honvédség alapvető kötelességévé teszi a haza katonai védelmét, és előírja a nemzetközi szerződésből eredő kollektív védelmi feladatok ellátását is. A sorkatonai szolgálat békeidőben való megszüntetése és az önkéntes haderő megszervezése folytán jelentősen átalakultak ezen alkotmányos kötelezettségek teljesítésének feltételei. Ám most is irányadó az Alkotmánybíróságnak az 50/2001. (XI. 29.) AB határozatában kifejtett álláspontja, mely szerint az állam maga dönti el, hogy – többek között – összlétszámát tekintve mekkora haderővel tudja maradéktalanul ellátni a haza védelméből és a nemzetközi kötelezettségek teljesítéséből fakadó tennivalóit. (ABH 2001, 359, 367.) A békeidőben fennálló honvédelmi kötelezettség megszüntetése folytán olyan létszámú és összetételű hivatásos és szerződéses állományt kell megszerveznie és fenntartania, amellyel – figyelemmel az önkéntes tartalékos katonákra is – sikeresen teljesíthetők az idézett alkotmányos kötelezettségek. Az állam felelősségébe tartozik, hogy ezt konkrétan milyen módon alakítja ki és működteti, de alkalmasnak kell lennie a megjelölt cél elérésére.

Az Alkotmány 5. §-ában és 40/A. § (1) bekezdésében foglaltak megvalósítása érdekében indokolt és szükséges, hogy azon személyek meghatározott alapjogait, akik ebben közvetlenül részt vesznek (azaz a katonák alapjogait) más személyekhez képest szélesebb körben korlátozzák. Az önkéntes haderő megszervezésénél az államnak ezért tekintettel kell lennie arra is, hogy a feladatok ellátásához szükséges létszámot békeidőben immáron nem biztosíthatja a hadkötelesek behívásával. Nem hagyhatók figyelmen kívül a munkaerő-piaci viszonyok, és az a mérlegelés, mely befolyásolja a katonai szolgálat önálló vállalását. Az állam az állomány elégtelen létszáma miatt nem hivatkozhat alkotmányos kötelezettsége teljesíthetetlenségére, s a meglévő állomány terheinek növelésével (alapjogai aránytalan korlátozásával) nem ellensúlyozhatja a létszámhiányból eredő nehézségeket.

A fentiekre tekintettel az Alkotmánybíróság megvizsgálta az indítványokban támadott konkrét rendelkezéseket.

IV.

1. Az indítványozó szerint sérti az Alkotmány 70/A. § (1) bekezdését, 70/B. § (4) bekezdését és 70/D. §-át a Hjt. 91. § (2) bekezdése, mely lehetővé teszi, hogy a heti szolgálatteljesítési időt – eltérően az általános, heti 40 órás szabálytól – legfeljebb heti 54 órában állapítsák meg a készenléti jellegű beosztásoknál.

A Hjt. 2. § (39) bekezdése szerint készenléti jellegű beosztásnak azok a külön jogszabályban meghatározott beosztások minősülnek, ahol a beosztási feladat nem kíván állandó szolgálatteljesítést a szolgálat teljes időtartama alatt, hanem olyan igénybevétellel jár, amely részben lehetővé teszi az állomány tagjának pihentetését. Az R3. 44/A. § (1) bekezdése értelmében a Hjt. 91. § (2) bekezdése szempontjából az a beosztás minősül készenléti jellegű beosztásnak, amelyet 12/24, 12/48, 24/48 vagy 24/72 órás váltásos munkarendben kell ellátni.

1.1. Az indítványozó szerint mindez azért sérti az Alkotmány 70/A. § (1) bekezdését a pihenéshez való jog és a végzett munka mennyisége és minősége szerinti díjazás alapjoga tekintetében, mert a munkaidő és a szabadidő hossza szempontjából nem lehet különbséget tenni az egyébként azonosan díjazott katonák között azon az alapon, hogy a munkáltató egyesek beosztását készenléti jellegűnek minősítette, azaz váltásos rendben szervezte meg. Ezek a katonák más katonákhoz képest ugyanannyi díjazásért jóval több munkavégzésre kötelezettek.

Az Alkotmánybíróság az Alkotmány 70/A. § (1) bekezdését – kialakult gyakorlata szerint – a jogegyenlőség általános elvét megfogalmazó alkotmányi követelményként értelmezi. Kimondta, hogy az alkotmányi tilalom elsősorban az alkotmányos alapjogok tekintetében tett megkülönböztetésekre terjed ki. Abban az esetben, ha a megkülönböztetés nem az emberi vagy az alapvető állampolgári jog tekintetében történt, az eltérő szabályozás alkotmányellenessége akkor állapítható meg, ha az az emberi méltósághoz való jogot sérti. Az Alkotmánybíróság a diszkrimináció tilalmát tehát széles értelemben fogja fel és a jogrendszer egészére vonatkoztatja. Az Alkotmánybíróság számos határozatában rámutatott arra, hogy a diszkrimináció vizsgálatánál központi elem annak meghatározása, hogy kiket kell egy csoportba tartozóknak tekinteni. A diszkrimináció alkotmányos tilalma csak a szabályozás szempontjából egy csoportba tartozókra vonatkozik. [9/1990. (IV. 25.) AB határozat, ABH 1990, 47, 48.; 61/1992. (XI. 20.) AB határozat, ABH 1992, 280, 281.; 39/1999. (XII. 21.) AB határozat, ABH 1999, 320, 342–343.; 144/2008. (XI. 26.) AB határozat, ABK 2008. november, 1509, 1531–1532].

Az indítványozó a hátrányos megkülönböztetést két, az Alkotmány 70/B. § (3) és (4) bekezdésében szabályozott alapjog vonatkozásában állította. Ahhoz, hogy ez megállapítható legyen, előfeltétel, hogy a jogalkotó homogén csoportba tartozó jogalanyok tekintetében alkosson diszkriminatív szabályt. Az Alkotmánybíróság szerint a jelen esetben ez nem áll fenn. A készenléti jellegű beosztásban dolgozók esetében a Hjt. értelmező rendelkezéséből megállapíthatóan a beosztási feladat nem kíván állandó szolgálatteljesítést a szolgálat teljes időtartama alatt, hanem olyan igénybevétellel jár, amely részben lehetővé teszi az állomány tagjának pihentetését. Az R3. 44/A. §-a szerinti váltásos munkarend is csak oly módon értelmezhető, hogy a 12 vagy 24 órás szolgálatteljesítés nem jár folyamatos munkavégzéssel, a szolgálati feladatok ellátása között lehetőség van a pihenésre. Az indítványozó hivatkozott arra, hogy minden katonai beosztásban vannak készenléti elemek, és ennek, valamint a tényleges munkavégzésnek az aránya személyenként, beosztásonként, időnként némileg változhat, de nem különíthető el élesen. Az Alkotmánybíróság megítélése szerint ennek a kifogásolt szabályozás alkotmányossága vonatkozásában azonban nincs jelentősége, mivel a munkáltatói jogkör gyakorlójának a feladata, hogy a beosztások kialakítása és a szolgálati feladatok kiadása során érvényre juttassa a jogszabályi előírásokat (úm. a nem készenléti jellegű beosztásban dolgozó katonát ténylegesen munkára igénybe vegye a heti 40 órás szolgálatteljesítési ideje alatt, míg ha a katona napi munkavégzésébe rendszerint hosszabb-rövidebb pihenőidők ékelődnek be, akkor készenléti jellegű beosztásba helyezze). Erre tekintettel az Alkotmány 70/A. §-át a Hjt. 91. § (2) bekezdése nem sérti.

1.2. Az indítványozó az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdése alapján azért kifogásolta a Hjt. 91. § (2) bekezdését, mert az abban megfogalmazott szolgálatteljesítési idő már önmagában olyan magas, hogy sérti a katona pihenéshez való jogát.

A Hjt. kifogásolt szabálya közvetlenül nem a pihenőidőre, hanem a munkaidőre vonatkozik, ám mivel a kettő szorosan összefügg egymással, a munkaidőt meghatározó rendelkezés szükségszerűen kihat a pihenőidőre.

Az Alkotmánybíróság korábbi határozataiban már foglalkozott a 70/B. § (4) bekezdésében foglalt pihenéshez való joggal. Ezekben megállapította, hogy az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdése alapvető jogként fogalmazza meg a pihenéshez, a szabadidőhöz, a fizetett szabadsághoz való jogokat [1403/B/1991. AB határozat, ABH 1992, 493, 494.; 1005/B/1996. AB határozat, ABH 1998, 939, 940.; 1030/B/2004. AB határozat, ABH 2005, 1307, 1311.; 72/2006. (XII. 15.) AB határozat, ABH 2006, 819, 840.; 74/2006. (XII. 15.) AB határozat, ABH 2006, 870, 875.].

A 74/2006. (XII. 15.) AB határozatban az Alkotmánybíróság a pihenéshez és a rendszeres fizetett szabadsághoz való joggal összefüggésben kifejtette: „Az 1030/B/2004. AB határozatában az Alkotmánybíróság a pihenéshez való jogot a munkához való jog lényeges összetevőjeként értelmezte, utalt továbbá az Alkotmánybíróság több határozatában tett megállapítására, amely szerint – az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdésén túlmenően – az Alkotmánynak nincs olyan rendelkezése, amely a pihenéshez való jog konkrét módjait, illetve feltételeit ugyanilyen módon írná elő. (ABH 2005, 1307, 1311.)” (ABH 2006, 870, 875.)

E határozatában az Alkotmánybíróság rögzítette, hogy a pihenéshez való jog – miként a rendszeres fizetett szabadsághoz való jog is – célja a rendszeres munkavégzés során elhasznált erőforrások, a fizikai és szellemi energia pótlásának, a munkavállalók regenerálódásának biztosítása. A rendszeres fizetett szabadságoz való jog alkotmányi szabályozása azonban – a pihenéshez való joghoz képest – konkrétabb követelményeket állít a törvényhozó elé. A pihenéshez való jog garanciáinak meghatározása során a jogalkotó szabadsága nagyobb, ez utóbbi jog a munka világában érvényre juttatható többféle módon is: a munkavégzési kötelezettség időbeni korlátait (pl. a munkaidőt, pihenőidőt, valamint a különböző munkaidő-kedvezményeket) meghatározó szabályok megalkotásával. (ABH 2006, 870, 875–876.)

A pihenéshez való jog érvényesülése szempontjából nem vizsgálhatók izoláltan a munkaidőre és a pihenőidőre (szabadságra, munkaidő-kedvezményre) vonatkozó szabályok, miután azok együttese határozza meg, mennyi időt tölt az alkalmazott munkahelyi kötelezettségeinek teljesítésével, és mennyi ideje marad a pihenésre. Magából az Alkotmányból nem vezethető le közvetlen következtetés a napi/heti/havi/éves munkaidő és pihenőidő mértékére, arányára vonatkozóan, és nem vezethető le a 40 órás, vagy ettől eltérő munkahét sem. A pihenéshez való jog sérelme így akkor állapítható meg, ha a munkaidőre és a pihenőidőre vonatkozó rendelkezéseket figyelembe véve a jogszabály lehetőséget nyújt a munkáltatónak arra, hogy a munkavállalót a regenerálódáshoz szükséges megfelelő idő biztosítása nélkül vegye igénybe munkára. Ez különösen akkor fordul elő, ha az igénybevétel folyamatosan hosszabb időn keresztül fennáll(hat) ezt ellensúlyozó pihenőidő nélkül.

Az Alkotmánybíróság megítélése szerint a Hjt. 91. § (2) bekezdése nem sérti a pihenéshez és a szabadidőhöz való jogot. A készenléti jellegű beosztásokban heti legfeljebb 54 órás munkaidő előírása – a Hjt. 91. § (1) bekezdésében foglalt rendelkezéshez hasonlóan – korlátját képezi a szolgálatot teljesítő katonák munkaereje korlátlan (túlzott) igénybevételének, s mint ilyen a pihenéshez való jog garanciájának tekinthető. Bár ez a 40 órás főszabályhoz képest az állomány tagjára nézve hátrányosabbnak tűnik, figyelemmel kell lenni a készenléti jellegű beosztás természetére. Ennek ugyanis fogalmi eleme, hogy az állomány tagja a szolgálatteljesítési idő egy részét nem munkával, hanem pihenéssel tölti, mely alatt – ha nem is teljesen, de – regenerálódhat. Az, hogy ilyen beosztásban a heti munkaidő az általánoshoz képest annak kb. egyharmadával hosszabb időtartamban is meghatározható, nem eredményezi az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdésének sérelmét.

1.3. Az indítványozó az Alkotmány 70/D. §-a alapján is kérte a Hjt. 91. § (2) bekezdésének megsemmisítését. Az Alkotmány 70/D. §-a szerint a Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez, melyet az állam a munkavédelem, az egészségügyi intézmények és az orvosi ellátás megszervezésével, a rendszeres testedzés biztosításával, valamint az épített és a természetes környezet védelmével valósít meg. Az indítványozó szerint a nem megfelelő pihenőidő, a regeneráció hiánya folytán rövidtávon fokozott balesetveszélyt jelent, hosszabb távon pedig az egészségkárosodás kockázatát hordozza magában. Emiatt sérül a lehető legmagasabb szintű egészséghez való jog.

Az Alkotmánybíróság megállapította, hogy a megjelölt alkotmányos rendelkezés és a támadott szabály között az indítványozó által felhozott alkotmányjogi összefüggés nem áll fenn. Az egészség megőrzése, helyreállítása számos tényezővel áll kapcsolatban, melyekre a 70/D. § (2) bekezdése is utal. A lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez való jog egyik speciális, kifejezetten a munkavégzéssel összefüggő aspektusa ugyanakkor az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdésében fogalmazódik meg. Miként arra az Alkotmánybíróság fent már rámutatott, a munkához való jog szerves részét képezi a pihenéshez való jog, melynek célja alapvetően a rendszeres munkavégzés során elhasznált erőforrások, a fizikai és szellemi energia pótlásának, a munkavállalók regenerálódásának biztosítása. Vagyis a pihenőidő a munkaképesség, s ennek részeként az egészség megőrzését szolgálja. Ennek érvényesülését garantálják a munkaidőt meghatározó (korlátozó), s ezáltal a megfelelő pihenőidőt biztosító előírások. Az indítványozók által felhozott azon érvek, melyek szerint a pihenőidő elégtelensége folytán sérül az egészséghez való jog, lényegében tehát nem az Alkotmány 70/D. §-ával, hanem a 70/B. § (4) bekezdésével hozhatók összefüggésbe. Ezért az Alkotmánybíróság a Hjt. 91. § (2) bekezdése alkotmányellenességének megállapítására és megsemmisítésére irányuló indítványt az Alkotmány 70/D. §-ával összefüggésben elutasította.

2. Az indítványozó szerint sérti a pihenéshez való jogot a szolgálatteljesítési időnek több havi, illetve éves keretben történő meghatározása. Ezért kérte a Hjt. 91. § (3) bekezdésében a „vagy éves” szövegrészének, illetve a 91. § (4) bekezdésének megsemmisítését.

A Hjt. általános szabálya alapján a heti szolgálatteljesítési idő 40 óra. A szolgálatteljesítési idő azonban egyenetlenül is meghatározható, mely esetben a munkaidőkeretre vetítve kell teljesíteni átlagban a heti 40 órás szolgálatot. Ez a munkaidő-beosztás lehetőséget teremt a munkáltatónak arra, hogy az általa ellátott feladatokhoz jobban igazodó szolgálatteljesítési rendet alakítson ki. Az alkalmazott számára ez azt jelenti, hogy a munkaidőkereten belül egyes időszakban több munkát kell végeznie, s így kevesebb ideje marad a pihenésre, míg a többi időszakban fordítva. Amellett, hogy az alkalmazott fizikai és lelki egészsége, s így a biztonságos és hatékony munkavégzés bizonyos minimális pihenőidő rendszeres biztosítása mellett tartható fenn, a fokozottabb, hosszabb ideig tartó szolgálatteljesítés után nélkülözhetetlen egy hosszabb regenerálódási időszak beiktatása. Minél hosszabb a munkaidőkeret, annál nagyobb lehetőség van arra, hogy egyenetlen beosztásban kell szolgálatot teljesíteni, s előfordulhat,

hogy a fokozottabb igénybevételt csak aránytalan idő elteltével követi az azt ellensúlyozó pihenés. A munkavégzésre irányuló jogviszonyokat szabályozó törvények ezért is korlátozzák a munkaidőkeret terjedelmét, s csak kivételes esetben biztosítják kifejezetten hosszú munkaidőkeret alkalmazását.

A munkaidőkeret alkalmazása ugyanakkor nem vizsgálható önmagában az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdése vonatkozásában, mivel a pihenéshez való jogot a Hjt. más rendelkezései is biztosítani hivatottak. Így, jelentősége van annak, hogy a napi szolgálatteljesítési idő nem lehet hosszabb 12 óránál [Hjt. 92. § (1) bekezdés], az állomány tagját a napi szolgálai tevékenység befejezése és a másnapi szolgálatteljesítés megkezdése között legalább 8 óra pihenőidő illeti meg, melybe a szolgálati helyre és az onnan való visszautazás időtartama nem számít bele [Hjt. 93. § (4) bekezdés], az állomány tagját hetenként 2 pihenőnap illeti meg, melyet lehetőleg együtt kell kiadni [Hjt. 93. § (4) bekezdés], valamint hogy a katona a Hjt. 96–99. §-ai alapján alap- és pótszabadságra jogosult. Az Alkotmánybíróság megítélése szerint az Alkotmány 5. §-ában és 40/A. § (1) bekezdésében foglalt célok megvalósítása érdekében indokolható a szolgálatteljesítési idő többhavi, illetve éves keretben történő megállapítása, a szolgálatteljesítési időre, illetve a pihenőidőre, szabadságra vonatkozó egyéb rendelkezések figyelembevételével a korlátozás nem jelenti az alapjog aránytalan korlátozását. Ezért az Alkotmánybíróság a Hjt. 91. § (3) bekezdésében a „vagy éves” szövegrész, illetve 91. § (4) bekezdése alkotmányellenességének megállapítására irányuló indítványt elutasította.

3. A Hjt. 91. § (5) bekezdése értelmében a szolgálati viszonyt első alkalommal létesítők 14 hetet meg nem haladó alapkiképzésének időszakában, valamint az önkéntes tartalékos katonák esetében a szolgálatteljesítési időt a Hjt. rendelkezéseitől eltérően is meg lehet állapítani, ám nem lehet több, mint heti 60 óra. A pihenőidő ezen időszak alatt nem lehet kevesebb, mint 8 óra, és hetente egy pihenőnapot ki kell adni. Az indítványozó szerint ez sérti az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdését és 70/D. §-át.

3.1. Az alapkiképzés célja, hogy az állomány érintett része ez idő alatt megszerezze a műveleti körülmények közötti szolgálatteljesítéshez nélkülözhetetlen katonai ismereteket. Olyan kivételes igénybevételről van szó, amikor a pihenőidő korlátozása az egyébként érvényesülő szabályokhoz képest alkotmányosan indokolt. Ugyanakkor a törvény maga meghatározza azokat a garanciákat, amelyeknek ilyen esetben is érvényesülniük kell: azaz, hogy ez a megterhelőbb szolgálatteljesítés legfeljebb 14 hétig tarthat, és ilyenkor is biztosítani kell a legalább napi 8 órás pihenőt, valamint a heti egy pihenőnapot, a heti szolgálatteljesítési idő pedig legfeljebb 60 óra lehet. Az Alkotmánybíróság megítélése szerint – figyelemmel arra is, hogy ezek csupán a szolgálatteljesítés felső határát jelölik ki, s ettől a katona javára el lehet térni – a pihenéshez való jog nem sérül. További garanciát jelent a Hjt. 99. § (2) bekezdés második mondatában foglalt rendelkezés, melynek alapján a kiképzendő állomány tagja az alapkiképzés befejezése után közvetlenül 5 munkanap szolgálatmentességi időre jogosult.

A Hjt. 2. § (38) bekezdése értelmében az önkéntes tartalékos állomány tagja az a honvéd (rendfokozat nélküli), tisztesi, tiszthelyettesi, tiszti rendfokozatú katona, aki meghatározott ideig – szerződés alapján – önként vállalja a katonai szolgálatra rendelkezésre állást és a tényleges katonai szolgálatot. A Hjt. 47/A. § (2)–(3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az önkéntes tartalékos beosztásra történő felkészítésre első alkalommal legfeljebb 25 napra, a továbbiakban a szerződésben foglalt időtartamig évente legfeljebb 15 napra hívható be. Ezen túl az önkéntes tartalékos 3 évente egyszer, legfeljebb 6 hónap tényleges szolgálatra behívható. A tényleges szolgálat időtartama a (4) bekezdés alapján az érintett beleegyezésével meghosszabbítható.

Az önkéntes tartalékos állomány szolgálatteljesítése szintén különleges formája a munkavégzésnek. Ebben a jogviszonyban nem a jövedelemszerző tevékenység dominál, hanem a honvédelmi és a nemzetközi szerződésben vállalt kötelezettségek teljesítésében való közreműködés, az arra való felkészülés, s ennek keretében a szükséges katonai ismeretek fenntartása, fejlesztése. Ez indokolja a koncentráltabb, megterhelőbb igénybevételt, mely ugyanakkor az alapkiképzésben résztvevőkkel összefüggésben is megfogalmazott korlátok között marad. Az önkéntes tartalékos katonák viszonylag rövid szolgálatteljesítési ideje és az említett korlátok miatt a pihenéshez való jog sérelme nem állapítható meg.

A fentiekre tekintettel az Alkotmánybíróság az indítványt az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdésével összefüggésben elutasította.

3.2. Az Alkotmánybíróság elutasította az indítványt a 70/D. §-ban foglalt egészséghez való joggal kapcsolatosan is, mivel a jelen határozat indokolásának IV/1.3. pontjában kifejtett okokból érdemi alkotmányossági összefüggés a támadott rendelkezés és az Alkotmány megjelölt szabálya között nem állapítható meg.

4. Az indítványozó az Alkotmány 70/A. §-a, 70/B. § (2), (3) és (4) bekezdése, valamint 70/D. §-a alapján támadta a Hjt.-nek a 24 órás őr-, ügyeleti és lakáson kívül teljesített készenlét után járó pihenőidőre vonatkozó szabályait. Korábbi indítványában az Alkotmány 54. § (1) bekezdésének sérelmét is állította, ám mivel későbbi indítványában ilyen tartalmú kérelmet már nem terjesztett elő, az Alkotmánybíróság ebben a tekintetben az alkotmányossági vizsgálatot mellőzte.

A kifogásolt rendelkezések értelmében a 24 órás őr- és ügyeleti szolgálat után egy nap pihenőidőt, a pihenőnapon és a munkaszüneti napon teljesített szolgálat után ezen túlmenően még egy szabadnapot kell biztosítani. A legalább 24 órás lakáson kívül teljesített készenléti szolgálat első 24 órája után egy nap, ezen túl 48 óránként további egy-

egy nap szabadnapot kell biztosítani. Amennyiben a lakáson kívül töltött készenlét legalább egyik napja pihenő- vagy munkaszüneti napra esik, azért még egy szabadnapot kell biztosítani. Az állomány külföldi szolgálatot ellátó tagjai részére a külföldi szolgálati helyen teljesített 24 órás őr- és ügyeleti szolgálat után egy nap pihenőidőt kell biztosítani, készenléti szolgálat után viszont sem pihenőidő, sem szabadnap nem jár. [Hjt. 92. § (3) bekezdés] Az ügyeleti, őr- és készenléti szolgálat nem minősül túlszolgálatnak. [Hjt. 94. § (1) bekezdés második mondata]

A Hjt. 2. §-ában foglalt értelmező rendelkezések rögzítik, mi minősül őrszolgálatnak, ügyeletnek, illetve lakáson kívül eltöltött készenlétnek. Eszerint az őrszolgálat olyan kötött formájú fegyveres szolgálat, amelyben az állomány tagjának feladata objektumok, javak, illetve személyek őrzése és védelme vagy fogva tartott személyek szökésének megakadályozása [(36) bekezdés]; az ügyelet a szolgálatadás olyan sajátos formája, amelyben az állomány tagja a pihentetés biztosítása mellett, a szolgálatvezénylésben meghatározott ideig, az állományilletékes parancsnok által meghatározott helyen a teljesítésre vonatkozó jogszabály és belső rendelkezés szerinti feladatokat látja el [(35) bekezdés], míg a lakáson kívül eltöltött készenlét lényege, hogy az állományilletékes parancsnok az állomány tagját az állományilletékes parancsnok által meghatározott helyen és ideig történő rendelkezésre állásra kötelezi [(34) bekezdés].

Az őrszolgálat tekintetében a Magyar Honvédség Szolgálati Szabályzatának kiadásáról szóló 24/2005. (VI. 30.) HM rendelet (a továbbiakban: Szolgálati Szabályzat) 377. pontja úgy rendelkezik, hogy a felállított őröket az őrszolgálati okmányokban meghatározott időközönként kell váltani. Kivételes esetben, az őrök éberségét károsan befolyásoló körülmények között az őrök váltási ideje a laktanya- (helyőrség-) ügyeletes parancsa alapján rövidebb is lehet. A 389. és 390. pont pedig szabályozza, hogy a pihenőidőben lévő katonák miként pihenhetnek (alhatnak). Járőr tekintetében a Szolgálati Szabályzat 557. pontja rögzíti, hogy a 24 órából a ténylegesen járőrözésre fordított idő 16 óránál több nem lehet. Kettő-négy órás járőrözés után 1–2 óra pihenő jár. Az ügyeleti szolgálat tekintetében maga a Hjt. fogalmazza meg, hogy a szolgálatadás folyamán a katona pihenhet.

Mindegyik szolgálat esetében közös, hogy a szolgálatteljesítés 24 órás időtartamában nem történik folyamatos munkavégzés, a katonának ezen idő alatt lehetősége van a pihenésre is.

A 24 órás őr-, ügyeleti és lakáson kívül töltött készenléti szolgálat, valamint a beosztás szerinti „rendes” szolgálatteljesítés munkajogi szempontból elkülönül egymástól. A „rendes” szolgálatteljesítés beosztásban, a munkaköri leírásban foglalt feladatok ellátásával, míg a szolgálatba vezénylés a beosztás ellátása mellett, meghatározott szolgálati feladat elvégzésére történik. Az indítványozó szerint – figyelemmel arra, hogy a Hjt. 92. § (3) bekezdésében szabályozott speciális szolgálatadási formákban a katona folyamatosan nagy intenzitású munkát végez – a 24 órás szolgálat lényegében háromszor 8 óra szolgálatteljesítésnek minősül. Azaz az adott napra eső 8 órás szolgálatteljesítés mellett további 16 órát dolgozik, mely meglátása szerint valójában túlszolgálatnak minősül. A törvény kifejezett rendelkezése folytán [Hjt. 94. § (1) bekezdésének második mondata] ugyanakkor ezek a szolgálatok nem minősülnek túlszolgálatnak. Az indítványozó szerint diszkriminatív, hogy a pihenőidőre való jogosultság és az ellentételezés szempontjából különbséget tesznek a katonák között aszerint, hogy őr-, ügyeleti, illetve készenléti szolgálat vagy a Hjt. szerinti túlszolgálat keretében végeznek túlmunkát.

Az Alkotmánybíróság a Hszt. hasonló rendelkezésének (87. §) az Alkotmány 70/B. § (2) és (3) bekezdése alapján történő vizsgálata során hangsúlyozta, hogy személyek közötti diszkriminációról csak akkor lehet szó, ha valamely személyt, vagy embercsoportot más, azonos helyzetben lévő személyekkel vagy csoporttal történt összehasonlításban kezelnek hátrányosabb módon (1043/B/1992. AB határozat, ABH 1994, 744, 745.). Az Alkotmánybíróság rámutatott arra is, hogy a fentiek önmagukban még nem eredményeznek alkotmányellenességet. Ennek eldöntéséhez további két kérdést kell megvizsgálni. Egyrészt a szabályozás által érintett jogalanyok körét abból a szempontból, hogy azok összehasonlítható helyzetben vannak-e, másrészt pedig azt, hogy a közöttük történő jogalkotói különbségtételnek van-e alkotmányos indoka. (191/B/1992. AB határozat, ABH 1992, 592, 593.; 1043/B/1997. AB határozat, ABH 1998, 800, 802.) Az Alkotmánybíróság az Alkotmány 70/B. § (2) és (3) bekezdésében rögzített alapjogok sérelmét nem találta megállapíthatónak, mivel a vizsgált rendelkezés nem azonos csoportba tartozó személyek közötti különbségtételt valósított meg. A jogalkotó a túlszolgálatot végző, illetőleg az ügyeletet ellátó, azaz két különböző csoportba tartozó munkavállalói kört azért javadalmazta más módon, mert annak jogalkotói indoka épp az eltérő feltételek melletti szolgálatteljesítés. (247/B/2000. AB határozat, ABK 2008. április, 571, 576.) Az idézett megállapítások megfelelően irányadók a jelen esetben is. Mivel a fent kifejtettek szerint az őr-, ügyeleti és készenléti szolgálatban a szolgálati idő egy részét az állomány tagja pihenéssel tölti, a jogalkotó indokoltan tehet különbséget a munka megszervezése, díjazása, pihenőidővel való ellentételezése tekintetében az egyéb, benne foglalt pihenéssel nem járó túlmunkavégzéshez képest. Így az, hogy az ügyeleti, őr- és készenléti szolgálat nem minősül túlmunkának, nem sérti az Alkotmány 70/A. §-át és 70/B. § (3) bekezdését. E szabály önmagában a pihenéshez való joggal sem ellentétes. Erre tekintettel az Alkotmánybíróság a Hjt. 94. § (1) bekezdés második mondata alkotmányellenességének megállapítására és megsemmisítésére irányuló indítványt elutasította.

Nem állapítható meg az Alkotmány 70/B. § (2) és (3) bekezdése alapján a Hjt. 92. § (3) bekezdésének alkotmányellenessége sem. Az Alkotmány 70/B. § (2) bekezdése az egyenlő munkáért egyenlő bér elvét, míg (3) bekezdése a végzett munka mennyiségének és minőségének

megfelelő jövedelemhez való jogot fogalmazza meg. Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint az Alkotmány 70/B. §-a helyes értelme szerint az általános diszkrimináció-tilalmat megfogalmazó 70/A. §-nak a munka világára vonatkoztatott konkretizálása. (137/B/1991. AB határozat, ABH 1992, 456, 459.) A munkával szerezhető megfelelő jövedelemhez való jog érvényesüléséhez pedig az Alkotmányból levezethetően nem feltétlenül szükséges az olyan tartalmú szabályozási rendszer, amely a személy által végzett munka mért eredményének függvényében határozza meg a munkabért. Nem következik olyan szabályozás kényszere sem, hogy a munkavégzési kötelezettség teljesítésének színvonala vagy intenzitása közvetlenül a munkabér járandóságra legyen kihatással. (913/B/1995. AB határozat, ABH 1997, 616, 617.)

A támadott rendelkezés nem az őr-, ügyeleti és készenléti szolgálat utáni bér/jövedelem meghatározásáról szól. A Hjt. 92. § (3) bekezdésében biztosított pihenőnap és szabadnap a 24 órás szolgálatnak csak részbeni ellentételezése. A Hjt. 114. § (1) bekezdése alapján a katonának készenléti pótlék, illetve ügyeleti díj is jár. E szabályok az állomány valamennyi tagjára mindenféle megkülönböztetés nélkül kiterjednek, így hátrányos megkülönböztetés nem valósul meg.

Kétségtelen, hogy szemben a „rendes" szolgálatteljesítéssel, illetve a túlszolgálattal, sem a 91. § (1)–(2) bekezdésében, sem a 94. § (2) bekezdésében szereplő időbeli korlátozások nem vonatkoznak az őr-, ügyeleti, illetve készenléti szolgálatra. A támadott rendelkezés azonban a pihenéshez való jog garanciájának minősül azáltal, hogy kötelezően előírja a 24 órás szolgálatokat követően egy pihenőnap kiadását, illetve a pihenőnapon és a munkaszüneti napon teljesített szolgálat után egy szabadnap biztosítását. További törvényi garanciát jelentenek a pihenőidővel kapcsolatosan megfogalmazott rendelkezések, mint a napi szolgálati tevékenység befejezése és a másnapi szolgálatteljesítés megkezdése között legalább 8 óra pihenőidő, a heti 2 pihenőnap, valamint a szabadságra vonatkozó rendelkezések.

Az őr-, ügyeleti és a lakáson kívüli készenléti szolgálat a honvédség tevékenységének elengedhetetlen részét képezi, a hadsereg ezek nélkül hatékonyan nem működtethető. A katona az állományba történő belépésével vállalja, hogy munkája ki fog terjedni az ilyen jellegű szolgálat-teljesítésre is, mely az átlagoshoz képest fokozottabb igénybevétellel, a pihenéshez való jognak jelentősebb korlátozásával jár. E korlátozás szükségessége az Alkotmánybíróság megítélése szerint az Alkotmány 5. §-ára és 40/A. §-ára figyelemmel indokolható, s a fent említett garanciákra tekintettel aránytalannak sem tekinthető. Ezért az Alkotmánybíróság a Hjt. 92. § (3) bekezdése alkotmányellenességének a megállapítására és megsemmisítésére irányuló indítványt – az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdése vonatkozásában is – elutasította.

Mivel a támadott rendelkezés és az Alkotmány 70/D. §-a között az indítványozó által állított alkotmányjogilag értékelhető összefüggés nem áll fenn, az Alkotmánybíróság az indítványt az egészséghez való jog vonatkozásában is elutasította.

5. Az indítványozó az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdése és 70/D. §-a alapján támadta a Hjt. 93. § (4) bekezdésében foglalt szabályt, melynek értelmében az állomány tagját a napi szolgálati tevékenység befejezése és a másnapi szolgálatteljesítés megkezdése között legalább 8 óra pihenőidő illeti meg, amelybe nem számít bele a lakásról a szolgálati helyre és az onnan való visszautazás időtartama. Meglátása szerint, ha e szabályt huzamosan alkalmazzák, nem teszi lehetővé a regenerálódást és a családdal való kapcsolattartást, valamint sérül a testi és lelki egészséghez való jog.

A támadott rendelkezés tartalmában valójában a pihenéshez való jog garanciájának minősül, az indítványozó tulajdonképpen a rövidségét kifogásolja. Kétségtelen, hogy más foglalkoztatási törvényekhez képest, ahol ez az időtartam jellemzően 11 óra, a 8 óra kevesebb. Ám szem előtt kell tartani, hogy e szabály csak a pihenőidő minimális tartamát határozza meg, az ennél hosszabb is lehet. Emellett itt sem szabad elvonatkoztatni a munkaidővel és a pihenőidővel kapcsolatos egyéb rendelkezésektől. Így különösen figyelemmel kell lenni a heti szolgálatteljesítési időre, valamint azon szabályra, mely előírja, hogy a napi szolgálatteljesítési idő – a részben vagy egészben őr-, ügyeleti és készenléti jellegű szolgálati beosztásokat kivéve – 4 óránál rövidebb és 12 óránál hosszabb nem lehet.

Az Alkotmánybíróság megítélése szerint a katonák pihenéshez való jogának korlátozása a honvédség sajátos feladataira és működési rendjére figyelemmel alkotmányosan indokolható, s aránytalannak sem minősül. Ezért az Alkotmánybíróság az indítványt a 70/B. § (4) bekezdése vonatkozásában elutasította. Érdemi összefüggés hiánya miatt az Alkotmánybíróság – a jelen határozat indokolásának IV/1.3. pontjában kifejtett okokból – elutasította az indítványt az Alkotmány 70/D. §-a tekintetében is.

6. A pihenéshez, valamint a testi és lelki egészséghez való jogot sérti az indítványozó szerint a Hjt. 93. § (6) bekezdése, mert az szolgálati érdekből lehetővé teszi a heti pihenőnapok havonta összevontan történő kiadását. A szolgálati érdek viszont túlzottan általános, így e szabály gyakorlatilag bármikor alkalmazható. A Hjt. nem definiálja, mi minősül szolgálati elfoglaltságnak, de lényegében a munkaköri leírásban foglalt feladatok teljesítésére, az őr-, ügyeleti és készenléti szolgálati feladatok ellátására, a gyakorlatokon való részvételre utal. Kétségtelen, hogy a heti megosztásban biztosított 2 naphoz képest az összevontan kiadott pihenőnapok hátrányosabban érintik az állomány tagját, ám ez a szolgálati jogviszony specifikumával, a honvédség sajátos feladataival és működési rendjével indokolható. Amiatt, hogy havonta viszont mindenképpen ki kell adni az addig elmaradt pihenőnapokat, aránytalannak sem tekinthető. Az Alkotmánybíróság az indítványt az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdése vonatkozásában ezen indokok alapján, míg a 70/D. § vonatkozásában érdemi összefüggés hiányában elutasította.

7. A Hjt. 93. § (7) bekezdése akként rendelkezik, ha az éves kiképzési tervekben meghatározott gyakorlat egyik napja vagy napjai pihenő- vagy munkaszüneti napra esnek, azokat azonos számú szabadnappal kell ellentételezni. Az indítványozó azt kifogásolja, hogy szabadidő-ellentételezés csak a hétvégén végrehajtott gyakorlatért van, a hétköznap végrehajtott gyakorlatokért pedig akkor sincs, ha azok akár 10 órával is túlnyúlnak a „rendes" munkaidőn.

7.1. Miként arra az indítványozó is rámutat, a gyakorlat célja az, hogy a katonát felkészítse a valódi harcászati tevékenységek során előforduló szélsőséges helyzetekre mind fizikai, mind pszichés szempontból. Így ezen időszak alatt természetszerű, hogy a katona kevesebb pihenőidővel számolhat. A gyakorlat több napig, akár több hétig elhúzódhat, tényleges tartama katonai szervezetenként nagyon különbözik. Szükségképpen magában foglalja az ezen időszakokra eső pihenőnapokat és munkaszüneti napokat is, melynek ellentételezéseként jogosult a katona azonos számú szabadnapra. A 94. § (1) bekezdése értelmében a gyakorlaton való részvétel ugyanakkor nem minősül túlszolgálatnak, de a 99. § (2) bekezdése alapján a legalább 14 napig tartó igénybevétel utáni pihentetés céljából a katonának legfeljebb 5 munkanap szolgálatmentességi idő engedélyezhető.

A gyakorlatokon való részvétel a katonák szolgálati viszonyának olyan specifikuma, mely – a Hszt. kivételével – más közszolgálatra nem jellemző, szükségképpeni eleme a katona „munkavégzésének". A gyakorlat ideje alatt a pihenőidő korlátozása az Alkotmány 5. §-ában és 40/A. § (1) bekezdésében megfogalmazott célokból indokolt. A hosszabb és megterhelőbb igénybevétel után megfelelő pihenőidő biztosítása ugyanakkor elengedhetetlen. Ezt biztosítja a pihentetés céljából engedélyezhető 5 munkanap szolgálatmentességi idő, illetve a kifogásolt szabályban foglalt szabadidő-ellentételezés, melyet legkésőbb 90 napon belül ki kell adni. Az Alkotmánybíróság megítélése szerint ezek megfelelően biztosítják a pihenéshez való jog érvényesülését, ezért az indítványt a 70/B. § (4) bekezdése vonatkozásában elutasította.

7.2. Az indítvány értelmében amiatt, hogy a gyakorlatokra nem a túlszolgálatra vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni, megvalósul a jogegyenlőség sérelme. Az indítványozó szerint indokolatlan és önkényes ez az eltérés a gyakorlat alatt teljesített szolgálat és a túlszolgálat pihenőidővel való ellentételezése között. Az Alkotmánybíróság megítélése szerint nem alkotmányellenes, ha a különböző jellegű munkavégzést a jogalkotó eltérően szabályozza. A katona szolgálati viszonyának szükségképpeni részét képezi a gyakorlatokon való részvétel, célja pedig a szélsőséges helyzetekben való helytállásra történő felkészülés, túlszolgálatra ezzel szemben tipikusan rendkívüli esetben kerül sor. A szabályból megállapíthatóan a rendelkezések egységesen vonatkoznak az állomány valamennyi tagjára, a túlszolgálatot teljesítő és a gyakorlaton részt vevő katonák azonban nem képeznek homogén csoportot. Ezért az Alkotmánybíróság az indítványt az Alkotmány 70/A. § (1) bekezdésével összefüggésben elutasította.

7.3. Az indítványozó szerint a támadott rendelkezés sérti az Alkotmány azon rendelkezését is, mely szerint minden dolgozónak joga van olyan jövedelemhez, amely megfelel végzett munkája mennyiségének és minőségének. Ennek alátámasztásaként arra hivatkozott, hogy a pihenőidővel nem kompenzált többletmunkavégzést meglátása szerint legalább távolléti díjnak megfelelő összegű többletdíjazással kellene kompenzálni.

Miként arra az Alkotmánybíróság jelen határozatában már utalt, kialakult gyakorlata szerint a munkával szerezhető megfelelő jövedelemhez való jog érvényesüléséhez az Alkotmány rendelkezéseiből levezethetően nem feltétlenül szükséges az olyan tartalmú szabályozási rendszer, amely a személy által végzett munka mért eredményének függvényében határozza meg a munkabért. Nem következik az olyan szabályozás kényszere sem, hogy a munkavégzési kötelezettség teljesítésének színvonala vagy intenzitása közvetlenül a munkabér járandóságra legyen kihatással. (913/B/1995. AB határozat, ABH 1997, 616, 617.) A 630/B/2004. AB határozatban a Hszt. túlszolgálatra vonatkozó rendelkezéseinek vizsgálata körében az Alkotmánybíróság azt is hozzátette, hogy az Alkotmány 70/B. § (3) bekezdésében biztosított, a munka mennyiségének és minőségének megfelelő jövedelemhez való jognak a szolgálat teljesítése során általában kell érvényesülnie. (ABH 2006, 1596, 1599.)

Az Alkotmányból nem vezethető le, hogy a gyakorlatokon teljesített szolgálatot miként kell ellentételezni, s hogy a katonát a pihenőidővel nem kompenzált rész tekintetében a túlszolgálatra vonatkozó rendelkezések szerinti juttatások illetnék meg. A gyakorlatok körében teljesített szolgálatot és az azért járó juttatást az Alkotmány 70/B. § (3) bekezdésével összefüggésben a többi szabállyal együtt kell értékelni. Ennek során figyelemmel kell lenni arra, hogy az állomány tagjának az illetményén felül, s a kifogásolt szabály szerinti szabadnapok mellett engedélyezhető a már említett legfeljebb 5 munkanap pihenőidő, továbbá a katona – e szabadnapoktól és pihenőidőktől függetlenül – a Hjt. 114. § (1) bekezdés *i)* pontja alapján gyakorlati pótlékra jogosult. Az Alkotmánybíróság az Alkotmány 70/B. § (3) bekezdésének sérelmét nem találta megállapíthatónak, így az indítványt e vonatkozásában elutasította.

7.4. Az indítványozó a megfelelő pihenőidő hiánya miatt az Alkotmány 70/D. §-ának sérelmét is állította. Az Alkotmánybíróság a korábban kifejtettekkel összhangban alkotmányjogilag értékelhető összefüggés hiánya miatt ezt az indítványrészt elutasította.

8. A Hjt. 94. § (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az elrendelhető túlszolgálat tartama naptári évenként 300 óra, amely a miniszter által kiadott rendelkezésben további 50%-kal növelhető. Az indítványozó úgy véli, az, hogy a miniszter 50%-kal megnövelheti a túlszolgálat éves keretét, sérti a pihenéshez való jogot, valamint a lehető

legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez való jogot. Utalt az R1. 65/A. §-ára, melynek alapján a Hjt. 94. § (2) bekezdésében foglaltak figyelembevételével a naptári évenként teljesíthető túlszolgálat felső határa 450 óra. A miniszter tehát a kivételesnek tűnő szabályt rendeletével főszabállyá tette.

Az Alkotmánybíróság a Hszt. túlszolgálatra vonatkozó szabályait a 630/B/2004. AB határozatában már vizsgálta. (ABH 2006, 1596.) A Hjt.-nek a jelen ügyben támadott rendelkezése teljesen azonos a Hszt.-ben foglalt előírással. Ez utóbbival kapcsolatban az Alkotmánybíróság kifejtette, hogy a Hszt. 84. § (1) bekezdésében meghatározott szolgálatteljesítési idő heti 40 óra. A túlszolgálat maximális időtartamát a törvény naptári évenként 300 órában (az évi munkaidő 15 százalékát el nem érő mértékben) szabja meg, amely a miniszter által kiadott rendelkezésben emelhető 50 százalékkal, ekként maximális időtartama egy naptári évben nem haladhatja meg a 450 órát, vagyis az évi munkaidő 22 százalékát nem érheti el. (ABH 2006, 1596, 1599.) Az Alkotmánybíróság a pihenéshez való jog garanciájának tekintette a Hszt. 88. § (2) bekezdésében foglalt rendelkezést, mely nem teszi lehetővé a naptári évenként legfeljebb 150 óráig terjedő túlszolgálat díjazással történő ellentételezését, hanem kötelezővé teszi szabadnap kiadását. A Hjt. 95. § (1) bekezdése a Hszt. 88. § (2) bekezdéséhez hasonló szabályt tartalmaz, azaz előírja, hogy az állomány tagját évi 150 óráig terjedő túlszolgálatért szabadidő, azon felüli túlszolgálatért díjazás illeti meg. Az állományilletékes parancsnok a 150 órán belüli túlszolgálat díjazását is engedélyezheti, ha a szabadidő kiadása a szolgálat ellátását veszélyeztetné.

A túlszolgálat évi legfeljebb 450 órában történő maximálása maga is a pihenéshez való jog garanciáját jelenti, hisz korlátját képezi az ezt meghaladó igénybevételnek. E szabály felső korlátként érvényesül, s nem jelenti a túlszolgálat szükségképpeni elrendelését, melynek feltételeit a 94. § (1) bekezdése rögzíti. Figyelemmel arra is, hogy a túlszolgálatot emellett 150 óráig szabadidővel kell kompenzálni, a pihenéshez való jog aránytalan korlátozása nem állapítható meg, ezért az indítványt az Alkotmánybíróság az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdése vonatkozásában elutasította.

Az Alkotmánybíróság a 70/D. §-ra alapított indítványrészt is elutasította alkotmányjogilag értékelhető összefüggés hiányában.

9. Az indítványozó az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdése alapján sérelmezte a Hjt. 94. § (4) bekezdését. Ezen rendelkezés értelmében nem minősül túlszolgálatnak a külföldi szolgálatot ellátó személy más ország területén eltöltött heti tevékenységének 40 óra időtartamot meghaladó része, feltéve, ha azért a hazai illetményen túl külön díjazás (külföldi napidíj, devizaellátmány stb.) jár. A támadott rendelkezés alkotmányellenessége az indítványozó szerint abból fakad, hogy a Magyarországon szolgálatot ellátó katona a túlszolgálatért részben szabadidőt, részben díjazást kap, míg a szabadidőre külföldön nem jogosult.

A külföldi és a hazai szolgálat teljesítésének körülményei igen eltérőek lehetnek, ezért az ellentételezésüknek nem kell feltétlenül azonosnak lenniük. A túlszolgálatra vonatkozó szabályok emellett csak akkor nem alkalmazhatók, ha a külföldi szolgálatért a katona a hazai illetményén túl külön díjazásban részesül, munkája ezért ellentételezésre kerül: vagy külön díjazás formájában vagy a túlszolgálatra vonatkozó rendelkezések alapján. Önmagában az, hogy a jogalkotó a túlszolgálatra irányadó rendelkezések alkalmazását a külföldi szolgálatot ellátó katonák tekintetében nem rendeli alkalmazni, s helyette más ellentételezést alkalmaz, nem sérti a pihenéshez való jogot. Erre tekintettel a Hjt. 94. § (4) bekezdése nem sérti az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdését, ezért az indítványt az Alkotmánybíróság ebben a tekintetben elutasította.

10. Az indítványozó támadta az R1. azon rendelkezéseit, melyek kizárják, hogy az, aki készenléti pótlékban, illetve gyakorlati pótlékban részesül, túlszolgálati díjat (beleértve a szabadidőben történő megváltást is) kapjon. Ezért kérte az R1. 26. § (3) bekezdéséből, valamint 31. § (3) bekezdéséből a „túlszolgálati díjra (a szabadidőben történő megváltást is ideértve)" szövegrész megsemmisítését. Indokolásként a Hjt. 92. § (3) bekezdése alkotmányellenességével összefüggésben előadott érveire utalt. Ebből következően az indítványozó lényegében azért tartotta alkotmánysértőnek a megjelölt rendelkezéseket, mert meglátása szerint a készenlét, illetve a gyakorlat keretében teljesített szolgálat rendes munkaidőt meghaladó része tekintetében a túlszolgálatra vonatkozó rendelkezéseket kellene alkalmazni. A túlszolgálatért pedig azzal azonos tartamú szabadidő, illetve távolléti díj illetné meg az állomány tagját, melyet a támadott előírások kizárnak.

Az Alkotmánybíróság jelen határozata indokolásának IV/4. pontjában, illetve IV/7.2. pontjában kifejtette, hogy nem alkotmányellenes, ha a készenléti szolgálatnak, illetve a gyakorlatnak a „rendes" szolgálatteljesítési időt meghaladó részét nem a túlszolgálatra vonatkozó szabályok keretében kezeli a jogalkotó. A Hjt. rendszerében a készenlétért készenléti díj, illetve készenléti pótlék, míg a gyakorlaton való részvételért gyakorlati pótlék jár. Ezzel az R1. az ugyanazon szolgálatokért különböző jogcímen járó juttatások halmozásának kizárását célozza. Ezért az R1. 26. § (3) bekezdéséből, valamint 31. § (3) bekezdéséből a „túlszolgálati díjra (a szabadidőben történő megváltást is ideértve)" szövegrész nem sérti az Alkotmány 70/A. § (1) bekezdését, 70/B. § (3) bekezdését, 70/B. § (4) bekezdését és – érdemi alkotmányossági összefüggés hiánya miatt – 70/D. §-át. Az indítványt ezért az Alkotmánybíróság elutasította.

11. Az indítványozó kérelmet terjesztett elő az R2. 10. § (3) bekezdése, valamint (4) bekezdés második mondata alkotmányellenességének megállapítása és megsemmisítése iránt az Alkotmány 2. § (1) bekezdésének, 8. § (2) bekezdésének, 37. § (3) bekezdésének, 70/B. § (4) bekezdésének és 70/D. §-ának sérelmét állítva.

11.1. A 10. § (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a Hjt. 2. § (33) bekezdése szerinti műveleti területen teljesített külföldi szolgálat alatti őr-, járőr-, ügyeleti, készenléti szolgálat idejét, más szolgálatteljesítési időket és ezen szolgálatok után a pihenőidőt a Hjt. 91. § (5) bekezdésére figyelemmel a Hjt. rendelkezéseitől eltérően is meg lehet állapítani, de a pihenőidő nem lehet kevesebb az adott misszióra vonatkozó műveleti utasításban, nemzetközi szerződésben vagy más nemzetközi előírásokban foglalt, de legalább 8 órás időtartamnál.

Az Alkotmánybíróság megállapította, hogy az indítvány elbírálásának időpontjában az R2. kifogásolt szabályában hivatkozott műveleti terület fogalom-meghatározását nem a Hjt. 2. § (33) bekezdése, hanem (40) bekezdése tartalmazza. E kifejezés definíciója a rendeletalkotáskor még valóban a Hjt. 2. § (30) bekezdésében szerepelt, ám a honvédelmet érintő egyes törvények módosításáról szóló 2004. évi LXVI. törvény (a továbbiakban: Tv.) által végrehajtott módosítás eredményeként kikerült a Hjt.-ből. Később a Magyar Honvédség hivatásos és szerződéses állományú katonáinak jogállásáról szóló 2001. évi XCV. törvény, valamint a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvény kapcsolódó módosításáról szóló 2005. évi CXXIII. törvény iktatta be újra, immáron a Hjt. 2. § (40) bekezdésébe, a Htv. 204. § (1) bekezdés *g)* pontjára való utalással. Emellett a Tv. a Hjt. 91. § (5) bekezdését is módosította, egyúttal tartalmában hasonló rendelkezést a Hjt. 95/A. §-ba iktatott be. Az R2. 10. § (3) bekezdését tehát annak ellenére, hogy 2004 óta három alkalommal is módosították az R2.-t [28/2004. (XI. 8.) HM rendelet, 14/2006. (IV. 20.) HM rendelet, 42/2007. (XII. 23.) HM rendelet], nem hozták összhangba a Hjt. módosításaival.

Az Alkotmánybíróság gyakorlatában a jogállam nélkülözhetetlen eleme a jogbiztonság. A jogbiztonság az állam – s elsősorban a jogalkotó – kötelességévé teszi annak biztosítását, hogy a jog egésze, egyes részterületei és az egyes jogszabályok is világosak, egyértelműek, működésüket tekintve kiszámíthatóak és előreláthatóak legyenek a norma címzettjei számára. [9/1992. (I. 30.) AB határozat, ABH 1992, 59, 65.] Az a rendeleti jogalkotás, mely a törvényi szabályozás változását nem követi nyomon, s emiatt hivatkozásai pontatlanok, felveti a jogbiztonság részét képező normavilágosság kérdését. Az Alkotmánybíróság megítélése szerint amiatt, hogy a törvényi módosításokat a végrehajtási rendelet nem tükrözi, s ezért a rendelet huzamos időn keresztül téves törvényhelyekre hivatkozik, önmagában alkalmas az Alkotmány 2. § (1) bekezdése sérelmének megállapítására. Az Alkotmánybíróság ezért az R2. 10. § (3) bekezdését – a jogalkotónak megfelelő időt hagyva az újraszabályozásra – 2009. december 31. napjával megsemmisítette.

Az Alkotmánybíróság – gyakorlata szerint – az Alkotmány valamely rendelkezésébe ütközőnek talált és megsemmisített rendelkezés vizsgálatát az indítványozó által megjelölt egyéb alkotmányos rendelkezésekkel összefüggésben mellőzi. [44/1995. (VI. 30.) AB határozat, ABH 1995, 203, 205.; 4/1996. (II. 23.) AB határozat, ABH 1996, 37, 44.; 61/1997. (XI. 19.) AB határozat, ABH 1997, 361, 364.] Mivel az R2. 10. § (3) bekezdésének alkotmányellenességét az Alkotmánybíróság az Alkotmány 2. § (1) bekezdésével összefüggésben már megállapította, az Alkotmány 8. § (2) bekezdése, 37. § (3) bekezdése, 70/B. § (4) bekezdése és 70/D. §-a alapján a vizsgálatot mellőzte.

11.2. Az R2. 10. § (4) bekezdésének első mondata előírja, hogy a külföldi szolgálatot teljesítőknek hetente legalább egy pihenőnapot ki kell adni. A második mondat ezen főszabály alól fogalmaz meg kivételt: a műveleti területen történő szolgálat teljesítésekor a műveleti utasításban előírt szolgálatoknak a váltási, az állomány részleges távollétével vagy fel nem készítettségével járó időszakban történő biztosítása, illetve a készenléti vagy más minősített időszakban történő szolgálatteljesítés esetére.

Az indítványozó 2004-ben beadott indítványában azért kérte az egész bekezdés alkotmányellenességének megállapítását, mert ellentétesnek találta a Hjt. 92. § (3) bekezdésében és 93. § (5) bekezdésében foglalt szabállyal, ezáltal meglátása szerint sérül az Alkotmány 37. § (3) bekezdése. A 2007-ben kelt indítványban már csupán a második mondat megsemmisítését kérte, mert az aránytalanul korlátozza a pihenéshez való jogot. Az indítványozó szerint ezen esetek túlzottan tágan kerültek megfogalmazásra, melyből kifolyólag a műveleti területeken tulajdonképpen a kivétel válik főszabállyá. Utalt arra, hogy a heti pihenőnap akár a külszolgálat teljes ideje alatt is elmaradhat, mert e vonatkozásban a jogszabály semmiféle korlátot nem fogalmaz meg. Az Alkotmánybíróság a 2007-ben beadott indítványt tekintette irányadónak, így az abban foglaltaknak megfelelően folytatta le a vizsgálatot.

Az Alkotmánybíróság megítélése szerint lehetnek olyan rendkívüli helyzetek, amikor indokolt a heti legalább egy pihenőnaptól való eltérés. Ilyen helyzetek különösen műveleti területeken adódnak, s megoldásuk – figyelemmel a műveleti utasításban előírt szolgálatok teljesítésének kötelezettségére – nem szorítható minden esetben jogszabályi korlátok közé. Műveleti területnek a Hvt. 204. § (1) bekezdés *g)* pontja értelmében az a földrajzi terület és a felette levő légtér minősül, ahol a szemben álló felek konkrét fegyveres cselekményei megvalósulnak, vagy ennek veszélye fennáll, illetve a szemben álló felek fegyveres összeütközése miatt veszélyeztetett terület. Az R2. 10. § (4) bekezdése olyan jól körülhatárolt esetekben engedi meg a főszabálytól való eltérést, amikor indokolható a heti egy pihenőnap kötelező kiadásától való eltérés. A pihenéshez való jog korlátozása az elérni kívánt célhoz szükséges, az arányosságot nem lépi túl. Emiatt a támadott rendelkezés alkotmányellenessége nem állapítható meg. Az Alkotmánybíróság ezért az R2. 10. § (4) bekezdésének második mondata megsemmisítésére irányuló indítványt az Alkotmány 70/B. § (4) bekezdése vonatkozásában elutasította. Mivel a 70/D. §-sal a kifogásolt szabály nem áll érdemi alkotmányossági összefüggésben, e tekintetben az indítványt szintén elutasította.

12. Az indítványozó 2004-es indítványában kérte a Hjt. 91. § (5) bekezdésének megsemmisítését. Az indítvány benyújtását követően a támadott rendelkezést a Tv. hatályon kívül helyezte, helyette a törvényalkotó hasonló szövegezésű, de más tartalmú szabályt iktatott be a Hjt. 95/A. §-ába. Az Alkotmánybíróság felhívta az indítványozót, hogy a megváltozott körülményekre tekintettel nyilatkozzon, indítványát fenntartja-e, s ha igen, milyen tartalommal. Az indítványozó a felhívásra nem válaszolt.

Az Alkotmánybíróság a hatályon kívül helyezett jogszabály alkotmányellenességét fő szabályként nem vizsgálja (először: 335/B/1990/13. AB határozat, ABH 1990, 261, 262.). Erre utólagos normakontroll keretében csak az Abtv. 38. § (1) bekezdése szerinti bírói kezdeményezés, illetve a 48. § szerinti alkotmányjogi panasz alapján van mód, mivel ezekben az esetekben az alkalmazott jogszabály alkotmányellenességének megállapítása mellett a konkrét ügyben való alkalmazási tilalom kimondására is van lehetőség. A kialakult gyakorlat szerint azonban a hatályon kívül helyezett jogszabály helyébe lépő új rendelkezések tekintetében is lefolytatandó a vizsgálat akkor, ha a régi és az új szabályozás tartalmi azonossága megállapítható [pl. 335/B/1990. AB végzés, ABH 1990, 261, 262.; 32/2005. (IX. 15.) AB határozat, ABH 2055, 329, 333–334.; 519/B/2003. AB határozat, ABH 2005, 1182, 1184.; 26/2004. (VII. 1.) AB határozat, ABH 2004, 398, 406.; 2/2007. (I. 24.) AB határozat, ABH 2007, 65, 92.]. Mivel jelen ügyben e feltételek nem állnak fenn, az Alkotmánybíróság a Hjt. 95. § (1) bekezdése alkotmányellenességének megállapítása és megsemmisítése tárgyában az eljárást az Ügyrend 31. § *a)* pontja alapján megszüntette.

Figyelemmel arra, hogy az a rendelkezés, amivel összefüggésben az indítványozó mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség megállapítását kérte, a jelen határozat meghozatalakor már nem hatályos, s az indítványozó felhívás ellenére nem nyilatkozott indítványa fenntartásáról, az Alkotmánybíróság az eljárást ebben a tekintetben is megszüntette.

A határozat Magyar Közlönyben történő közzététele az Abtv. 41. §-án alapul.

Dr. Paczolay Péter s. k.,
az Alkotmánybíróság elnöke

Dr. Balogh Elemér s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Bragyova András s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Holló András s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Kiss László s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Kovács Péter s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Lenkovics Barnabás s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Paczolay Péter s. k.,
az Alkotmánybíróság elnöke,
az aláírásban akadályozott
dr. Lévay Miklós
alkotmánybíró helyett

Dr. Trócsányi László s. k.,
előadó alkotmánybíró

Alkotmánybírósági ügyszám: 355/B/2004.

IX. Határozatok Tára

A köztársasági elnök határozatai

A köztársasági elnök 76/2009. (VI. 30.) KE határozata

városi cím adományozásáról

A helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 94. § *b)* pontja alapján, az önkormányzati miniszter előterjesztésére

Baranya megyében:	Mágocs
Bács-Kiskun megyében:	Mélykút
Békés megyében:	Medgyesegyháza, Újkígyós
Borsod-Abaúj-Zemplén megyében:	Mezőkeresztes, Sajóbábony
Csongrád megyében:	Csanádpalota
Fejér megyében:	Rácalmás
Győr-Moson-Sopron megyében:	Beled
Jász-Nagykun-Szolnok megyében:	Jászkisér, Rákóczifalva
Pest megyében:	Budakalász, Tápiószele, Zsámbék
Somogy megyében:	Igal
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében:	Nyírmada, Vaja
Tolna megyében:	Gyönk, Nagymányok
Vas megyében:	Vép
Veszprém megyében:	Balatonkenese
Zala megyében:	Pacsa

nagyközségeknek a városi címet adományozom.

Ez a határozat 2009. július 1-jén lép hatályba.

Budapest, 2009. június 26.

Sólyom László s. k.,
köztársasági elnök

Ellenjegyzem:

Budapest, 2009. június 29.

Varga Zoltán s. k.,
önkormányzati miniszter

KEH ügyszám: XI-1/02333/2009.

A Kormány tagjainak határozatai

A miniszterelnök 36/2009. (VI. 30.) ME határozata

szakállamtitkár megbízatásának megszűnéséről

A központi államigazgatási szervekről, valamint a Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról szóló 2006. évi LVII. törvény 60. § (1) bekezdésében meghatározott hatáskörömben eljárva

dr. Garamhegyi Ábelt

a Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium szakállamtitkárát e tisztségéből

– 2009. június 30-ai hatállyal –

felmentem.

Bajnai Gordon s. k.,
miniszterelnök

A miniszterelnök 37/2009. (VI. 30.) ME határozata

az Egészségbiztosítási Felügyelet elnöke megbízatásának megszűnéséről

Az egészségbiztosítás hatósági felügyeletéről szóló 2006. évi CXVI. törvény 2. § (5) bekezdés *b)* pontja alapján megállapítom, hogy

dr. Kovácsy Zsombornak,

az Egészségbiztosítási Felügyelet elnökének e megbízatása és közszolgálati jogviszonya – lemondására tekintettel – 2009. június 30-ai hatállyal megszűnik.

Bajnai Gordon s. k.,
miniszterelnök

A miniszterelnök 38/2009. (VI. 30.) ME határozata

szakállamtitkár felmentéséről

A központi államigazgatási szervekről, valamint a Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról szóló 2006. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Ksztv.) 60. §-ában meghatározott hatáskörömben eljárva

– saját kérésére, nyugállományba helyezése miatt –

2009. december 29-i hatállyal

dr. Várfalvi Istvánt

a Pénzügyminisztérium szakállamtitkárát e tisztségéből

felmentem.

Bajnai Gordon s. k.,
miniszterelnök

A miniszterelnök 39/2009. (VI. 30.) ME határozata

címzetes főjegyzői cím adományozásáról

A köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény 30/B. § (1) bekezdése alapján – az önkormányzati és a Miniszterelnöki Hivatalt vezető miniszter együttes javaslatára –

Balázsné dr. Vástyán Krisztinának,
dr. Benda Dénesnek,
dr. Istvánfi Sándornak,
dr. Jáger Lászlónak,
dr. Kaczmarski Jánosnak,
dr. Král Lászlónak,
dr. Puskás Lászlónak,
dr. Sallai Árpádnak,
Soltész Attilának,
Szanyi-Nagy Józsefnének,
dr. Szemán Sándornak,
Varró Gyulánénak,
dr. Vaskó Ernőnek,
dr. Voller Erikának

– határozatlan időre – címzetes főjegyzői címet adományozok.

Bajnai Gordon s. k.,
miniszterelnök

A Magyar Közlönyt szerkeszti a Miniszterelnöki Hivatal, a Szerkesztőbizottság közreműködésével. A Szerkesztőbizottság elnöke: dr. Petrétei József. A szerkesztésért felelős: dr. Tordai Csaba. Budapest V., Kossuth tér 1–3.
Kiadja a Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó. Felelős kiadó: dr. Kodela László elnök-vezérigazgató.
Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6., www.mhk.hu. Telefon: 266-9290.
A papír alapon terjesztett Magyar Közlöny a kormányzati portálon közzétett hiteles elektronikus dokumentum CD-vel ellátott oldalhű másolata.
A Határozatok Tára hivatalos lap tartalma a Magyar Közlöny IX. részében jelenik meg.

Előfizetésben megrendelhető a Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadónál
Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6., 1394 Budapest 62. Pf. 357, vagy faxon 318-6668.
Előfizetésben terjeszti a Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó a Magyar Posta Zrt. közreműködésével.
Telefon: 235-4554, 266-9290/240, 241 mellék. Terjesztés: tel.: 317-9999, 266-9290/245 mellék.
Példányonként megvásárolható a Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6. szám alatti Közlönyboltban (tel.: 318-8411), illetve megrendelhető a kiadó ügyfélszolgálatán (fax: 318-6668, 338-4746, e-mail: kozlonybolt@mhk.hu) vagy a www.mhk.hu/kozlonybolt internetcímen.
2009. évi éves előfizetési díj: 151 452 Ft. Egy példány ára: 315 Ft 16 oldal terjedelemig, utána +8 oldalanként +270 Ft.

HU ISSN 0076—2407

09.1696 – Nyomja a Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó Lajosmizsei Nyomdája. Felelős vezető: Burján Norbert igazgató.

Előfizetési bankszámlaszám: MKB Bank 10300002–20377199–70213285