

A 172. MÓDOSÍTÁS ELŐLAPJA

**NEMZETKÖZI
SZABVÁNYOK ÉS
AJÁNLOTT ELJÁRÁSOK**

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

ANNEX 1.

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSRŐL SZÓLÓ EGYEZMÉNYHEZ

TIZENEGYEDIK KIADÁS – 2011. JÚLIUS

NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET

Az Annex 1. módosításainak jegyzéke		
	Hatálybalépés dátuma	Alkalmazás dátuma
Tizenegyedik kiadás (tartalmazza az 1-től 170-ig terjedő módosításokat)	2011. július 18.	2011. november 17.
171. módosítás (a Tanács által elfogadva 2013. február 25-én)	2013. július 15.	2013. november 14.
172. módosítás (a Tanács által elfogadva 2014. március 3-án) Helyettesítő oldalak: (xii), (xiii), 1-12, 1-13, 2-1, 2-3, 2- 4, 2-5, 2-15-től 2-21-ig, 2-23, 2-24, 2-34 és 5-1.	2014. július 14.	2014. november 13.

172. módosítás

a Nemzetközi szabványokhoz és ajánlott eljárásokhoz

SZEMÉLYI ALKALMASSÁG

(A Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény - Annex 1.)

1. Az Annex 1 (Tizenegyedik kiadás) a következő helyettesítő oldalakkal egészül ki a 2014. november 13-tól alkalmazandó 172. módosítás átvétele érdekében:

- | | |
|---|--------------|
| a) Oldalak: (xii) és (xiii) | — Előszó |
| b) Oldalak: 1-12, és 1-13 | — 1. fejezet |
| c) Oldalak: 2-1-től 2-5-ig, 2-15-től 2-24-ig, és 2-34 | — 2. fejezet |
| d) Oldal: 5-1 | — 5. fejezet |

2. A módosítás bejegyzését az (iii) oldalon kell rögzíteni.

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgy(ak)	Elfogadva Hatályos Alkalmazandó
159 (8. kiadás)	A szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel (PELT) 2., 3., és 4. ülése; 1983. november, 1985. április, 1986. május. Léginavigációs Bizottság.	A hajózó személyzeti tagok szakszolgálati engedélyezésével foglalkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) módosítása. A senior kereskedelmi pilóta – repülőgép, az ellenőrzött VFR jogosítás, a hajózó fedélzeti rádiós szakszolgálati engedély és a vitorlázó és ballon repülésoktató jogosítások eltörlése. Az 5700 kg maximális felszálló tömeg határvonal eltörlése és felváltása az engedélyezéshez szükséges személyzeti összetétel szerinti határvonallal. A helikopterekre vonatkozó minden előírás szabvány jogállásúra változtatása. A két-pilótás üzemelésre jogosított légijárművekre a típusjogosítás kiadási követelményeinek megszigorítása. Minden szakszolgálati engedély és jogosítás kiadási feltételének naprakésszé tétele. Repülésoktatási követelmények felállítás a magán-, a kereskedelmi-, a vitorlázó-, és a szabadon repülő ballon pilóta szakszolgálati engedélyekhez és a műszeres, illetve a repülés-oktató jogosításokhoz.	1988. március 28. 1988. július 31. 1989. november 16.
160	Léginavigációs Bizottság.	A légiforgalmi irányítókra, a légiforgalmi állomásüzemeltetőkre és a repülésüzemi tisztekre vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP-ok) módosítása.	1993. március 24. 1993. július 26. 1994. november 10.
161	Léginavigációs Bizottság.	A repülőgép karbantartó technikus/mérnök/szerelő személyekre vonatkozó szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) és a szakszolgálati engedélyükre vonatkozó előírások módosítása.	1997. március 10. 1997. július 21. 1998. november 5.
162	A különféle szerekekkel kapcsolatos munkahelyi visszaélések megakadályozásával foglalkozó munkacsoport (PSAWSG) 1., 2., 3., és 4. találkozója 1993. december, 1994. augusztus, 1995. január, 1995. május. Léginavigációs Bizottság.	A repülésben foglalkoztatott személyek által használt pszichoaktív szerekekkel kapcsolatos szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) módosítása.	1998. február 25. 1998. július 20. 1998. november 5.
163 (9. kiadás)	Repülésbiztonsági és Emberi Tényezőket Vizsgáló Bizottság (FSHFSG); 1995. május Látást és Színlátást Vizsgáló Bizottság (VCPSG); 1997. június - 1998. május Léginavigációs Bizottság.	Az Emberi Tényezők ismeretére vonatkozó követelmények, a látásra és színlátásra vonatkozó követelmények, a szakszolgálati engedélyben használatos nyelv, a Melléklet törlése.	2001. február 19. 2001. július 16. 2001. november 1.
164	A Közgyűlés 32. ülése, a MET Divízió találkozója (2002), Léginavigációs Bizottság.	Meghatározások módosítása; a megkívánt nyelvtudásra vonatkozó új előírások rádió-távbeszélőt használó repülőgép- és helikopterpilótákra, valamint a légiforgalmi irányítókra és légiforgalmi állomásüzemeltetőkre vonatkozóan; a légiforgalmi meteorológiai szakszemélyzet minősítésére és kiképzésére vonatkozó előírások Megjegyzéssel való kiegészítése, a légijármű karbantartó mérnökre vonatkozó Emberi Tényezők ismerettel kapcsolatos követelményeinek módosítása.	2003. március 5. 2003. július 14. 2003. november 27.
165	Léginavigációs Bizottság.	A típusjogosítás jóváhagyása a jogosultságoknak a repülés utazórepülési szakaszára történő korlátozásával.	2004. február 25. 2004. július 12. 2004. november 25.
166	Léginavigációs Bizottság; Orvosi Előírások Munkacsoport (MPSG); Szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel (FCLTP).	Az orvosi előírások módosítása; új előírások az oktatási/kiképzési szervezetekre vonatkozóan.	2005. február 21. 2005. július 11. 2005. november 24.

Módosítás	Forrás(ok)	Tárgy(ak)	Elfogadva Hatályos Alkalmazandó
167 (10. kiadás)	A Léginavigációs Bizottság tanulmányai; A szakszolgálati engedély kiadásával és a kiképzéssel foglalkozó Panel második ülése.	Módosított és új egészségügyi előírások a hajózó személyzet tagjai életkorának felső határára vonatkozóan; léghajókra és helyből felszálló repülőgépekre vonatkozó új személyi alkalmassági követelmények; a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély bevezetése; a jelenleg érvényes hajózó személyzet szakszolgálati engedélyére vonatkozó Szabványok részleteinek módosításai; a repülési szimulátor oktatóberendezésen történő kiképzés eszközeinek szerepére vonatkozó rendelkezések módosításai a szakszolgálati engedélyek és jogosítások különböző szintjei által megkívánt szakképzettség megszerzésében vagy fenntartásában.	2006. március 10. 2006. július 17. 2006. november 23.
168	A Léginavigációs Bizottság tanulmánya.	A módosítás az alábbiakat érinti: a) a radarbevezetés és távolkörzeti irányító jogosítás felváltása légtérellenőrző bevezetés és távolkörzeti irányító jogosításokkal, hogy tükrözze azt a tényt, hogy a légtérellenőrző rendszerek nem korlátozódnak a radarra; b) a légiforgalmi irányítókkal kapcsolatos emberi tényezők ismereteire vonatkozó követelmények harmonizálása az Annex 1. 167. módosításának részeként nemrégiben elfogadott, a hajózó személyzetre vonatkozó követelményekkel; c) a hajózó személyzet jóváhagyott kiképzésére vonatkozó meglévő Szabványok (Annex 1., 1.2.8. és 2. sz. függelék) alkalmazhatósága a légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyhez és jogosításokhoz szükséges jóváhagyott kiképzésre; és d) új rendelkezések az operatív környezetben oktatásban részesülő légiforgalmi irányító növendékekre vonatkozóan.	2007. február 23. 2007. július 16. 2007. november 22.
169-A	A Titkárság az Orvosi Előírások Munkacsoport közreműködésével	Módosítás, amely a repülésbiztonságot fenyegető jelenlegi repülés-egészségügyi kockázatok jobb kezelése érdekében új koncepciókat vezet be a repülés-egészségügy területén.	2009. március 2. 2009. július 20. 2009. november 19.
169-B	Titkárság	A biztonsághoz kapcsolatos harmonizált rendelkezések kidolgozására vonatkozó módosítás a Nemzeti Repülésbiztonsági Program végrehajtására és fenntartására vonatkozó keretrendszer bevezetésével 2010. november 18-tól.	2009. március 2. 2009. július 20. 2010. november 18.
170	Titkárság a Légiforgalmi Szakemberek Következő Generációja (NGAP) Munkacsoport és a Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (IATA) kiképzési és képesítési kezdeményezése (ITQI) segítségével	a) a légijármű-karbantartó technikus szakszolgálati engedélyhez szükséges tapasztalati követelményeknek való megfelelés alternatív módjának lehetővé tétele jóváhagyott, kompetencia-alapú kiképzési programok alkalmazása esetén; b) a jóváhagyott kiképzés és a jogosított kiképzési szervezet fogalommeghatározásának módosítása a megfogalmazásuk egyszerűsítése érdekében, valamint annak a követelménynek az új szabványokba történő áthelyezése érdekében, hogy a személyzet bizonyos kategóriáinak kiképzését jogosított kiképzési szervezetben kell végezni; c) bizonyos szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyzetre vonatkozó fenyegető jelenségek és hibakezelés (TEM) követelményeinek harmonizálása a repülőszemélyzet hajózó személyzet szakszolgálati engedélyére vonatkozó követelményekkel; d) a motoros légijárművek szakszolgálati engedélyezési követelményeire vonatkozó átállási előírások meghosszabbítása; és e) különböző szerkesztői módosítások.	2011. március 4. 2011. július 18. 2011. november 17.
171	A Repülésbiztonság-irányítási Bizottság (SMP) különleges ülése (SMP/SM/1)	A repülésbiztonsággal kapcsolatos biztonsági előírások átvétele az Annex 19-be.	2013. február 25. 2013. július 15. 2013. november 14.

<i>Módosítás</i>	<i>Forrás(ok)</i>	<i>Tárgy(ak)</i>	<i>Elfogadva Hatályos Alkalmazandó</i>
172	Titkárság	a) A nemzetközi kereskedelmi célú légiközlekedésben részt vevő pilóták életkorának felső határa; b) Rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzési rendelkezések; c) A nyelvtudási követelmények észszerősítése a tartalom változatlanul hagyása mellett; és d) A helyből felszálló repülőgép kategóriával kapcsolatos átmeneti előírások érvényességének meghosszabbítása.	2014. március 3. 2014. július 14. 2014. november 13.

Megjegyzés.— A fentiekben felsorolt érvényességi időtartamok a folyamodó arra az életkorára vonatkoznak, amikor az orvosi vizsgálatoknak aláveti magát.

1.2.5.2.6 Az orvosi vizsgálat halaszthatóságának körülményei. Ha a szakszolgálati engedély birtokosa a kijelölt egészségügyi felülvizsgálat helyszínétől távol tevékenykedik, az Engedélyező Hatóság döntése szerint az előírt újvizsgálat halasztható, feltéve, hogy ezt csak kivételesen alkalmazzák, és nem haladja meg az alábbi időtartamot:

- a) nem-kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében egyszeri hat hónapos időtartam;
- b) kereskedelmi tevékenységet végző légi jármű hajózó személyzeti tagja esetében két egymást követő három hónapos időtartam, feltéve, hogy mindkét esetben kedvező orvosi jelentést kapott a szóban forgó terület kijelölt egészségügyi felülvizsgálójánál végrehajtott vizsgálatot követően, vagy olyan esetekben, amikor ilyen személy nem áll rendelkezésre, akkor egy olyan orvos által elvégzett vizsgálat után, aki törvényes minősítéssel rendelkezik orvosi gyakorlat folytatására ezen a területen. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták;
- c) magánpilóta esetében egyetlen, de 24 hónapot meg nem haladó időtartam olyan esetben, amikor az orvosi vizsgálatot az azon a területen tevékenykedő, a Szerződő Állam által az 1.2.4.5. pontban meghatározottak szerint kijelölt vizsgáló orvos végezte el, ahol a kérelmező ideiglenesen tartózkodik. Az orvosi vizsgálatról szóló jelentést ahhoz az Engedélyező Hatósághoz kell eljuttatni, ahol a szakszolgálati engedélyt kiadták.

1.2.6 Az egészségügyi alkalmasság romlása

1.2.6.1 A jelen Annex-ben szereplő szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják szakszolgálati engedélyeik és a hozzá kapcsolódó jogosításokból eredő jogaikat, ha tudomásukra jut, hogy egészségi állapotuk bármilyen mértékben romlott, és ennek következtében az engedélyezett feladatkörök biztonságos és megfelelő ellátására esetleg képtelenné válhattak.

1.2.6.1.1 Ajánlás.— A Szerződő Államoknak biztosítaniuk kell, hogy a szakszolgálati engedély birtokosai egyértelmű iránymutatást kapjanak a repülésbiztonság szempontjából releváns egészségügyi állapotokról, valamint arról, hogy mikor kérjenek felvilágosítást vagy útmutatást az egészségügyi felülvizsgálótól vagy az Engedélyező Hatóságtól.

Megjegyzés.— A repülésbiztonság szempontjából releváns fizikai és mentális állapotokról és kezelésekről, amelyekről információt kell továbbítani az Engedélyező Hatóságnak, a Polgári Repülés Egészségügyi Kézikönyve (Doc 8984) tartalmaz útmutatást.

1.2.6.1.2 Ajánlás.— Minden egyes Szerződő Államnak a lehető legmesszebbmenően gondoskodnia kell arról, hogy egyetlen szakszolgálati engedély birtokosa se láthasson el a szakszolgálati engedélyben és a hozzá kapcsolódó jogosításban engedélyezett feladatköröket olyan időszakokban, amikor egészségügyi alkalmasságuk bármilyen okból olyan mértékben romlott meg, hogy az az Egészségügyi minősítés kiadását, vagy megújítását egyébként nem tenné lehetővé.

1.2.7 Pszichoaktív szerek használata

1.2.7.1 A jelen Annex-ben előírt szakszolgálati engedélyek birtokosai nem gyakorolhatják a szakszolgálati engedélyükhöz és a kapcsolódó jogosításokhoz kapcsolódó jogosultságokat, ha olyan pszichoaktív anyag hatása alatt állnak, amely miatt képtelenek lehetnek e jogosultságok biztonságos és megfelelő használatára.

1.2.7.2 A jelen Annex-ben felsorolt szakszolgálati engedélyek birtokosai problémát okozó káros szereket nem használhatnak.

1.2.7.3 Ajánlás.— A Szerződő Államnak a legmesszebbmenőkig gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes szakszolgálati engedély birtokosa, aki bármilyen problémás káros szert használ, felderítésre és eltávolításra kerüljön a biztonságot veszélyeztető, kritikus funkcióiból. A biztonság szempontjából a kritikus feladatkörbe való visszatérés sikeres kezelés esetén fontolóra vehető, vagy kezelést nem igénylő esetekben, ha a problematikus szerek használatával felhagyott, és megállapítást nyert, hogy feladatköre ellátása során nem valószínű, hogy veszélyeztetni a biztonságot.

Megjegyzés.— A Kézikönyv a légiközlekedési munkahelyeken történő problémás anyaghasználat megelőzéséről (DOC 9654) útmutatót tartalmaz a felderítés megfelelő módszereiről (amelyek biomechanikus ellenőrzést is magukban foglalhatnak, mint például mielőtt egy személy alkalmazására sor kerül, vagy alapos gyanú esetén, balesetet/incidenst követően, időszakosan és véletlenszerűen) továbbá más, megelőzést szolgáló témákról.

1.2.8 Jóváhagyott kiképzés és jogosított kiképzési szervezet

Megjegyzés.— A szakszolgálati engedély kiadásához szükséges képzettség sokkal gyorsabban és könnyebben szerezhető meg, ha a folyamodó egy szigorúan ellenőrzött, szisztematikus és folyamatos kiképzési tanfolyamon vesz részt, mely egy tervezett tantervre és tematikára épült fel. A tapasztalatra vonatkozó követelmények bizonyos fokú csökkentésére már történt rendelkezés jelen Szabványokban és ajánlott eljárásokban ismertetett bizonyos szakszolgálati engedélyek és jogosítások kiadásához, olyan folyamodó esetében, aki már egy jóváhagyott kiképzést sikeresen befejezett.

1.2.8.1 A jóváhagyott kiképzésnek olyan képzettségi szintet kell biztosítania, mely legalább egyenértékű az olyan személyzetre vonatkozó minimális képzettségi követelményekkel, aki ilyen jóváhagyott kiképzésben nem részesült.

1.2.8.2 Egy Állam által biztosított kiképzési szervezet jóváhagyása függ attól, hogy a folyamodó bizonyítja-e, hogy megfelel a jelen Annex 2. sz. függeléke követelményeinek, valamint az Annex 19. vonatkozó előírásainak.

1. *Megjegyzés. — Az Annex 19. olyan jogosított kiképzési szervezetekre vonatkozóan tartalmaz repülésbiztonság-irányítási rendelkezéseket, amelyek szolgáltatásaik nyújtása során ki vannak téve a légijárművek üzemeltetésével kapcsolatos biztonsági kockázatoknak. További útmutatást a Repülésbiztonság-irányítás Kézikönyv (SMM) (Doc 9859) tartalmaz.*

2. *Megjegyzés.— A kiképzési szervezet jóváhagyására iránymutatás található a Kiképzési Szervezetek Jogosítása Kézikönyvben (Doc 9841).*

1.2.8.3 Hajózó személyzet és légiforgalmi irányítók jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— Az 1.2.8.3. pontban figyelembe vett jóváhagyott kiképzés elsősorban az Annex 1. szerinti szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges jóváhagyott kiképzésre vonatkozik. Nem vonatkozik a szakszolgálati engedély vagy jogosítás első kiadása után az alkalmasság fenntartására vagy az üzemeltetési képesítés megszerzésére irányuló jóváhagyott kiképzésre, mint amilyen a légiforgalmi irányítók vagy a hajózó személyzet számára szükséges lehet, mint például az Annex 6.— Légijármű működtetése, I. rész — Nemzetközi Kereskedelmi Légiközlekedés — Repülőgépek, 9.3. pont, vagy III. rész — Nemzetközi üzemeltetés — Helikopterek, II. szakasz, 7.3. pont szerinti jóváhagyott kiképzés.

1.2.8.4 Légijármű szerelők kompetencia-alapú jóváhagyott kiképzését jogosított kiképzési szervezeten belül kell elvégezni.

Megjegyzés.— A légijármű szerelő (technikus /mérnök /műszerész) szakszolgálati engedélyre vonatkozó átfogó kiképzési program, beleértve a kompetencia különböző szintjeit, a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai — Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban található.

1.2.9 Nyelvtudás

1.2.9.1 Repülőgép, léghajó, helikopter és helyből felszálló repülőgép pilótáinak, a légiforgalmi irányítóknak és a légiforgalmi állomásüzemeltetőknek bizonyítaniuk kell, hogy beszélnek és értik a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet az 1. sz. függelékben meghatározott nyelvtudás szintjén.

1.2.9.2 **Ajánlás.**— *A hajózó mérnököknek és vitorlázó repülőgép pilótáknak, vagy szabadon repülő ballonok pilótáinak beszélniük és érteniük kell a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.*

1.2.9.3 A hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, bizonyítaniuk kell azt, hogy képesek beszélni és megérteni a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet.

1.2.9.4 Ajánlás.— A hajózó navigátoroknak, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, bizonyítaniuk kell, hogy olyan szinten értik és beszélnek a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelvet, melyet az 1. sz. függelék nyelvtudás követelményként meghatároz.

1.2.9.5 Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter, és helyből felszálló repülőgép pilóták, légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akiknek nyelvtudása nem éri el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával.

1.2.9.6 Ajánlás.— Mindazon repülőgép, léghajó, helikopter és helyből felszálló repülőgép pilótáknak, hajózó navigátoroknak a nyelvtudását, akiknek használniuk kell a légijármű fedélzeti rádiótelefonját, valamint azon légiforgalmi irányítók és légiforgalmi állomásüzemeltetők nyelvismeretét, akik nem érik el a Szakértői szintet (6. szint), időszakonként az előírásoknak megfelelően értékelni kell a jártassági szint egyénileg történő bizonyításával a következők szerint:

- a) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri az Operatív szintet (4. szint), három évenként legalább egyszer értékelni kell; és*
- b) mindazokat, akiknek bizonyított nyelvtudása eléri a Kiterjesztett szintet (5. szint), hat évenként legalább egyszer értékelni kell.*

1. Megjegyzés. — *Előírás szerű értékelés nem szükséges olyan folyamadók esetében, akik bizonyítják magas szintű nyelvtudásukat, például az az anyanyelvük, és akik magas szinten beszélnek a nyelvet bár az nem az anyanyelvük és olyan tájszólással vagy hangsúlyozással beszélnek, amelyet a nemzetközi légiforgalom közössége meg tud érteni.*

2. Megjegyzés. — *Az 1.2.9. pont előírásai hivatkoznak az Annex 10., II. kötet 5. fejezetére, ahol a rádió-távbeszélő kommunikációban használatos nyelv lehet az a nyelv, amelyet a földi állomás rendszerint használ, vagy az angol nyelv. Ezért a gyakorlatban lesznek olyan helyzetek, ahol a hajózó személyzet tagjainak csak azt a nyelvet szükséges beszélniük, amelyet a földi állomások rendszerint használnak.*

2. FEJEZET PILÓTA SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEK ÉS JOGOSÍTÁSOK

2.1 A pilóta szakszolgálati engedélyekre és jogosításokra vonatkozó általános szabályok

2.1.1 Az engedély kiadásának általános szabályai

2.1.1.1 Egy személy csak akkor tevékenykedhet parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként a légijárművek alábbi kategóriáinak bármelyikén, ha ezen személy egy olyan szakszolgálati engedély birtokosa, melyet a jelen fejezet követelményeinek megfelelően állítottak ki:

- repülőgép
- 4600 m³ feletti térfogattal rendelkező léghajó
- szabadon repülő ballon
- vitorlázó repülőgép
- helikopter
- helyből felszálló repülőgép.

2.1.1.2 A légijármű kategóriát magának a szakszolgálati engedély címének is tartalmaznia kell, vagy azt kategóriaajogosításként kell bejegyezni a szakszolgálati engedélybe.

2.1.1.2.1 Ha egy szakszolgálati engedéllyel már rendelkező pilóta további légijármű kategóriára kíván pilóta szakszolgálati engedélyt szerezni, az Engedélyező Hatóságnak az alábbiak egyike szerint kell eljárnia:

- a) vagy kibocsát egy újabb pilóta szakszolgálati engedélyt a korábbi szakszolgálati engedély birtokosa számára az újabb légijármű kategóriára; vagy
- b) az új kategóriaajogosítást bejegyzi az eredeti szakszolgálati engedélybe a 2.1.2. pont követelményeinek megfelelően.

Megjegyzés.— A kategóriaajogosításokra vonatkozó követelményeket a pilóták számára előírt engedélyezési feltételek tartalmazzák, olyan szintekben, amelyek megfelelnek a szakszolgálati engedély birtokosának adandó jogosításoknak.

2.1.1.3 A folyamodónak az adott szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz előírt követelményeket ki kell elégítenie az életkorra, a szakmai ismeretekre, a tapasztalatra, a repülő kiképzésre, a jártasságra és az egészségi alkalmasságra vonatkozóan, mielőtt bármilyen pilóta szakszolgálati engedélyt vagy jogosítást kiadnának részére.

2.1.1.3.1 Bármilyen pilóta szakszolgálati engedélyért vagy jogosításért folyamodónak az Engedélyező Hatóság által meghatározott módon bizonyítania kell, hogy megfelel mindazon, a szakmai tudásra és jártasságra vonatkozó követelményeknek, amelyeket az adott szakszolgálati engedélyhez vagy jogosításhoz előírtak.

2.1.1.4 Helyből felszálló repülőgép kategóriával kapcsolatos átmeneti előírások

2022. március 5-ig az Engedélyező Hatóság a helyből felszálló repülőgép kategóriájába tartozó légijármű típusjogosítását bejegyezheti a repülőgépre, vagy a helikoptere rendszerített pilóta szakszolgálati engedélybe. A szakszolgálati engedélyben a jogosításra vonatkozó bejegyzésnek jeleznie kell, hogy a légijármű a helyből felszálló repülőgép kategóriába tartozik. A helyből felszálló repülőgép kategóriára vonatkozó típusjogosítás megszerzéséhez szükséges kiképzést jóváhagyott kiképzés során kell elvégezni, figyelembe kell venni a folyamodó korábbi, repülőgépen vagy helikopteren szerzett tapasztalatait, és a kiképzésnek tartalmaznia kell a helyből felszálló repülőgép kategóriába tartozó légijármű üzemeltetésének minden lényeges szempontját.

2.1.2 Kategóriaajogosítások

2.1.2.1 Amikor bevezetik, a kategóriaajogosításoknak a 2.1.1.1. pontban felsorolt légijármű kategóriákkal kell azonosnak lenniük.

2.1.2.2 A kategóriaajogosítást nem kell bevezetni a szakszolgálati engedélybe akkor, ha magában a szakszolgálati engedély címében szerepel a kategória.

2.1.2.3 Bármely további kategóriaajogosításnak, amelyet a pilóta szakszolgálati engedélybe bevezettek, utalnia kell azon engedélyezési jogokra, melyeknek megfelelően a kategóriaajogosítást megadták.

2.1.2.4 Ha a pilóta szakszolgálati engedéllyel már rendelkező személy további kategóriaajogosítást kíván szerezni, akkor eleget kell tennie ezen Annex követelményeinek azon jogok tekintetében, amelyre a kategóriaajogosítást kérte.

2.1.3 Osztály- és típusjogosítások

2.1.3.1 A minősítő jogosításokat az egy pilótás üzemeltetésre hitelesített repülőgépekre kell meghatározni, és az alábbiakat kell tartalmaznia:

- a) egy-motoros/hajtóműves, szárazföldi;
- b) egy-motoros/hajtóműves, vízi;
- c) több-motoros/hajtóműves, szárazföldi;
- d) több-motoros/hajtóműves, vízi.

Megjegyzés.— Ezen pont előírásai nem zárják ki más minősítő jogosítások létrehozását a fenti alapfelosztás szerkezetén belül.

2.1.3.1.1 Ajánlás.— *A Szerződő Államok számára javasolt megfontolni minősítő jogosítás létrehozását azon helikopterek és helyből felszálló repülőgépek számára, amelyeket egy pilótás személyzettel történő üzemeltetésre engedélyeztek, és amelyeknek kiszolgálása, teljesítménye és egyéb jellemzői hasonlóak.*

2.1.3.2 Típusjogosítást kell létrehozni:

- a) minden egyes olyan légijárműre, amely üzemeltetéséhez a minimális személyzet legalább két pilótából áll a hatósági bizonyítványa szerint;

- b) egy pilótás személyzetre hitelesített helikopterre és helyből felszálló repülőgépekre, kivéve, ha a 2.1.3.1.1. pontban leírtaknak megfelelő minősítő jogosítást már kiadták számára; és
- c) bármilyen típusú légijárműre, amelynél az Engedélyező Hatóság azt szükségesnek tartja.

1. Megjegyzés. — Ahol közös típusjogosítást honosítanak meg, az csak olyan légijárműre vonatkozhat, amelynek az üzemeltetési eljárások, rendszerek és kezelés tekintetében hasonló tulajdonságai vannak.

2. Megjegyzés. — A vitorlázó repülőgépekre és a szabadon repülő ballonokra a minősítési és típusjogosítások követelményrendszerét még nem határozták meg.

2.1.3.3 Ha a folyamodó bizonyítja jártasságát és szakismeretét a pilóta szakszolgálati engedély első kiadásához, az adott légijármű típusának és osztályának megfelelő kategóriát és jogosítást a szakszolgálati engedélybe be kell vezetni.

2.1.4 Osztály- és típusjogosítást igénylő körülmények

2.1.4.1 A pilóta szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Állam az ilyen szakszolgálati engedély birtokosának csak akkor engedélyezheti repülőgépen, léghajón, helikopteren, vagy helyből felszálló repülőgépen parancsnokpilótaként vagy másodpilótaként való tevékenységet, ha a birtokos rendelkezik az alábbi felhatalmazással:

- a) a 2.1.3.1. pontban meghatározott megfelelő osztályjogosítással, vagy
- b) típusjogosítással, ha ezt a 2.1.3.2. pont előírásai megkövetelik.

2.1.4.1.1 Ha a típusjogosítást korlátozva adták ki másodpilótai tevékenység végzésének jogára, vagy a jogokat pilótaként kizárólag a repülési fázisra korlátozták, akkor ezt a korlátozást a jogosításba be kell jegyezni.

2.1.4.2 Az Engedélyező Hatóság a szakszolgálati engedély birtokosának a 2.1.4.1. pontnak megfelelő osztály-, vagy típusjogosítás helyett írásos külön engedélyt adhat ki gyakorló és próbarepüléshez, vagy meghatározott, különleges célú, bevételt nem eredményező és utasokat nem szállító repülésekre. Az engedély érvényességét az adott repülés végrehajtásához szükséges időtartamra kell korlátozni.

2.1.5 Az osztály-, és típusjogosítás kiadásának feltételei

2.1.5.1 Osztály jogosítás

A folyamodó a szakszolgálati engedélynek megfelelő szintű jártasságát abba az osztályba tartozó légijárművön köteles demonstrálni, amely osztályra jogosítást kíván szerezni.

2.1.5.2 Típusjogosítás a 2.1.3.2. a) pont szerint

A folyamodónak:

- a) megfelelő felügyelet mellett tapasztalatot kell szereznie a szóban forgó légijárművön és/vagy repülő szimulátorban, az alábbi eljárásokban:
 - a repülés minden fázisának szokványos repülési eljárásai és manőverei;
 - a berendezések, mint például a hajtómű, a rendszerek, és a váz meghibásodása és helytelen működése esetén követendő nem-szokványos és vészhelyzeti eljárások;
 - ha alkalmazható, szokványos, nem-szokványos és vészhelyzeti körülményekre vonatkozó műszerrepülési eljárások, ideértve a műszeres megközelítés, a megszakított megközelítés, a leszállás és a szimulált hajtómű-meghibásodás eljárásait;

— repülőgép kategória típusjogosításhoz, rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés; és

1. Megjegyzés. — *A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés eljárásai a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban találhatók.*

2. Megjegyzés. — *A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzésről a Repülőgépen előforduló rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó Kiképzés Kézikönyve (Doc 10011) nyújt útmutatást.*

3. Megjegyzés. — *A Repülési Szimulátorok Minőségi Kritériumainak ICAO Kézikönyve (DOC 9625) tartalmaz irányelveket a repülési szimulátorok jóváhagyásához a rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozóan.*

4. Megjegyzés. — A repülőgéppel kapcsolatos, a rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés integrálható a jogosítási programba, vagy kiegészítő modulként közvetlenül azt követően elvégezhető..

- a hajózó személyzet cselekvőképtelensége esetére vonatkozó eljárások és a személyzet közötti koordináció, beleértve a pilóták feladatainak kijelölését, a személyzet együttműködését és az ellenőrző jegyzékek (checklists) használatát;

Megjegyzés.— Felhívjuk a figyelmet az oktató pilótákra előírt minősítési követelményekről szóló 2.1.8.1. pontra.

- b) az adott légijármű biztonságos üzemeltetéséhez szükséges jártasságot és ismereteket szükséges demonstrálnia, amelyek relevánsak akár a parancsnokpilóta, akár a másodpilóta feladatait tekintve; és
- c) demonstrálnia kell közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély szintjén az Engedélyező Hatóság által meghatározott további ismereteket a 2.6.1.2. pontban szereplő követelmények alapján.

Megjegyzés — A személyzetminősítések és a beszámítható korábbi eredmények átjárhatóságának általános sajátosságaira vonatkozó tájékoztató anyagot lásd a Nemzeti Személyi Alkalmassági Rendszer Létrehozásának és Kezelésének Eljárásaira vonatkozó Kézikönyvet (DOC 9379).

2.1.5.3 Típusjogosítás a 2.1.3.2. b) és c) pontok szerint

A folyamodonak demonstrálnia kell az adott légijármű biztonságos üzemeltetéséhez szükséges jártasságát és szakismereteit, tekintettel az engedélyezési követelményekre és a folyamodó pilótaként végzett tevékenységeire.

2.1.6 Repülési szimulátor oktatóberendezés használata a tapasztalat megszerzéséhez és a jártasság demonstrálásához

A repülési szimulátor oktatóberendezés használatát a tapasztalat megszerzéséhez, vagy a jártasság demonstrálása alatt szükséges bármely manőver végrehajtásához annak érdekében, hogy szakszolgálati engedélyt vagy jogosítást nyerjen a folyamodó az Engedélyező Hatóságnak kell jóváhagynia, ezzel biztosítható, hogy a használt repülési szimulátor oktatóberendezés megfelel a feladatnak.

2.1.7 Műszeres jogosítást szükségessé tevő körülmények

A Szerződő Állam, amely pilóta szakszolgálati engedélyt adott ki, csak akkor engedélyezheti a szakszolgálati engedély birtokosának, hogy akár parancsnokpilótaként, akár másodpilótaként tevékenykedjen egy légi járműben műszeres repülési szabályok (IFR) szerint, ha az illető személy megfelelő felhatalmazást kapott erre az adott Szerződő Államtól. A megfelelő felhatalmazásnak magában kell foglalnia a légi jármű kategóriának megfelelő műszeres jogosítást.

Megjegyzés.— A műszeres jogosítás része a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély – repülőgép vagy helyből felszálló repülőgép kategóriának, a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélynek és a kereskedelmi pilóta – léghajó szakszolgálati engedélynek. A 2.1.7. pont előírásai nem zárják ki a műszeres jogosítást integrálva tartalmazó szakszolgálati engedély kiadását.

2.1.8 Körülmények, amikor a repülőoktatás végrehajtásához felhatalmazás szükséges

2.1.8.1 A Szerződő Állam, amely pilóta szakszolgálati engedélyt adott ki, nem engedi meg az engedély birtokosának, hogy pilóta szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges repülőoktatást végezzen, feltéve, ha az engedély birtokosa megfelelő felhatalmazást kapott erre a Szerződő Államtól. A megfelelő felhatalmazásnak magába kell foglalnia:

- a) a szakszolgálati engedély birtokosának repülőoktató jogosítását; vagy
- b) az Engedélyező Hatóság által jogosított szervezet alkalmazottjaként felhatalmazást repülésoktatás feladat végrehajtására; vagy
- c) az engedélyt kibocsátó Szerződő Állam által kiadott pontosan körülírt felhatalmazást.

2.1.8.2 A Szerződő Állam ne engedélyezze egyetlen személynek se pilóta szakszolgálati engedély vagy jogosítás kiadásához szükséges oktatás végzését repülési szimulátor oktatóberendezésen, kivéve, ha ez a személy megfelelő szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, vagy rendelkezik, vagy ha megfelelő repülésoktatói és repülési tapasztalatokkal rendelkezik, és erre a Szerződő Államtól megfelelő felhatalmazást kapott.

2.1.9 A repülési idő beszámítása

2.1.9.1 A növendék pilótának, vagy a pilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van teljes egészében beszámítani minden egyedül-repülésének, kétkormányos képzési időtartamának és parancsnokpilótaként végzett repüléseinek időtartamát az összes repült időbe, melyet a pilóta szakszolgálati engedély első kiadásához, vagy a pilóta szakszolgálati engedély magasabb fokozatának elnyeréséhez előírtak.

2.1.9.2 A pilóta szakszolgálati engedély azon birtokosának, aki másodpilótaként egyszemélyes pilótára jogosított légijármű pilótahelyén foglal helyet, de a Szerződő Állam előírja, hogy a légijárművet másodpilótával üzemeltessék, joga van másodpilótaként szerzett repülési idejének maximum 50 %-át beszámítani a pilóta szakszolgálati engedély magasabb fokozatához előírt összes repült időbe. A Szerződő Állam engedélyezheti a teljes repülési idő beszámítását az előírt összes repült időbe, ha a légijármű úgy van felszerelve, hogy másodpilótával üzemeltethető és a légijármű többszemélyes személyezettel működtethető.

2.1.9.3 A pilóta szakszolgálati engedély birtokosának, ha másodpilótaként másodpilótával történő üzemeltetésre engedélyezett légijárműben a pilótaülésben foglal helyet, joga van ezen tevékenység teljes idejét beszámítani a pilóta szakszolgálati engedély magasabb fokozatához előírt összes repült időbe.

2.1.9.4 A pilóta szakszolgálati engedély birtokosa, ha ellenőrzés alatti parancsnokpilótaként jár el, joga van ezen repülési időket teljes egészében beszámítani a magasabb fokozatú pilóta szakszolgálati engedély elnyeréséhez szükséges összes repült időbe.

2.1.10 A 60. életévüket betöltött pilóták jogainak korlátozása és a 65. életévüket elérő pilóták jogosultságainak csökkentése

A pilóta szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Állam ne engedélyezze a szakszolgálati engedély birtokosának a parancsnokpilótaként történő ténykedést nemzetközi kereskedelmi légiszállításban részt vevő légijárművön, ha az engedély birtokosa betöltötte a 60. életévét, vagy egynél több pilótával végzett repülés esetén a 65. életévét.

Megjegyzés.— Felhívjuk a figyelmet az 1.2.5.2.3. pontra, mely a kereskedelmi légiközlekedés tevékenységeiben részt vevő olyan pilóták Egészségügyi Minőségének érvényességi időszakára vonatkozik, akik betöltötték a 60. életévüket.

2.2 Növendék pilóta

2.2.1 A növendék pilótának ki kell elégítenie az adott Szerződő Állam által előírt követelményeket. Ezen követelmények megalkotása során a Szerződő Államok kötelesek gondoskodni arról, hogy a megadott jogok miatt a növendék pilóta ne jelenthessen veszélyt a léginavigációra.

2.2.2 Arra jogosítással rendelkező repülőoktató felügyelete és jóváhagyása nélkül a növendék pilóta nem repülhet egyedül.

2.2.2.1 Nemzetközi repülésben résztvevő légijárműben a növendék pilóta nem repülhet egyedül csak akkor, ha az érintett Szerződő Államok között erre vonatkozólag egy általános, vagy külön megállapodás jött létre.

2.2.3 Egészségügyi alkalmasság

A Szerződő Állam csak akkor engedélyezheti a növendék pilóta egyedül repülését, ha az megszerezte a 2. osztályú Egészségügyi Minősítést.

2.3 Magánpilóta szakszolgálati engedély

2.3.1 A repülőgépre, léghajóra, helikopterre és helyből felszálló repülőgépre alkalmas szakszolgálati engedély kiadásának általános feltételei

2.3.1.1 Életkor

A folyamodó nem lehet 17 évesnél fiatalabb.

2.3.1.2 Szakismeret

A folyamodónak bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a magánpilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó jogoknak megfelel, valamint a szakszolgálati engedélybe bejegyezni kívánt légijármű kategóriának megfelel minimum az alábbi témakörökben:

Légijog

- a) a magánpilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, magasságmérő beállítás eljárásai, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai;

Repülőgépekre, léghajókra, helikopterekre és helyből felszálló repülőgépekre vonatkozó általános légijármű ismeret

- b) a hajtóművek, rendszerek és műszerek működési alapelvei és funkciói;
- c) a vonatkozó légijármű kategória és a hajtóművek üzemeltetési korlátai, az erre vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyv vagy más megfelelő dokumentáció alapján;
- d) helikopterek és helyből felszálló repülőgépek esetében transzmisszió (erőátviteli berendezések), ahol ez alkalmazható;
- e) léghajók esetében a gázok fizikai jellemzői és gyakorlati alkalmazásuk;

Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

- f) a terhelés és a tömeg megoszlás hatásai a repülési jellemzőkre, tömeg és tömegközéppont számítások;

g) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása;

h) VFR-ben történő magánrepüléseknek megfelelő repülés-előtti és útvonalrepülés alatti tervezés, légiforgalmi szolgálatok repülési terveinek összeállítása és kitöltése, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő eljárásai, helyzetjelentési eljárások, magasságmérő beállítási eljárások, nagy forgalmú területeken végzett műveletek;

Emberi tényezők

i) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelését is magába foglaló emberi tényezők oktatásának megtervezéséhez tájékoztató anyag Az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található meg.

Meteorológia

j) alapvető repülés-meteorológia alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés, veszélyes időjárási körülmények;

Repüléselmélet

- y) a repülés alapelvei;

Rádió-távbeszélés

- z) a VFR repülésre vonatkozó kommunikációs eljárások és kifejezések, a rádióösszeköttetés megszakadása esetén követendő eljárás.

2.4.1.3 Jártasság

A folyamodónak demonstrálnia kell, hogy képes a megfelelő kategóriájú légijárműben parancsnokpilótaként végrehajtani a 2.4.3.2.1, vagy a 2.4.4.2, illetve a 2.4.5.2, vagy a 2.4.6.2 pontokban előírt eljárásokat és manővereket olyan fokú alkalmassággal, amely megfelel a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosának adott jogoknak, és képes:

- a) a fenyegető jelenségek és hibák felismerésére és kezelésére;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.

- b) a légijárművet 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 légijármű kormányzását mindenkor oly módon fenntartani, hogy az eljárás vagy a manőver sikeres végeredménye biztosított legyen.

2.4.1.4 Egészségügyi alkalmasság

A folyamodónak érvényes I. o. Egészségügyi Minősítéssel kell rendelkeznie.

2.4.2. A szakszolgálati engedély birtokosának jogai és a jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

2.4.2.1 Az 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 és 2.1 pontokban meghatározottak betartásának hatálya alatt a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van:

- a) a magánpilóta szakszolgálati engedély birtokos valamennyi jogosultságát gyakorolni a megfelelő légijármű kategóriába tartozó légijárművön;
- b) kereskedelmi légiszállításban részt nem vevő, a megfelelő légijármű kategóriába tartozó légijárművön parancsnokpilótaként tevékenykedni;
- c) kereskedelmi légiszállításban részt vevő, a megfelelő légijármű kategóriába tartozó és egy pilótás üzemeltetésre jogosított légijárművön parancsnokpilótaként tevékenykedni;

d) másodpilótával üzemeltetendő, a megfelelő légijármű kategóriába tartozó bármelyik légijárművön másodpilótaként tevékenykedni; és

e) léghajó kategória esetében, a léghajót IFR körülmények között vezetni.

2.4.2.2 Mielőtt jogait éjszaka gyakorolná, a szakszolgálati engedély birtokosának kétkormányos kiképzésben kell részesülnie éjszakai repülésre alkalmas megfelelő légijármű kategória valamely légijárművén, beleértve a felszállást, a leszállást és a navigációt.

Megjegyzés.— A szakszolgálati engedély bizonyos jogait a 2.1.10. pont lecsökkenti olyan szakszolgálati engedély birtokosok esetében, akik betöltötték a 60., illetve 65. életévüket.

2.4.3. Repülőgép kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.4.3.1 Tapasztalat

2.4.3.1.1 A folyamodónak nem kevesebb, mint 200 óra repült időt kell megszereznie pilótaként repülőgépen, vagy 150 órát, ha ezt egy jóváhagyott kiképzés folyamán szerzi meg. Az Engedélyező Hatóságnak meg kell határoznia, hogy repülési szimulátor oktatóberendezésben felügyelet alatt tevékenykedő pilóta tapasztalata elfogadható-e a 200 óra, illetve adott esetben a 150 óra összes repülési idő részeként. Az ilyen tapasztalatra vonatkozó jóváírást maximum 10 órára kell korlátozni.

2.4.3.1.1.1 A folyamodónak repülőgépeken legalább az alábbi repült időket kell teljesítenie:

- a) 100 órát parancsnokpilótaként, vagy egy jóváhagyott kiképzés keretében 70 órát parancsnokpilótaként;
- b) 20 órát útvonalrepülésben parancsnokpilótaként, beleértve az olyan útvonalrepülést, amely nem kevesebb, mint 540 km (300 NM) hosszúságú, és amely során teljes megállással végződő leszállást hajt végre két különböző repülőtéren;
- c) 10 óra műszeres kiképzési időt, melyből a műszeres földi idő nem lehet több, mint 5 óra; és
- d) 5 óra éjszakai repült időt, ha a szakszolgálati engedély jogosítványait éjszaka kell gyakorolni, amelybe beletartozik parancsnokpilótaként végrehajtott 5 felszállás és 5 leszállás.

2.4.3.1.2 Amennyiben a folyamodó más kategóriába tartozó légijárművön pilótaként szerzett repülési időt, az Engedélyező Hatóságnak kell meghatároznia, hogy az ilyen tapasztalatot elfogadja-e, és ha igen, azt a mértéket, ameddig a 2.4.3.1.1. pont követelményei emiatt lecsökkenthetők.

2.4.3.2 Repülésoktatás

2.4.3.2.1 A folyamodónak kétkormányos oktatásban kell részesülnie a megszerezni kívánt osztály és/vagy típusjogosításnak megfelelő repülőgépeken, jogosított repülőoktatótól. Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a folyamodó megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben, a kereskedelmi pilótára előírt teljesítményszinten:

a) fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.

b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és tömegközéppont meghatározását, a repülőgép szemrevételezése és kiszolgálása;

c) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások;

- d) a repülőgép vezetése külső vizuális pontok segítségével;
- e) repülés kritikusan alacsony repülési sebességekkel, a dugóhúzóba kerülés elkerülése, a kezdődő és a teljes átesés felismerése és abból való visszatérés;
- f) többmotoros osztály- vagy típusjogosítás esetében aszimmetrikus teljesítménnyel történő repülés;
- g) repülés kritikusan nagy repülési sebességekkel, spirálvonalban történő süllyedés felismerése és abból való kivétel;
- h) normál és oldalszélben végrehajtott felszállások és leszállások;
- i) maximális teljesítmény melletti (rövid felszállóterület, és akadálymentesség) felszállások, rövid leszállóterületre történő leszállások;
- j) alapvető repülési manőverek, és szokatlan térbeli helyzetek kivédése kizárólag a repülési alaplászerekre támaszkodva;
- k) útvonalrepülés végrehajtása vizuális támpontok segítségével, számított hely navigáció és rádiónavigációs berendezések felhasználásával; a tervezett útvonalról való letérés eljárásai;
- l) nem szokványos és veszélyhelyzeti eljárások és manőverek, beleértve a repülőgép berendezéseinek szimulált meghibásodásait;
- m) ellenőrzött repülőterekre, repülőterekről történő üzemelés, ellenőrzött repülőterek átrepülése betartva a légiforgalmi szolgálatok eljárásait; és
- n) összeköttetési eljárások és kifejezések gyűjteménye.

Megjegyzés.— A 2.4.3.1.1.1. c) és 2.4.3.2.1. j) pontokban előírt műszeres repülési tapasztalat és az éjszakai repülési tapasztalat valamint a 2.4.3.1.1.1. d) és a 2.4.2.2. pontokban előírt kétkormányos éjszakai repülés oktatás nem jogosítja fel a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosát repülőgép IFR-ben történő vezetésére.

2.4.3.2.2 Ajánlás.— *A folyamodónak tényleges repülés során az Engedélyező Hatóság által jóváhagyott rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzésben kell részesülnie.*

1. Megjegyzés. — *A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés eljárásai tényleges repülés során a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban találhatók.*

2. Megjegyzés. — *A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó, tényleges repülés során történő kiképzésről a Rendellenességek Megelőzésére és Helyreállítására Vonatkozó Kiképzés a Repülőgépen Kézikönyv (Doc 10011) nyújt útmutatást.*

2.4.4. Helikopter kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.4.4.1 Tapasztalat

2.4.4.1.1 A folyamodonak, helikopterpilótaként nem kevesebb, mint 150 óra repülési időt kell teljesítenie, vagy 100 órát, ha ezt egy jóváhagyott kiképzés folyamán éri el. Az Engedélyező Hatóságnak meg kell határoznia, hogy repülési szimulátor oktatóberendezésben felügyelet alatt tevékenykedő pilóta tapasztalata elfogadható-e a 150 óra, illetve adott esetben a 100 óra összes repülési idő részeként. Az ilyen tapasztalatra vonatkozó jóváírást maximum 10 órára kell korlátozni.

2.4.4.1.1.1 A folyamodonak helikopterben az alábbiakat kell teljesítenie:

- a) nem kevesebb, mint 35 órát parancsnokpilótaként;
- b) 10 óra útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy olyan útvonalrepülést, amely során két különböző ponton leszállást hajt végre;

- c) 10 óra műszeres kiképzési időt, melyből a műszeres földi idő nem lehet több, mint 5 óra; és
- d) ha a szakszolgálati engedély jogosításait éjszaka kell gyakorolnia, 5 óra éjszakai repült idő parancsnokpilótaként, beleértve 5 felszállás és 5 leszállás végrehajtását.

2.4.4.1.2 Amennyiben a folyamodó más kategóriába tartozó légijárművön pilótaként szerzett repülési időt, az Engedélyező Hatóságnak kell meghatároznia, hogy az ilyen tapasztalatot elfogadja-e, és ha igen, azt a mértéket, ameddig a 2.4.4.1.1. pont követelményei emiatt lecsökkenthetők.

2.4.4.2 Repülésoktatás

A folyamodónak kétkormányos oktatásban kell részesülnie helikopteren jogosított repülőoktatótól. Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a folyamodó megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben, a kereskedelmi pilótára előírt teljesítményszinten:

- a) fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.

- b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és tömegközéppont meghatározását, a helikopter szemrevételezése 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, lebegés, felszállások és leszállások – normál, szélsőséges 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) földhatástól mentes lebegés, üzemeltetés külső teherrel, ha alkalmazható, nagy magasságokon történő repülés;
- i) alapvető repülési manőverek, és szokatlan térbeli helyzetek kivédése kizárólag a repülési alaplmszerekre támaszkodva;
- j) útvonalrepülés végrehajtása vizuális támpontok segítségével, számított hely navigáció és rádió navigációs berendezések felhasználásával; a tervezett útvonalról való letérés eljárásai;
- k) nem szokványos és veszélyhelyzeti 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) összeköttetési eljárások és kifejezések gyűjteménye.

Megjegyzés.— A 2.4.4.1.1.1. c) és 2.4.4.2. i) pontokban előírt műszeres repülési tapasztalat és az éjszakai repülési tapasztalat valamint a 2.4.4.1.1.1. d) és a 2.4.2.2. pontokban előírt kétkormányos éjszakai repülés oktatás nem jogosítja fel a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosát helikopter IFR-ben történő vezetésére.

2.4.5. A helyből felszálló repülőgép kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.4.5.1 Tapasztalat

2.4.5.1.1 Ajánlás.— *A folyamodónak a légijármű pilótájaként nem kevesebb, mint 200 óra repült időt kell megszereznie egy helyből felszálló repülőgépen, vagy 150 órát, ha ezt egy jóváhagyott kiképzés folyamán szerzi meg. Az Engedélyező Hatóságnak meg kell határoznia, hogy repülési szimulátor oktatóberendezésben felügyelet alatt tevékenykedő pilóta tapasztalata elfogadható-e a 200 óra, illetve adott esetben a 150 óra összes repülési idő részeként.*

2.4.5.1.2 Ajánlás.— *A folyamodónak helyből felszálló repülőgépen az alábbiakat kell teljesítenie:*

- a) 50 óra parancsnokpilótaként;
- b) 10 óra parancsnokpilótaként útvonalrepülésben, beleértve egy olyan útvonalrepülést, amely nem kevesebb, mint 540 km (300 NM) hosszúságú, amely folyamán teljes megállással befejezett leszállásokat kell végrehajtania két különböző repülőtéren;
- c) 10 óra műszeres kiképzés, melyből nem több mint 5 óra lehet a műszeres földi idő, és
- d) ha a szakszolgálati engedély jogosításait éjszaka kell gyakorolni, 5 óra éjszakai repült idő parancsnokpilótaként, beleértve 5 felszállás és 5 leszállás végrehajtása.

2.4.5.1.3 Ajánlás.— *Ha a folyamodó más kategóriájú légijárművön pilótaként szerzett repülési időt, az Engedélyező Hatóságnak kell meghatároznia, hogy az ilyen tapasztalat elfogadható-e, és ha igen, annak mértékét, hogy a 2.4.5.1.1. pontban előírt repült idő követelmény emiatt lecsökkenthető-e.*

2.4.5.2 Repülésoktatás

Ajánlás.— *A folyamodónak kétkormányos oktatásban kell részesülnie helyből felszálló repülőgépen egy jogosított repülőoktatótól. Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a folyamodó megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben a kereskedelmi pilóta számára előírt teljesítményszinten:*

- a) *fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;*

Megjegyzés.— *A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.*

b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és tömegközéppont meghatározását, a helyből felszálló repülőgép szemrevételezése 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 nekifutások, lebegés, nekifutásból történő felszállások és emelkedés, lebegés, és nekifutásból történő felszállás és leszállások – normál körülmények között, szélcsendben 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) földhatástól mentes lebegés, üzemeltetés külső teherrel, ha alkalmazható, nagy magasságokon történő repülés;

i) alapvető repülési manőverek, és szokatlan térbeli helyzetek kivédése kizárólag a repülési alaplmszerekre támaszkodva;

j) útvonalrepülés végrehajtása külső vizuális támpontok segítségével, számított hely navigáció, és ahol alkalmazható, rádiónavigációs berendezések felhasználásával, beleértve egy legalább egy órás repülést;

k) veszélyhelyzeti üzemeltetés, beleértve a helyből felszálló repülőgép berendezéseinek szimulált meghibásodásait, az autorotációra, és az autorotációs megközelítés visszaállítás teljesítménye, ahol alkalmazható, a transzmisszió és az összekötő hajtótengely meghibásodása, ahol alkalmazható;

l) ellenőrzött repülőterekre, repülőterekről történő üzemelés, ellenőrzött repülőterek átrepülése betartva a légiforgalmi szolgálatok eljárásait; és

m) összeköttetési eljárások és kifejezések gyűjteménye.

Megjegyzés.— A 2.4.5.1.2. c) és a 2.4.5.2. i) pontokban előírt műszeres repülési tapasztalat és az éjszakai repülési tapasztalat, valamint a 2.4.5.1.2. d) és a 2.4.2.2. pontokban előírt kétkormányos éjszakai repülés oktatás nem jogosítja fel a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosát helyből felszálló repülőgépek IFR-ben történő vezetésére.

2.4.6. Léghajó kategória jogosítás kiadásának specifikus követelményei

2.4.6.1 Tapasztalat

2.4.6.1.1 A folyamodónak nem kevesebb, mint 200 óra repült időt kell szereznie pilótaként.

2.4.6.1.1.1 A folyamodónak legalább az alábbi repült időkkal kell rendelkeznie:

a) 50 óra pilótaként, léghajóban;

b) 30 óra parancsnokpilótaként léghajóban, vagy ellenőrzés alatti parancsnokpilótaként, amely magába foglal nem kevesebb, mint:

— 10 óra útvonalrepülést; és

— 10 óra éjszakai repülést;

c) 40 óra műszeres idő, amelyből 20 óra repült idő legyen, és 10 óra repülési időt léghajóban kell megszerezni; és

- d) 20 óra repülési kiképzés léghajóban a 2.4.6.2. pontban felsorolt témakörökben.

2.4.6.2 Repülésoktatás

A folyamodónak jogosított repülőoktatótól kétkormányos oktatásban kell részesülnie léghajókban. Az oktatónak gondoskodnia kell arról, hogy a folyamodó megszerezze az üzemeltetési tapasztalatot legalább az alábbi témakörökben, a kereskedelmi pilótára előírt teljesítményszinten:

- a) fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.

- b) repülés előtti tevékenységek, beleértve a tömeg és tömegközéppont meghatározását, a léghajó szemrevételezése és kiszolgálása;

- c) repülőtéri és forgalmi kör tevékenységek, az összeütközés elkerülésére szolgáló elővigyázatossági intézkedések és eljárások;
- d) a felszállás technikai 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 (rövid felszállóterület, és akadálymentesség) felszállások, rövid leszállóterületre történő leszállások;
- i) IFR körülmények közötti repülés;
- j) vizuális támpontok alkalmazásával végrehajtott útvonalrepülés, számított hely navigáció, és ahol alkalmazható, rádiónavigációs berendezések felhasználásával;
- k) veszélyhelyzeti üzemeltetés, beleértve a léghajó berendezéseinek szimulált meghibásodásait;
- l) ellenőrzött repülőterekre, repülőterekről történő üzemelés, ellenőrzött repülőterek átrepülése betartva a légiforgalmi szolgálatok eljárásait; és
- m) összeköttetési eljárások és kifejezések gyűjteménye.

2.5 A repülőgép kategóriának megfelelő több személyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély

2.5.1 A szakszolgálati engedély kiadásának követelményei

2.5.1.1 Életkor

A folyamodó nem lehet 18 évesnél fiatalabb.

2.5.1.2 Szakismeret

A folyamodónak a 2.6.1.2. pontban meghatározott követelményeket kell kielégíteni ahhoz, hogy a repülőgép kategóriának megfelelő közforgalmi pilóta szakszolgálati engedélyt adjanak ki részére, amely tudást egy jóváhagyott kiképzés keretében kell megszereznie.

2.5.1.3 Jártasság

2.5.1.3.1 A 3. sz. függelékben előírt alkalmassági tényezők kielégítése érdekében a folyamodónak demonstrálnia kell jártasságát olyan pilótaként, aki repüli a repülőgépet, és mint aki nem repüli a repülőgépet olyan szinten, mely szükséges ahhoz, hogy másodpilótaként olyan gázturbinás repülőgépen tevékenykedjen, amely az alkalmassági bizonyítványa szerint minimum személyzetként legalább 2 pilótával üzemeltethető VFR és IFR körülmények között, és jártasnak kell lennie az alábbi témakörökben:

a) fenyegető jelenségek és hibák felismerése és kezelése;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibakezelés alkalmazására vonatkozó tájékoztató anyag a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG Doc 9868) című kiadvány 3. Fejezet „C” Mellékletben, és az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyv (Doc 9683) II. Rész 2. Fejezetében található.

b) a repülőgép manuális vezetése simán és pontosan a határértékein belül, oly módon, hogy az eljárás vagy manőver sikeres végeredménye biztosított legyen;

- c) a repülőgép működtetése a repülési fázisának megfelelő automata üzemmódban, és az automatika aktív üzemmódjának folyamatos figyelemmel kísérése;
- d) a szokványos, a nem-szokványos és a veszélyhelyzeti eljárások pontos végrehajtása a repülés összes fázisában; és
- e) hatékonyan kommunikálni a hajózó személyzet többi tagjával és demonstrálni azt a képességét, hogy hatékonyan végre tudja hajtani a személyzet cselekvőképtelensége esetére és a személyzet együttműködésére vonatkozó eljárásokat, beleértve a pilóta feladatainak kijelölését, a személyzet együttműködését a szabvány üzemeltetési eljárások (SOPs) betartásával, és az ellenőrző jegyzékek használatát.

2.5.1.3.2 A 2.5.1.3.1. pontban meghatározott jártasság megszerzésében való előrehaladást folyamatosan fel kell mérni.

2.5.1.4 Egészségügyi alkalmasság

A folyamodónak érvényes I. o. Egészségügyi Minősítéssel kell rendelkeznie.

2.5.2 A szakszolgálati engedély birtokosának jogai és a jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

2.5.2.1 Az 1.2.5., 1.2.6., 1.2.7.1., 1.2.9. és 2.1. pontokban meghatározottak betartásának hatálya alatt a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van:

- a) a repülőgép kategóriában a magánpilóta szakszolgálati engedély birtokosa jogainak gyakorlására feltéve, hogy kielégítette a 2.3.3. pontban előírt követelményeket;
- b) a többszemélyes személyzettel történő üzemeltetésben a műszeres jogosítás jogainak gyakorlására; és
- c) másodpilótaként tevékenykedni olyan repülőgépen, amelyet az előírás szerint másodpilótával kell üzemeltetni.

2.5.2.2 Mielőtt az egy-pilótás üzemeltetés műszeres jogosításait gyakorolná repülőgépeken, a szakszolgálati engedély birtokosának demonstrálnia kell, hogy képes parancsnokpilótaként tevékenykedni egy-pilótás üzemeltetésben, amelyet kizárólag a műszerekre támaszkodva hajt végre, és meg kell felelnie a 2.7.1.2. pontban előírt, a repülőgép kategóriának megfelelő jártassági követelményeknek.

2.5.2.3 Mielőtt a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély jogait gyakorolná egy-pilótás repülőgép üzemeltetésben, a szakszolgálati engedély birtokosának az alábbi repült időket kell megszereznie:

- a) 70 órát repülőgépen, vagy mint parancsnokpilóta, vagy nem kevesebb, mint 10 órát parancsnokpilótaként és a szükséges további repült időt ellenőrzés alatti parancsnokpilótaként;
- b) 20 órát útvonalrepülésben parancsnokpilótaként, vagy nem kevesebb, mint 10 órát parancsnokpilótaként és 10 órát ellenőrzés alatti parancsnokpilótaként, beleértve egy olyan útvonalrepülést, amely nem kevesebb, mint 540 km (300 NM) hosszúságú, s melynek folyamán két különböző repülőtéren kell teljes megállással végződő leszállást végrehajtania; és
- c) A 2.4.1.2., a 2.4.1.3., 2.4.3.1.1. pontokban (a 2.4.3.1.1.1. a) pont kivételével) és a repülőgép kategóriának megfelelően a 2.4.3.2. pontban a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedélyhez előírt követelmények teljesítése.

1. Megjegyzés. — Ha a Szerződő Állam megadja az egy-pilótás üzemeltetésre vonatkozó jogokat a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély birtokosának, dokumentálhatja a jogokat a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélybe történő bejegyzéssel, vagy a repülőgép kategóriának megfelelő kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély kiadásával.

2. Megjegyzés.— A 2.1.10. pont korlátozza a szakszolgálati engedélyhez kapcsolódó bizonyos jogokat olyan szakszolgálati engedély birtokosok esetében, akik betöltötték a 65. életévüket.

2.5.3 Tapasztalat

2.5.3.1 A folyamodónak egy jóváhagyott kiképzés során nem kevesebb, mint 240 óra repült időt kell teljesítenie tényleges és szimulált repülésben repülő és nem-repülő pilótaként.

2.5.3.2 A tényleges repülés során szerzett repülési tapasztalatnak magába kell foglalnia legalább a 2.3.3.1. pontban előírt tapasztalatra vonatkozó követelményeket, a rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzést, az éjszakai repülést és a kizárólag a műszerekre támaszkodva végrehajtott repülést.

1. Megjegyzés. — *A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó kiképzés eljárásai tényleges repülés során a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadványban találhatók.*

2. Megjegyzés. — *A rendellenességek megelőzésére és helyreállítására vonatkozó, tényleges repülés során történő kiképzésről a Rendellenességek Megelőzésére és Helyreállítására Vonatkozó Kiképzés a Repülőgépen Kézikönyv (Doc 10011) nyújt útmutatást.*

2.5.3.3 A 2.5.3.2. pont előírásainak kielégítésén felül, a folyamodónak olyan gázturbinás repülőgépen, melyet az alkalmassági bizonyítvány szerint minimum személyzetként legalább 2 pilótával kell működtetni, vagy egy olyan repülési szimulátor oktató-berendezésben, melyet a 3. sz. Függelék 4. pontja szerint az Engedélyező Hatóság erre a célra jóváhagyott, meg kell szereznie a 3. sz. Függelékben meghatározott emelt szintű alkalmasság eléréséhez szükséges tapasztalatot.

2.5.4 Repülésoktatás

2.5.4.1 A folyamodónak egy olyan jóváhagyott kiképzésben kell részesülnie, amely teljesíti a 2.5.3. pontban előírt tapasztalati követelményeket.

2.5.4.2 A folyamodónak olyan kétkormányos repülésoktatásban kell részesülnie, amely magába foglalja a 3. sz. Függelékben meghatározott összes alkalmassági tényezőt a többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély kiadásához előírt szintig, és tartalmazza az IFR körülmények között repülő pilóta számára előírt alkalmassági tényezőket.

2.6 Közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély

2.6.1 A repülőgépre, helikopterre és helyből felszálló repülőgépre alkalmas szakszolgálati engedély kiadásának általános feltételei

2.6.1.1 Életkor

A folyamodó nem lehet 21 évesnél fiatalabb.

2.6.1.2 Szakismeret

2.6.1.2.1 A folyamodónak bizonyítania kell, hogy rendelkezik azzal a szakismerettel, amely a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó jogoknak megfelel, valamint a szakszolgálati engedélybe bejegyezni kívánt légi jármű kategóriának megfelel minimum az alábbi témakörökben:

Légi jog

- a) a közforgalmi pilóta szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, a légiforgalmi szolgálatok megfelelő gyakorlatai és eljárásai;

Repülőgépekre, helikopterekre és helyből felszálló repülőgépekre vonatkozó általános légijármű ismeret

- b) elektromos, hidraulikus, túlnyomásos és egyéb légijármű rendszerek, repülésvezérlő rendszerek általános jellemzői és korlátai, beleértve a robotpilótát és a stabilitásnövelő berendezést;
- c) az üzemeltetés alapelvei, a légijármű 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;
- d) a vonatkozó légijármű kategória üzemeltetési eljárásai és korlátai, a légköri viszonyok hatása a légijármű teljesítményére, a repülési kézikönyvből nyert vonatkozó üzemeltetési információkkal összhangban;
- e) a megfelelő légijármű berendezéseinek és rendszereinek használata és az üzemképesség ellenőrzése;
- f) 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;
- g) a megfelelő légijármű vázának, rendszereinek és hajtóműveinek karbantartási eljárásai;
- h) helikopterek és helyből felszálló repülőgépek esetében transzmisszió (erőátviteli berendezések), ahol ez alkalmazható;

Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

- i) a terhelés és a tömegelosztás hatása a légijármű kiszolgálására, repülési jellemzők és teljesítmény, tömeg és tömegközéppont számítások;
- j) a felszállási, leszállási és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása, beleértve az utazószinten történő repülőgép vezetést;
- k) repülés előtti és útvonalrepülés alatti repüléstervezés, repülési tervek összeállítása és kitöltése a légiforgalmi szolgálatok számára, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok eljárásai, magasságmérő beállítási eljárások;
- l) helikopterek és helyből felszálló repülőgépek esetében a külső teher hatásai a kiszolgálásra;

Emberi tényezők

- m) a fenyegető jelenségek és a hibakezelés elveit magába foglaló emberi tényezők;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelését is magába foglaló emberi tényezők oktatásának megtervezéséhez tájékoztató anyag Az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található meg.

Meteorológia

n) repülés-meteorológiai jelentések, térképek és előrejelzések, kódok és rövidítések értelmezése és alkalmazása, meteorológiai tájékoztatások repülés előtti és repülés alatti beszerzésére és használatára vonatkozó eljárások, magasságmérés;

o) repülési meteorológia, a vonatkozó területek éghajlattana, tekintetbe véve azokat az elemeket, amelyek befolyásolják a repülést, a nyomásrendszerek mozgása, a frontok szerkezete, a felszállás, az útvonalrepülés és a leszállás körülményeit befolyásoló jelentős időjárási jelenségek jellemzői és eredetük;

p) a jegesedés okai, felismerése és hatásai, a frontképződési zónába történő belépés eljárásai, veszélyes időjárási jelenségek elkerülése;

q) repülőgépek és helyből felszálló repülőgépek esetében magaslégköri gyakorlati meteorológia, beleértve az időjárás-jelentések, térképek és előrejelzések értelmezését és felhasználását, futóáramlások;

- f) a kiképzési program felépítése;
- g) a feladatok megtervezése;
- h) osztálytermi oktatás technikái;
- i) kiképzési eszközök használata, beleértve a repülési szimulátor oktató-berendezést, ha alkalmazható;
- j) a növendék hibáinak analízise és javítása;
- k) a repülésoktatásra vonatkozó emberi tényezők, beleértve a fenyegető jelenségek és hibák kezelését;

Megjegyzés.— A fenyegető jelenségek és hibák kezelését is magába foglaló emberi tényezők oktatásának megtervezéséhez tájékoztató anyag Az Emberi Tényezők Kiképzési Kézikönyvben (Doc 9683) található meg.

- l) a légijárműben a rendszer meghibásodások szimulálásával és a helytelen működéssel együtt járó veszélyek.

2.8.1.2 Jártasság

A folyamodónak demonstrálnia kell abban a légijármű kategóriában és osztályban, amelyre a repülőoktató jogosítást meg kívánja szerezni, hogy képes oktatni azokban a témakörökben, amelyben repülésoktatást kell végeznie, adott esetben beleértve a repülés előtti, a repülés utáni és földi oktatást is.

2.8.1.3 Tapasztalat

A folyamodónak meg kell felelnie a 2.4.3.1., 2.4.4.1., 2.4.5.1., és a 2.4.6.1. pontokban meghatározott, a kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély kiadásához előírt tapasztalati követelményeknek az adott légijármű kategóriában.

2.8.1.4 Repülésoktatás

A folyamodónak az Engedélyező Hatóság által erre a célra elfogadott repülőoktató felügyelete alatt:

- a) repülésoktatási technikákból oktatásban kell részesülnie, beleértve a szemléltetést, a növendék gyakorlatokat, az általános növendék-hibák felismerését és javítását; és
- b) gyakorolnia kell az oktatási technikákat mindazon repülési manőverben és eljárásokban, amelyekben repülésoktatást kíván nyújtani.

2.8.2 A szakszolgálati engedély birtokosának jogosításai
és az ilyen jogok gyakorlásakor figyelembe veendő körülmények

2.8.2.1 Az 1.2.5. és 2.1. pontokban meghatározottak betartásának hatálya alatt az oktatópilóta szakszolgálati engedély birtokosának joga van:

- a) felügyelni a növendék pilóta által végrehajtott egyedül-repülést; és

b) repülésoktatást végezni magánpilóta, kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély, műszeres jogosítás és repülőoktató jogosítás kiadása céljából,

feltéve, hogy a repülőoktató:

- 1) rendelkezik legalább azzal a szakszolgálati engedéllyel és jogosítással a megfelelő légijármű kategóriában, amelyre az oktatást végrehajtják;
- 2) rendelkezik az oktatandó légijármű kategórián parancsnokpilótaként történő ténykedéshez szükséges szakszolgálati engedéllyel és jogosítással; és
- 3) szakszolgálati engedélyébe bevezették, hogy megszerezte a repülőoktató jogosítást.

2.8.2.2 A folyamodónak, annak érdekében, hogy többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedélyhez szükséges oktatást nyújthasson, valamennyi oktatói képesítési követelménynek is meg kell felelnie.

Megjegyzés.— A többszemélyes személyzet pilóta szakszolgálati engedély megszerzése céljából oktatást végző repülőoktatókra vonatkozó speciális előírások a Léginavigációs Szolgálatok Eljárásai – Kiképzés (PANS-TRG, Doc 9868) című kiadvány 6. Fejezetében találhatók.

2.9 Vitorlázó repülőgép pilóta szakszolgálati engedély

2.9.1 Szakszolgálati engedély kiadására vonatkozó követelmények

2.9.1.1 Életkor

A folyamodó nem lehet 16 évesnél fiatalabb.

2.9.1.2 Szakismeret

2.9.1.2.1 A folyamodónak demonstrálni kell, hogy rendelkezik mindazon szakismerettel, mely a vitorlázó repülő szakszolgálati engedély birtokosának megadott jogosítványoknak megfelel, legalább az alábbi témakörökben:

Légijog

- a) a vitorlázó repülő szakszolgálati engedély birtokosára vonatkozó szabályok és előírások, repülési szabályok, a megfelelő légiforgalmi szolgálatok gyakorlatai és eljárásai;

Általános légijármű ismeret

b) vitorlázó repülőgép rendszerek és műszerek működési alapelvei;

c) a vitorlázó repülőgép üzemi korlátai, a vonatkozó üzemeltetési információk a repülési kézikönyvből és egyéb, megfelelő dokumentumból;

Repülési jellemző, repüléstervezés és terhelés

d) a terhelés és a tömeg megoszlásának hatásai a repülési jellemzőkre, tömeg és tömegközéppont megfontolások;

e) a levegőbe emelés (launching), a leszállás és egyéb teljesítményadatok használata és gyakorlati alkalmazása;

5. FEJEZET A SZAKSZOLGÁLATI ENGEDÉLYEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

5.1 A jelen Annex vonatkozó rendelkezései alapján a Szerződő Állam által kiadott szakszolgálati engedélyeknek meg kell felelniük az alábbi előírásoknak:

5.1.1 Részadatok

5.1.1.1 A szakszolgálati engedélyeket kiadó Szerződő Államnak biztosítania kell azt, hogy más Szerződő Államok könnyen meg tudják határozni a szakszolgálati engedélyhez kapcsolódó jogosításokat és a jogosítások érvényességét.

Megjegyzés — Üzemeltetői feljegyzések, vagy a hajózó személyzet tagjainak személyi repülési naplói, amelyekben az alkalmasság fenntartása és a legfrissebb tapasztalat kielégítően szerepelhet, rendes körülmények között nincsenek a nemzetközi járatok fedélzetén.

5.1.1.2 A szakszolgálati engedélybe az alábbi adatokat kell bevezetni:

- I) Az Állam neve (nagybetűkkel);
- II) A szakszolgálati engedély címe (telt nagybetűkkel);
- III) A szakszolgálati engedély sorszáma arab számokkal, amelyet, a szakszolgálati engedélyt kiadó hatóság ad meg;
- IV) A szakszolgálati engedély birtokosának teljes neve (latin betűkkel is, ha a nemzeti nyelv a latintól eltérő írásformát használ);
- IVa) Születési idő;
- V) Az engedély birtokosának lakcíme, ha ezt az Állam megkívánja;
- VI) Az engedély birtokosának nemzetisége;
- VII) A szakszolgálati engedély birtokosának aláírása;
- VIII) A szakszolgálati engedélyt kiállító hatóság, és, ahol szükséges, azok a feltételek, amelyek alapján a szakszolgálati engedélyt kiadták;
- IX) Az érvényesség igazolása és felhatalmazás a szakszolgálati engedély birtokosa számára az engedélyben foglalt jogosítások gyakorlására;

- X) A szakszolgálati engedélyt kiállító tisztviselő aláírása és a kiállítás dátuma;
- XI) A szakszolgálati engedélyt kiállító hatóság pecsétje vagy bélyegzője;
- XII) Jogosítások bejegyzése, például: kategória, osztály, légijármű típus, légieszköz, repülőtéri irányítás, stb.;
- XIII) Megjegyzések, azaz a jogosítványokra és a korlátozásokra vonatkozó külön megjegyzések, beleértve a nyelvtudásra vonatkozó bejegyzéseket, valamint minden egyéb olyan információt, amelyet a Chicagói Egyezmény 39. Cikkelye alapján előírtak; és
- XIV) A szakszolgálati engedélyt kiállító Állam által szükségesnek tartott bármilyen további részadat.

5.1.2 A szakszolgálati engedély anyaga

Első osztályú papírt vagy más megfelelő anyagot kell használni, ideértve a plastik kártyát is, és az 5.1.1.2. pontban felsorolt tételeknek ezen tisztán olvashatóknak kell lenniük.

5.1.3 Nyelv

Ha a szakszolgálati engedélyt nem angol nyelven állítják ki, a szakszolgálati engedélynek legalább az alábbi tételeket kell angol fordításban is tartalmaznia: I), II), VI), IX), XII), XIII) és XIV). Ha a szakszolgálati engedélyt nem angol nyelven állítják ki, akkor az 1.2.2.1. pont szerinti jogosításokat angol nyelvű fordításban is fel kell tüntetni, úgymint a kiadó Állam neve, a jogosítás érvényességi határideje és bármilyen korlátozás vagy megkötés, amelyet a szakszolgálati engedélybe bejegyezhetnek.

5.1.4 A rovatok elrendezése

A rovatok fejlécét a szakszolgálati engedélyben egységesen kell számozni római számokkal, ahogy az 5.1.1. pontban fel van tüntetve, és oly módon, hogy bármilyen szakszolgálati engedélyben a számozás bármilyen csoportosítás esetén is ugyanarra a rovatra vonatkozzon.

Megjegyzés.— A rovatok fejlécei olyan sorrendbe rendezhetők, ahogy az a szakszolgálati engedélyt kiadó Szerződő Állam számára a leginkább megfelelő.