



Croatian Civil Aviation Agency

Regulatorne promjene za ATO-e, DTO-e i operatore zrakoplova

Uredba (EU) 2024/2076 i EDD 2025/002/R

- restrukturiranje ovlaštenja za klasu

- restrukturiranje ovlaštenja za tip

- promjene u tečajevima osposobljavanja za tip, u tečajevima za klasu, u tečajevima za LAPL, PPL, IR, AUPRT, noćno ovlaštenje, TMG, FI, TRI, IRI

- revidiranje zahtjeva za kopilote u krstarenju - CRCP

- HEMS operacije

(mijenja se Uredba (EU) 1178/2011 Aircrew regulation u Dijelu ORA, Dijelu DTO, Dijelu FCL, Dijelu MED i Dijelu ARA)

(mijenja se Uredba (EU) 965/2012 Air Ops regulation u Dijelu ORO i Dijelu SPA)

SADRŽAJ

1. Najznačajnije regulatorne promjene Uredbe (EU) 2024/2076 i EDD 2025/002/R za ATO-e, DTO-e i operatore zrakoplova	5
2. Izmjene i dopune Dijela ORA i AMC/GM za Dio ORA	8
2.1 Najznačajnije promjene u AMC/GM-u za Dio ORA koje su relevantne za ATO-e :	9
2.1.1 Mijenja se sadržaj ATO Operativnog priručnika, Dio D - Personnel training, u točki D5.....	9
2.1.2 Tečaj za tip aviona u svom opsegu može uključivati i <i>familiarisation</i>	11
2.1.3 Za ATO-e koji imaju integrirane tečajeve osposobljavanja : 3 pozicije (HT, CFI, CTKI) = 3 različite osobe.....	12
2.1.4 BIR i IR tečaj osposobljavanja i instruktori	14
3. Izmjene i dopune Dijela DTO i AMC/GM za Dio DTO.....	19
3.1 Prestanak prava na provedbu osposobljavanja kod DTO	19
4. Izmjene i dopune Dijela FCL i AMC/GM za Dio FCL najrelevantnije za ATO-e, DTO-e i operatore.....	20
4.1. Promjene - Dio FCL, Poddio A (Općeniti zahtjevi)	20
4.1.1 Uvode se novi pojmovi „SEP avion“ i „SEP helikopter“ koji mijenjaju dosadašnji koncept i strukturu ovlaštenja za klasu SEP (članak 2. i FCL.020) (Dio FCL, Poddio A)	20
4.1.2 ATO-i i DTO-i moraju bez kašnjenja izdati preporuku za polaganje ispita iz teorijskog znanja učeniku (FCL.025) (Dio FCL, Poddio A)	27
4.1.3 Mijenja se način bilježenja u Knjižicu letenja pilota (Pilot's log book) (AMC1. FCL.050 Recording of flight time) (Dio FCL, Poddio A).....	28

4.2 Promjene - Dio FCL, Poddio B (LAPL) i Poddio C (PPL).....	30
4.2.1 Promjene u zahtjevima vezanima uz LAPL tečajeve osposobljavanja (Dio FCL, Poddio B) i PPL tečajeve osposobljavanja (Dio FCL, Poddio C)	30
4.2.2 Brišu se ili mijenjaju AMC/ GM-ovi za Dio FCL koji su povezani s jedrilicama ili balonima	35
4.3 Promjene - Dio FCL, Poddio H (Ovlaštenja za klasu i tip)	36
4.3.1 Upoznavanje (<i>familiarisation</i>) se ne smatra više osposobljavanjem, nego se smatra samoučenjem (<i>self-study</i>)	36
4.3.2 Tko može provoditi osposobljavanje za razlike (<i>differences training</i>) za proširenje privilegija na drugu varijantu i zahtjevi za održavanje privilegija za letenje u varijanti	37
4.3.3 Restukturira se ovlaštenje za tip zrakoplova (avioni i helikopteri) koji su certificirani kao jednopilotni u odnosu na jednopilotne (SPO) i višepilotne operacije (MPO) (vidi FCL.725 d)	39
4.3.4 Restukturira se ovlaštenje za klasu aviona koji je certificiran kao jednopilotni u odnosu na jednopilotne (SPO) i višepilotne operacije (MPO) (vidi FCL.725 (da))..	41
4.3.5 Mijenja se <i>syllabus</i> iz teorijskog dijela osposobljavanja za tečajeve za ovlaštenje za klasu TMG, za tečajeve za ovlaštenje za klasu SE avion i za tečajeve za ovlaštenja za klasu ME avion.....	48
4.3.6 Revidiraju se zahtjevi za produženje ovlaštenja za klasu za jednopilotne jednomotorne avione (FCL.740.A, točka b).....	49
4.3.7 Uvodi se provođenje SAFETY AWARENESS BRIEFING-a prije <i>REFRESHER TRAINING</i> -a ili <i>PROFICIENCY CHECK</i> -a	51
4.3.8 Revidiraju se zahtjevi za AUPRT tečaj (FCL.740.A, točka b)	52
4.4 Promjene - Dio FCL, Poddio G (IR)	53
4.4.1 Izmijenjeno je teorijsko i praktično osposobljavanje za PBN operacije koje su dio IR tečajeva osposobljavanja.....	53
4.5 Promjene - Dio FCL, Poddio I (Dodatna ovlaštenja)	55

4.5.1 Promjene u osposobljavanju za ovlaštenje za akrobatsko letenje	55
4.5.2 Promjene u solo letovima tijekom osposobljavanja za noćno letenje i promjene u letačkom dijelu osposobljavanja za noćno letenje	58
4.6 Promjene - Dio FCL, Poddio J (Instruktori).....	60
4.6.1 Mijenjaju se zahtjevi i preduvjeti vezani uz FI tečaj osposobljavanja.....	60
4.6.2 Mijenjaju se zahtjevi vezani uz TRI tečaj osposobljavanja.....	62
4.6.3 Mijenjaju se zahtjevi vezani uz IRI tečaj osposobljavanja.....	64
4.7 Druge promjene u Dijelu FCL koje je potrebno uočiti	65
5. Promjene - Dio ORO (mijenja se ORO.FC.A.201 Odmor članova letačke posade tijekom leta)	66
5.1 Revidiraju se zahtjevi za kopilota u krstarenju iznad <i>flight level-a</i> 200 (CRCP – Cruise Relief Co-Pilot).....	66
6. Promjene - Dio SPA (mijenja se SPA.HERMS.130 Zahtjevi za posade)	69
6.1 HERMS operacije smiju izvoditi piloti s više od navršenih 60 godina	69
7. Referentni regulatorni materijal vezan uz Uredbu (EU) 2024/2076 i EDD 2025/002/R	72

1. Najznačajnije regulatorne promjene Uredbe (EU) 2024/2076 i EDD 2025/002/R za ATO-e, DTO-e i operatore zrakoplova

-Svrha ovog dokumenta je pružiti informacije o najznačajnijim promjenama koje donosi Uredba (EU) 2024/2076 i EDD 2025/002/R zainteresiranim subjektima (npr. organizacijama za osposobljavanje pilota: ATO-ima, DTO-ima; operatorima zrakoplova, FOD inspektorima, instruktorima, drugim fizičkim i pravnim zainteresiranim subjektima, itd.).

-Uredba (EU) 2024/2076 i EDD 2025/002/R:

- mijenjaju Uredbu (EU) 1178/2011 Aircrew regulation u Dijelu ORA, Dijelu DTO, Dijelu FCL, Dijelu MED i Dijelu ARA i njihovim AMC/GM materijalima;
- mijenjaju Uredbu (EU) 965/2012 Air Ops regulation u Dijelu ORO i Dijelu SPA i njihovim AMC/GM materijalima.

[Uredba \(EU\) 2024/2076](#) je objavljena 25.07.2024., većina odredbi primjenjuje se od 14.08.2024., a nekoličina odredbi primjenjuje se od 13.02.2025. godine.

[EDD 2025/002/R](#) (AMC/GM materijal) je objavljen 05.02.2025., a primjenjuje se od 13.02.2025. godine.

Napomena:

„*Easy access rule*“ za *Aircrew regulation* je zadnje ažuriran u prosincu 2024. godine i sadrži odredbe Uredbe (EU) 2024/2076, no ne sadrži još uvijek AMC i GM iz EDD 2025/002/R. Također potrebno je voditi računa da *Easy access rule* za *Aircrew regulation* sadržava i dosta grešaka.

-Ovim regulatornim promjenama EASA namjerava postići:

- proporcionalne FCL zahtjeve za generalnu avijaciju i olakšice,
- poboljšanja, ažuriranja i pojašnjenja zahtjeva u Uredbi (EU) 1178/2011, u području FCL-a, medicinske certifikacije i povezanih zahtjeva za organizacije i nadležna tijela,
- otporniji i sveobuhvatniji regulatorni okvir zahtjeva za kopilote u krstarenju iznad FL 200 (CRCP),
- veću pokrivenost HEMS operacija.

-Pozivaju se svi ATO-i i DTO-i da provjere svoje priručnike i tečajeve osposobljavanja te ih usklade s izmjenama koje donosi Uredba (EU) 2024/2076 i EDD 2025/002/R. Radi se o tome da ove regulatorne promjene donose puno promjena koje utječu na većinu ATO-a i DTO-a u RH.

-U ovom dokumentu navode se najznačajnije promjene iz Dijela FCL promatrajući iz perspektive ATO-a, DTO-a i operatora zrakoplova.

-Nadalje, u odnosu na promjenu strukture ovlaštenja SEP i niz olakšica za generalnu avijaciju, kao i na restrukturiranje ovlaštenja za klasu i ovlaštenja za tip značajno se mijenjaju Dio FCL i to Poddio B (LAPL), Poddio C (PPL) i Poddio H (Ovlaštenja za klasu i tip).

-Obzirom da ove regulatorne promjene donose i veći broj promjena u Dijelu FCL pozivaju se svi ATO-i i DTO-i da usklade svoje tečajeve osposobljavanja s zahtjevima iz Dijela FCL (ref. ORA.ATO.125 i DTO.GEN.230).

Promjene su primjerice u tečajevima osposobljavanja za tip, u tečajevima za klasu, u tečajevima za LAPL, PPL, IR, AUPRT, noćno ovlaštenje, TMG, FI, TRI, IRI, itd.

-ATO-i moraju osigurati za sve učenike pilote koji su započeli osposobljavanja prije 13.02.2025. godine da u njihovo osposobljavanje uključe i elemente osposobljavanja i druga postupanja koje donose ove regulatorne promjene, vodeći računa da prethodno ishode odobrenje promjena koje se odnose na tečajeve osposobljavanja i obavijeste o promjenama HACZ (kako je primjenjivo).

-DTO-i moraju osigurati za sve učenike pilote koji su započeli osposobljavanja prije 13.02.2025. godine da u njihovo osposobljavanje uključe i elemente osposobljavanja i druga postupanja koje donose ove regulatorne promjene, vodeći računa da prethodno izmjene tečajeve osposobljavanja i HACZ-u podnesu izmjene u DTO Izjavi i prilože izmijenjene tečajeve osposobljavanja.

Pozivaju se organizacije za osposobljavanje pilota (ATO i DTO) da:

- pregledaju sve regulatorne promjene,
- detaljno provjere usklađenost svojih priručnika (posebice tečajeva/ programa osposobljavanja) s primjenjivim zahtjevima,
- s obzirom na zahtjeve iz ORA.ATO.125 (b)/ DTO.GEN.230 (b) osiguraju da su programi osposobljavanja usklađeni sa primjenjivim zahtjevima iz Dijela-FCL,
- se usklade s regulatornim promjenama s obzirom na zahtjev iz ORA.GEN.135 (a)(1) temeljem kojeg ATO certifikat organizacije ostaje valjan pod uvjetom da organizacija ostaje usklađena s relevantnim zahtjevima Uredbe (EU) 2018/1139 i njezinim provedbenim pravilima,
- se usklade s regulatornim promjenama s obzirom na izjavu za DTO iz točke 8. „DTO ispunjava bitne zahtjeve iz Priloga IV. Uredbi (EU) 2018/1139, zahtjeve iz Priloga I. (dio FCL) i Priloga VIII. (dio DTO) Uredbi Komisije (EU) br. 1178/2011 i zahtjeve iz Priloga III. (dio BFCL) Uredbi Komisije (EU) 2018/395 i Priloga III. (dio SFCL) Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2018/1976 te će tijekom svih aktivnosti osposobljavanja obuhvaćenih izjavom nastaviti ispunjavati te zahtjeve.“,
- što je prije moguće provedu sve potrebne aktivnosti u svrhu pravodobne primjene novih i/ili izmijenjenih zahtjeva (uključujući i izmjenu i/ili dopunu svojih priručnika i ostale relevantne dokumentacije) te da provedu sva potrebna postupanja u svezi provedbe i djelotvorne primjene regulatornih promjena.

2. Izmjene i dopune Dijela ORA i AMC/GM za Dio ORA

U samim odredbama u Dijelu ORA nema izmjena odredbi iz Poddijela ATO, no ima nekoliko promjena u AMC/ GM-u vezanima uz Poddio ATO.

U Dijelu ORA, mijenja se Poddio FSTD i Poddio AeMC:

- odredbe vezane uz organizacije koje imaju Certifikat kvalifikacije FSTD-a:

ORA.FSTD.225

-odredbe vezane uz zrakoplovno medicinske centre:

ORA.AeMc.105 Opseg,

ORA.AeMC.120 AeMC certifikat,

ORA.AeMC.135 Kontinuirana valjanost,

ORA.AeMC.160 Izvješćivanje,

ORA.AeMC.205 Ugovorne aktivnosti,

ORA.AeMC.210 Zahtjevi za osoblje.

Napomena:

U naslovu u Uredbi (EU) 2024/2076 je greška u naslovu koja je označena podebljanim slovom: "Prilog IV.
a zapravo bi trebalo pisati: "Prilog IV. Izmjene Priloga VII. (dio **O**RA) Uredbi (EU) br. 1178/2011".

Izmjene Priloga VII. (dio **A**RA) Uredbi (EU) br. 1178/2011" (stranica 38/43),

2.1 Najznačajnije promjene u AMC/GM-u za Dio ORA koje su relevantne za ATO-e :

2.1.1 Mijenja se sadržaj ATO Operativnog priručnika, Dio D - *Personnel training*, u točki D5

Ova promjena utječe na sve ATO-e u RH i svi ATO-i trebaju uskladiti svoje ATO priručnike i postupanja s ovom promjenom.

Naime, prije je u sadržaju ATO Operativnog priručnika, Dio D *Personnel training*, u točki 5 bio naziv: *proficiency check*.

Međutim, regulatornom promjenom u naslovu ATO Operativnog priručnika, Dio D *Personnel training*, sada u točki 5 stoji:
„*checks to verify that training personnel is proficient with regard to all internal ATO standards, processes and procedures.*”

Dakle, ATO **ne smije koristiti *proficiency check-ove*** kojima se produžuje ili obnavlja bilo koje ovlaštenje/ certifikat instruktora u svrhu provjera kojima ATO verificira/ potvrđuje da je osoblje koje provodi osposobljavanje stručno u odnosu na sve interne ATO standarde, procese i procedure.

ATO treba odrediti sadržaj provjera kojima verificira/ potvrđuje da je osoblje koje provodi osposobljavanje stručno u odnosu na sve interne ATO standarde, procese i procedure.

ATO treba tim provjerama provjeriti i potvrditi stručnost svog ATO osoblja, uključujući sve instruktore koji provode teorijsko i praktično osposobljavanje (na FSTD-u i/ili na zrakoplovu).

AMC1 ORA.ATO.230(b) Training manual and operations manual

[...]

(d) Personnel training

- (5) ~~proficiency~~ checks to verify that training personnel is proficient with regard to all internal ATO standards, processes and procedures;

[...]

Rationale

RMT.0587

On request by Member States, the text in point (d)(5) is amended to clarify the purpose of (proficiency) checks in terms of this AMC, which are not meant to refer to proficiency checks for revalidation or renewal of pilot ratings.

After an internal review prior to the publication of the ED Decision, text is added to further improve the clarity of the new wording.

Rationale

RMT.0587

On request by Member States, the text in point (d)(5) is amended to clarify the purpose of (proficiency) checks in terms of this AMC, which are not meant to refer to proficiency checks for revalidation or renewal of pilot ratings.

After an internal review prior to the publication of the ED Decision, text is added to further improve the clarity of the new wording.

2.1.2 Tečaj za tip aviona u svom opsegu može uključivati i *familiarisation*

-Izmijenjen je FCL.710 a) „Ovlaštenja za klasu i tip – varijante“ na način da se upoznavanje (*familiarisation*) ne smatra više osposobljavanjem, nego se smatra samoučenjem (*self-study*). Pa se sada koristi izraz *familiarisation*, a riječ *training* je prekrížena.

Ovom promjenom omogućeno je da tečaj osposobljavanja za stjecanje ovlaštenja za tip aviona, ako taj tip aviona ima varijante, može uključivati elemente dodatnog upoznavanja (*familiarisation*) učenika pilota s tim varijantama u teorijskom dijelu osposobljavanja inicijalnog tečaja osposobljavanja za tip aviona.

AMC2 ORA.ATO.125 Training programme

[...]

(b) Variants

- (1) Familiarisation ~~training~~: Where an aeroplane type rating also includes variants of the same aircraft type requiring familiarisation ~~training~~, the additional familiarisation ~~elements training~~ may be included in the theoretical knowledge training of the initial type rating course. ~~Flight training should be conducted on a single variant within the type.~~

[...]

Rationale

RMT.0587

Based on input received from a Member State, the text of point (b)(1) of AMC2 ORA.ATO.125 is updated for the following reasons:

- Familiarisation is not training but self-study, hence the text is revised to no longer refer to 'familiarisation training'.
- Since familiarisation solely consists of self-study, it cannot include flight training. Hence, the second sentence in point (b)(1) does not make sense and is removed.

2.1.3 Za ATO-e koji imaju integrirane tečajeve osposobljavanja : 3 pozicije (HT, CFI, CTKI) = 3 različite osobe

Kod ATO-a koji imaju integrirane tečajeve osposobljavanja: tri pozicije HT, CFI, CTKI se ne mogu kombinirati, nego 3 pozicije = 3 osobe.

AMC1 ORA.ATO.210 Personnel requirements

[...]

- (c) In the case of an ATO offering integrated courses, the head of training (HT), the chief flying instructor (CFI) and the chief theoretical-knowledge instructor (CTKI) should be employed full-time or part-time, depending upon the scope of training offered. The three positions of HT, CFI, and CTKI should not be combined but should be filled by three persons.

- (d) In all other ~~the cases of an ATO offering only one of the following:~~

- ~~(1) — modular courses,~~
~~(2) — type rating courses, and~~
~~(3) — theoretical knowledge instruction,~~

the positions of HT, CFI and CTKI may be combined and filled by one or two persons with extensive experience in the training conducted by the training organisation, full-time or part-time, depending upon the scope of training offered, provided that the organisation has demonstrated to the competent authority the adequacy of such personnel set-up for its organisation (point ORA.GEN.200(b)).

Rationale

RMT.0587

Recurring queries that EASA received from Member States showed interpretation and implementation issues with regard to point (d) of AMC1 ORA.ATO.210. The list in that point is ambiguous (with the term 'one of the following' in the introductory phrase and the word 'and' at the end of point (d)(2)), contains general terms which can be interpreted differently ('modular courses'), and does not address cases where ATOs provide training courses which are not listed (e.g. class rating training, instructor training).

After reviewing the case, EASA concluded that the best option would be to revise that AMC to no longer include such an ambiguous list and to leave more flexibility to the competent authorities, when approving ATOs. In any case, point ORA.GEN.200(b) applies, requiring ATOs to set up a management system with appropriate staffing, as required to perform all intended activities in a safe manner. In this context, it is up to an ATO to demonstrate to the competent authority that safe and rule-compliant training can be ensured with a particular personnel setting.

For this reason, the AMC text is revised. The proposal was already presented to the Aircrew TeB during a meeting on 1 February 2023. During that meeting, many Aircrew TeB members showed support for such a revision of point (d) of that AMC. Based on one comment received during that Aircrew TeB meeting, also point (c) is revised to better clarify that, in the case of integrated courses, indeed three individual persons are required to fill the three positions of HT, CFI, and CTKI.

2.1.4 BIR i IR tečaj osposobljavanja i instruktori

Za ATO-e koji u opsegu ATO certifikata imaju tečaj osnovnog instrumentalnog letenja (*Basic instrument rating* - BIR) i tečaj osposobljavanja za instrumentalno letenje (IR) omogućeno je, u određenim slučajevima i kada je FI dovoljno iskusan, da može nadzirati SPIC letove (vidi dolje u tekstu FCL.905 FI, točka h)3) i vidi GM1 FCL.905. FI, točka h)3)).

Ovo je za ATO-e u RH trenutno neprimjenjivo, jer RH nema ATO koji ima odobren BIR tečaj, a trenutno odobreni IR tečajevi osposobljavanja ne uključuju SPIC letove.

Prije eventualne primjene ove mogućnosti koja nosi u sebi i rizičnu komponentu, potrebno je da ATO-i prvo procjene da li ova mogućnost donosi vrijednost u kvaliteti provođenja osposobljavanja ili pridonosi potencijalnim pogoršanjima u standardu osposobljavanja unutar specifičnog konteksta svakog pojedinog ATO-a.

Ukoliko je procijenjeno od strane ATO-a da ova mogućnost donosi vrijednost u kvaliteti provođenja osposobljavanja unutar specifičnog konteksta tog pojedinog ATO-a, potrebno je da ATO odredi pod kojim kriterijima unutar specifičnog konteksta svog ATO-a to donosi vrijednost te ATO to treba podržati odgovarajućim dokazima.

GM1 ORA.ATO.110(d) samo ilustrira primjere kriterija.

Prije primjene ove mogućnosti ATO mora promijeniti relevantne ATO priručnike i obavijestiti o promjenama HACZ ili ishoditi odobrenje promjene od HACZ koja se odnosi na ovu promjenu, ovisno o tome kakve procedure za upravljanjem promjenama iz svojih ATO priručnika ima odobrene.

Također, ako takav instruktor tijekom SPIC letova mora intervenirati iz sigurnosnih razloga, instruktor mora ili preuzeti kontrole i završiti let kao PIC ili, ako je moguće, nastaviti s VFR osposobljavanjem, jer takav instruktor ne smije (nema te privilegije) provoditi IFR osposobljavanje u avionu tijekom leta.

Dodan je novi GM1 ORA.ATO.110(d) *Personnel requirements*:

GM1 ORA.ATO.110(d) Personnel requirements

- (a) Before allowing an FI that is experienced as specified in point FCL.905.FI(h)(3) to supervise SPIC flights during an IR training course, the ATO should consider at least the following factors:
 - (1) the experience of the FI;
 - (2) the experience of the student pilot;
 - (3) the nature and complexity of the SPIC flight to be performed;
 - (4) the complexity and characteristics of the training aircraft; and
 - (5) the prevailing weather conditions.
- (b) The ATO should identify the hazards related to the SPIC supervision and apply appropriate mitigation measures to reduce the associated risks.

Dodan je novi GM1 FCL.905.FI(h)(3) *FI- privileges and conditions*.

GM1 FCL.905.FI(h)(3) FI — privileges and conditions

CONSEQUENCES OF AN INTERVENTION BY AN INSTRUCTOR QUALIFIED IN ACCORDANCE WITH POINT FCL.905.FI(h)(3) DURING AN SPIC TRAINING FLIGHT

Point FCL.905.FI(h) sets out the conditions for FI certificates to include privileges for providing instruction towards an IR. Compared to the regular case (point (h)(4), requiring 200 hours of IFR experience), point (h)(3) allows holders of an FI certificate with reduced IFR experience (50 hours) to already provide elements of IR instruction at an ATO (FSTD instruction, supervision of SPIC training flights). If however, during such an SPIC training flight, an instructor qualified in accordance with point FCL.905.FI(h)(3), needs to intervene for safety reasons, the instructor needs to either take over controls and end that flight as PIC or, if possible, continue with VFR instruction, since such an instructor is not entitled to provide IFR instruction in an aeroplane in flight.

Rationale

RMT.0678

Based on a comment received for the draft GM1 ORA.ATO.110(d) (as presented in NPA 2020-14), this additional GM was developed to illustrate the legal consequences of an intervention by the instructor qualified in accordance with point FCL.905.FI(h)(3) during an SPIC training flight.

FCL.905.FI FI – Privileges and conditions

Regulation (EU) 2020/359

The privileges of FIs are to conduct flight instruction for the issue, revalidation or renewal of:

.....

- (h) a BIR or an IR in the appropriate aircraft category, provided that FI meets the following conditions:
 - (1) they have completed as student pilots the IRI training course and have passed an assessment of competence for the IRI certificate;
 - (2) they comply with points [FCL.915.CRI\(a\)](#), [FCL.930.CRI](#) and [FCL.935](#) in the case of multi-engine aeroplanes and with points [FCL.910.TRI\(c\)\(1\)](#) and [FCL.915.TRI\(d\)\(2\)](#) in the case of multi-engine helicopters;

In addition to conditions (1) and (2):

- (3) if during an approved training course at an ATO, the FI is providing training in FSTDs or supervising SPIC training flights that take place under IFR, the FI shall have completed at least 50 hours of flight time under IFR after the issuance of the BIR or the IR, of which a maximum of 10 hours may be instrument ground time in an FFS, an FTD 2/3 or an FNPT II,;
- (4) if the FI is providing training in an aircraft, the FI shall have completed at least 200 hours of flight time under IFR, of which up to 50 hours may be instrument ground time in an FFS, an FTD 2/3 or an FNPT II.'

Rationale

RMT.0678

See NPA 2020-14, page 63:

In the context of the introduction of the basic instrument rating (BIR) with amending Commission Implementing Regulation (EU) 2020/359, the conditions for an FI(A) certificate to include instructional privileges for an instrument rating (IR) or a BIR in point FCL.905.FI(h) have been revised.

FI(A) certificate holders that do not have completed yet 200 hours of flight time under instrument flight rules (IFR) are now allowed to already provide training in FSTDs and to supervise SPIC flights, only during both approved IR or BIR training courses at an ATO.

In this context, and based on input received from the EASA Advisory Bodies, this newly added GM illustrates the criteria for ATOs to consider when involving such FI(A) certificate holders for the supervision of SPIC training flights.

After a further internal review, the phrase 'or FSTD' in GM1 ORA.ATO.110(d) in point (a)(4) from NPA-2020-14 is deleted since SPIC flights are not conducted in FSTDs.

3. Izmjene i dopune Dijela DTO i AMC/GM za Dio DTO

3.1 Prestanak prava na provedbu osposobljavanja kod DTO

Svi DTO-i moraju voditi računa o ovoj regulatornoj promjeni i uspostaviti postupanja u svojoj organizaciji:

„DTO.GEN.135

Prestanak prava na provedbu osposobljavanja

(a) DTO više neće imati pravo provoditi neke ili sve aktivnosti osposobljavanja navedene u svojoj prijavi na temelju te prijave ako se dogodi nešto od sljedećeg:

- 1.DTO obavijesti nadležno tijelo o prestanku nekih ili svih aktivnosti osposobljavanja koje obuhvaća prijava u skladu s točkom DTO.GEN.116 podtočkom (b);
- 2.DTO ne provodi osposobljavanje više od 36 uzastopnih mjeseci.

(b) DTO nadležnom tijelu bez odgode vraća potvrde o odobrenju u skladu s točkom DTO.GEN.230 podtočkom (c):

- 1.u slučaju prestanka aktivnosti osposobljavanja u skladu s točkom (a);
- 2.u slučaju ukidanja u skladu s točkom ARA.GEN.350 podtočkom (da) podpodtočkom 3. Priloga VI. (dio ARA).”.

4. Izmjene i dopune Dijela FCL i AMC/GM za Dio FCL najrelevantnije za ATO-e, DTO-e i operatore

4.1. Promjene - Dio FCL, Poddio A (Općeniti zahtjevi)

4.1.1 Uvode se novi pojmovi „SEP avion“ i „SEP helikopter“ koji mijenjaju dosadašnji koncept i strukturu ovlaštenja za klasu SEP (članak 2. i FCL.020) (Dio FCL, Poddio A)

-SEP avion i SEP helikopter su jednopilotni i jednomotorni.

Kad je riječ o jednomotornim avionima, Uredba (EU) 1178/2011 je izmijenjena kako bi se uzela u obzir najnovija inovativna tehnička dostignuća i način na koji će se projektirati u budućnosti, na primjer električni i hibridni motori, koji će uključivati komponente motora s unutarnjim sagorijevanjem i komponente električnih motora.

Dakle, SEP za avione više ne uključuje samo avione s klipnim motorima, nego uključuje i avione s električnim motorom te hibridnim motorom.

Tako da kratica SEP više ne znači *single engine piston*, nego se tom kraticom SEP osim klipnih, obuhvaćaju i električni i hibridni motore. Pa je u Uredbi (EU) 1178/2011 svugdje gdje je pisalo, u tom kontekstu, *single engine piston* zamijenjeno s kraticom SEP koja će se i dalje nastaviti koristiti no u drugačijem značenju. To je bio najjednostavniji način da se uvede promjena a da se tekst odredbi ne mijenja previše.

U tom kontekstu, bit će potrebno da ATO-i i DTO-i izmjene svoje priručnike/ programe osposobljavanja ukoliko negdje koriste izraz *single engine piston* te ga zamjene s izrazom SEP. U tom smislu, bit će potrebno i izmijeniti ATO certifikate.

SEP za helikoptere uključuje samo klipne motore.

U članak 2. Uredbe (EU) 1178/2011 umeću se točke 8.c i 8.d:

-„8.c

„**SEP avion**” znači jednomotorni jednopilotni avion za koji se ne zahtijeva ovlaštenje za tip i čijom se jednom centralno ugrađenom pogonskom jedinicom upravlja jednom komandom potiska i pokreće ga bilo koji od sljedećih tipova motora:

(a) klipni motor;

(b) sustav s električnim motorom koji se, ako je tako određeno na temelju postupka certifikacije u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012, može sastojati od više električnih motora;

(c) sustav s hibridnim motorom koji se sastoji od klipnih i električnih motora, ako je tako određeno na temelju postupka certifikacije u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012;

-8.d

„**SEP helikopter**” znači jednomotorni jednopilotni helikopter kojeg pogoni klipni motor;”

GM1 FCL.010 Definitions

[...]

SEP in the context of aeroplanes: Single-Engine Single-Pilot aeroplane, as defined in Article 2(8c)

SEP in the context of helicopters: Single-Engine Piston

[...]

In the context of the revised scope of the SEP aeroplane class rating, as proposed with this NPA (see amendments to Article 2 and related rationale as well as related further amendments to Part-FCL), as regards aeroplanes, the term 'SEP' is redefined to mean 'single-engine single-pilot'. In this regard, 'SEP' does no longer refer to 'piston', to be in line with the new definition of the term 'SEP aeroplane' in Article 2.

As regards helicopters, the term 'SEP' continues to mean 'single-engine piston'.

Vidi izmijenjenu strukturu ovlaštenja za klasu u [EASA Class and type rating and Licence endorsement list](#) (verzija 14.04.2025.):



Class_and_Type_Rat
ing_and_endorseme

Izmijenjena struktura ovlaštenja za klasu:

- omogućuje imateljima EASA Part FCL dozvola da steknu privilegije za letenje jednopilotnih jednomotornih električnih aviona,
- uključuje varijante aviona s električnim motorima.

-Nadalje, u odnosu na promjenu strukture ovlaštenja SEP, mijenja se i odredba **FCL.020 Učenik pilot** na način da ističe potrebu za dodatnim osposobljavanjem u slučaju da učenik pilot, tijekom osposobljavanja na SEP avionima (npr. LAPL tečaj, PPL tečaj, integrirani ATP tečaj, itd.) prelazi između varijanti SEP aviona s različitim tipovima motora. Korištenje aviona s električnim pogonom u ovim tečajevima može smanjiti troškove osposobljavanja i pridonijeti očuvanju okoliša (*eco-friendly environment*).

Odredba **FCL.020 Učenik pilot** sada glasi:

„(a) Učenik pilot ne smije letjeti samostalno ako ne ispunjava sljedeće uvjete:

1. ovlašten je za samostalno letenje i pod nadzorom je instruktora letenja;
2. prije dobivanja ovlaštenja iz podpodtočke (1) stekao je stručnost za sigurno upravljanje relevantnim zrakoplovom tijekom predviđenog samostalnog leta.”;

GM1 FCL.020(a) Student pilot

USE OF SEP AEROPLANES WITH DIFFERENT ENGINE TYPES DURING A TRAINING COURSE

A student pilot who undergoes training in an SEP aeroplane with a particular engine type (as specified in Article 2(8c) of Commission Regulation (EU) No 1178/2011) should be authorised in accordance with point FCL.020(a) to undertake the necessary solo flights in an SEP variant with another engine type only after he or she has acquired the competence to safely operate such SEP variants.

Rationale

RMT.0678

See NPA 2020-14, page 22.

Following comments received during the focused consultation with the EASA Advisory Bodies in June 2022, the phrase ‘an LAPL(A) or a PPL(A)’ is deleted. Instead, the amended text in general refers to student pilots who undergo training in a SEP aeroplane, thereby addressing LAPL and PPL students as well as students undergoing integrated ATP training.

-Nadalje, u odnosu na promjenu strukture ovlaštenja SEP, mijenja se *syllabus* iz teorijskog dijela osposobljavanja za tečajeve osposobljavanja za ovlaštenje za klasu: TMG, SE (jednomotorne) i ME (višemotorne) avione koji sada uključuje potrebe za osposobljavanjem i za avione s električnim motorima (vidi: **AMC1 FCL.725(a)** Requirements for the issue of class and type ratings, SYLLABUS OF THE THEORETICAL KNOWLEDGE FOR CLASS ORAND TYPE RATINGS, I. TMGs, SE AND ME AEROPLANES).

-Nadalje, u odnosu na promjenu strukture ovlaštenja SEP, izmijenjen je **FCL.710 (a) "Ovlaštenja za klasu i tip – varijante"** pa pri proširenju privilegija ovlaštenja za klasu SEP aviona na varijantu s drugim tipom motora, osposobljavanje za razlike sastoji se od letačkog osposobljavanja s instruktorom i osposobljavanja za teorijsko znanje koji, s obzirom na taj drugi tip motora i povezane zrakoplovne sustave, uključuju barem sljedeće predmete:

- 1.opće znanje o zrakoplovima,
- 2.operativni postupci;
- 3.izvedba leta i planiranje leta.

Te je dodan novi **AMC1 FCL.710(a)** Class and type ratings — variants DIFFERENCES TRAINING FOR VARIANTS WITHIN THE SEP AEROPLANE CLASS WITH AN ELECTRIC ENGINE SYSTEM.

This newly added AMC illustrates the necessary training items for the differences training in a SEP aeroplane variant with an electric engine. As indicated in the introductory sentence of this new AMC as well as in a note, this list solely addresses the training needs related to electric engines and must not be understood as an exhaustive differences training syllabus.

-Nadalje, u odnosu na promjenu strukture ovlaštenja SEP, odredba **FCL.810 (a) Ovlaštenje za noćno letenje** je prilagođena promijenjenoj strukturi ovlaštenja SEP, pa više ne piše „*single-engine piston aeroplane (land)*“ nego „*SEP aeroplane- land*“.

-Nadalje, u odnosu na promjenu strukture ovlaštenja SEP, u odredbi **FCL.915 „Dodatni zahtjevi za instruktore koji provode letačko osposobljavanje na zrakoplovu“** dodana je podtočka 5. koja upućuje da kad instruktori provode letačko osposobljavanje u varijanti klase SEP aviona s određenim tipom motora iz članka 2. točke 8.c Uredbe (EU) 1178/2011 moraju ispunjavati jedan od sljedećih uvjeta:

- i. imati barem 5 sati naleta kao piloti u toj varijanti;
- ii. položiti procjenu stručnosti za relevantnu kategoriju instruktora u toj varijanti.

-Nadalje, u odnosu na promjenu strukture ovlaštenja SEP, mijenja se i odredba **FCL.945 Obveze za instruktore** koja se primjenjuje kad instruktori smiju sami unositi istek ovlaštenja/certifikata u dozvole, no u RH to nije zasad primjenjivo.

4.1.2 ATO-i i DTO-i moraju bez kašnjenja izdati preporuku za polaganje ispita iz teorijskog znanja učeniku (FCL.025) (Dio FCL, Poddio A)

-Mijenja se odredba FCL.025 Provođenje ispita iz teorijskog znanja u svrhu stjecanja dozvola i AMC1 FCL.025 (a) čime se ističe da ATO-i i DTO-i moraju bez kašnjenja izdati preporuku za polaganje ispita iz teorijskog znanja učeniku (primjerice: najkasnije unutar jednog radnog dana nakon zadnjeg sata osposobljavanja/ zadnjeg ispita u ATO-u ili DTO-u) kako bi se izbjeglo da prođe previše vremena od završetka osposobljavanja i početka perioda u kojem učenik mora položiti ispite pri nadležnom tijelu.

AMC1 FCL.025(a) Theoretical knowledge examinations for the issue of licences and ratings

ISSUANCE OF THE RECOMMENDATION FOR THEORETICAL KNOWLEDGE EXAMINATION

The ATO or DTO should issue the recommendation as per point FCL.025(a)(2) without undue delay, after applicants have finished the relevant part of the theoretical knowledge instruction to a satisfactory standard.

Rationale

RMT.0587

Based on implementation issues reported by a Member State and related discussions with the EASA Advisory Bodies, this AMC is introduced to clarify that the responsible training organisation should issue the recommendations for theoretical knowledge examinations to the applicants without undue delay, to avoid that too much time passes between the completion of the related training and the start of the time frame within which applicants can attempt an examination.

4.1.3 Mijenja se način bilježenja u Knjižicu letenja pilota (Pilot's log book) (AMC1. FCL.050 Recording of flight time) (Dio FCL, Poddio A)

U Knjižicu pilota letenja unosi se:

- po novome i vrijeme naleta kad se djeluje kao kopilot u krstarenju iznad *flight level*-a 200 (CRCP),
- PIC time kao vrijeme naleta o uspješno završenom *skill test*-u, *proficiency check*-u ili *assessment of competence*-u, ukoliko je supotpisano od instruktora ili ispitivača kako je primjenjivo,

- u koloni 12 (Remarks) moraju se uvijek unositi sljedeće napomene:

- (iv) name and signature of the instructor if the flight is part of any of the following:
 - an SEP aeroplane or TMG class rating or single-engine helicopter type rating revalidation;
 - flying activity that is performed by an LAPL holder to comply with recency requirements;
 - (v) ~~for multi-pilot operations~~ in cases where a skill test and proficiency check in single-pilot ~~helicopters~~, aircraft is completed in either a combination of single-pilot and multi-pilot operation or solely in multi-pilot operation, information as follows:
 - (A) ~~the form of operation~~, name and signature of the examiner conducting the skill test or proficiency check or operator proficiency check; ~~and~~
 - (B) the name of the operator in the case of the operator proficiency check; and
 - (C) the form of operation as follows:
 - (1) in the case of a combination of single-pilot operation and multi-pilot operation: 'SP/MP';
 - (2) in the case of solely multi-pilot operation: 'MP only'
 - (vi) 'CRCP' when the pilot acted as cruise-relief co-pilot.
- [...]

-vidi detalje za unos u knjižice letenja pilota za LAPL u odredbi FCL.140.A Zahtjevi u pogledu skorašnjeg iskustva, posebice točka d).

4.2 Promjene - Dio FCL, Poddio B (LAPL) i Poddio C (PPL)

4.2.1 Promjene u zahtjevima vezanima uz LAPL tečajeve osposobljavanja (Dio FCL, Poddio B) i PPL tečajeve osposobljavanja (Dio FCL, Poddio C)

Izmijenjene su odredbe:

FCL.115 LAPL- Tečaj osposobljavanja FCL.105.A LAPL(A) – Privilegije i uvjeti FCL.110.A LAPL(A) – Zahtjevi za iskustvom i priznavanje FCL.135.A LAPL(A) – Proširenje privilegija na drugu klasu ili varijantu aviona FCL.140.A LAPL(A) – Zahtjevi u pogledu skorašnjeg iskustva FCL.110.H LAPL(H) – Zahtjevi za iskustvom i priznavanje FCL.135.H LAPL(H) – Proširenje privilegija na drugu klasu ili varijantu aviona FCL.140.H LAPL(H) – Zahtjevi u pogledu skorašnjeg iskustva	FCL.205.A - PPL(A) – Privilegije FCL.210.A - PPL(A) –Zahtjevi za iskustvom i priznavanje FCL.205.H - PPL(H) – Privilegije FCL.205.H - PPL(H) –Zahtjevi za iskustvom i priznavanje
--	---

Navedenim izmijenjenim odredbama značajno se olakšavaju i pojednostavljaju zahtjevi za imatelje LAPL i PPL dozvola:

-donose pojašnjenja i izmjene u planovima osposobljavanja i programima osposobljavanja za LAPL(A) i PPL(A), između ostalog i u vezi s *Spin avoidance training*-om i *Emergencies* (vidi:

- AMC1 FCL.115 LAPL – Training course – flight instruction for the LAPL (A) i flight instruction for the LAPL (H)
- AMC1 FCL.210 PPL(A) – Training course – flight instruction for the PPL (A)
- AMC2 FCL.210 PPL(H) – Training course – flight instruction for the PPL (H),

-pojašnjava se korištenje LAPL privilegija kad pilot ima PPL, CPL ili ATPL dozvolu (vidi GM11 FCL.205.A)a); FCL.205.H)a), FCL.305.a)1), FCL.505.a)1),

-donose mogućnost da učenici piloti prijeđu u tijeku osposobljavanja za PPL na osposobljavanje za LAPL za istu kategoriju zrakoplova na način da im se priznaje dio provedenog osposobljavanja za PPL temeljem procjene ATO-a ili DTO-a koji je odgovoran za tečaj osposobljavanja za LAPL (vidi FCL.115) i da na kraju steknu LAPL dozvolu (iako su inicijalno započeli osposobljavanje u svrhu izdavanja PPL dozvole),

-za LAPL (H) tečaj osposobljavanja, ako postoji OSD za taj tip helikoptera, program osposobljavanja za LAPL (H), kao i osposobljavanje za razlike i upoznavanje za varijante, mora biti izmijenjeno i usklađeno s zadnjom verzijom OSD-a (vidi FCL.115),

-za stjecanje dozvole LAPL (A) može se uzeti u obzir prethodno iskustvo kao PIC u zrakoplovima koji podliježu odluci države članice donesenoj u skladu s člankom 2. stavkom 8. točkama (a) ili (c) Uredbe (EU) 2018/1139* ili su obuhvaćeni područjem primjene Priloga I. toj uredbi, pod uvjetom da zrakoplov odgovara definiciji odgovarajuće kategorije zrakoplova iz Priloga (dio-FCL) (vidi FCL.110.A te AMC1 FCL.110.A(c)),

-za stjecanje dozvole LAPL (H) može se uzeti u obzir prethodno iskustvo kao PIC u zrakoplovima koji podliježu odluci države članice donesenoj u skladu s člankom 2. stavkom 8. točkama (b) Uredbe (EU) 2018/1139 ili su obuhvaćeni područjem primjene Priloga I. toj uredbi, pod uvjetom da zrakoplov odgovara definiciji odgovarajuće kategorije "helikopter" iz Priloga (dio-FCL) (vidi FCL.110.H),

-*Uredba (EU) 1139/2018 (Basic Regulation), članak 2., stavak 8.:

- (a) aeroplanes, other than unmanned aeroplanes, which have no more than two seats, measurable stall speed or minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 45 knots calibrated air speed and a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member State, of no more than 600 kg for aeroplanes not intended to be operated on water or 650 kg for aeroplanes intended to be operated on water;
- (b) helicopters, other than unmanned helicopters, which have no more than two seats and a MTOM, as recorded by the Member State, of no more than 600 kg for helicopters not intended to be operated on water or 650 kg for helicopters intended to be operated on water;
- (c) sailplanes, other than unmanned sailplanes, and powered sailplanes, other than unmanned powered sailplanes, which have no more than two seats and a MTOM, as recorded by the Member State, of no more than 600 kg.

-mijenjaju se zahtjevi za proširenje privilegija na drugu klasu aviona ili TMG-a za imatelje LAPL(A) i mijenjaju se zahtjevi za proširenje privilegije za drugu varijantu unutar iste klase (vidi FCL.135.A i AMC1 FCL.135.A(b)),

-mijenjaju se zahtjevi za proširenje privilegija na drugi tip ili varijantu helikoptera (vidi FCL.135.H),

-mijenjaju se značajno zahtjevi za skorašnjim iskustvom u vezi LAPL A i H dozvole (vidi:

- FCL.140.A; GM1 FCL.140.A Safety awareness briefing before refresher training or proficiency checks,
- AMC1 FCL.140.A(a)(1)(ii) LAPL (A) -Recency requirements – Content of the refresher training,
- FCL.140.H, AMC1 FCL.140.H(a)(2), GM1 FCL.140.H, AMC1 FCL.140.H(a)(1)(ii).

FCL.140.A LAPL(A) – Zahtjevi u pogledu skorašnjeg iskustva

(a) Imatelji LAPL(A) smiju koristiti privilegije iz dozvole samo ako su u zadnje dvije godine ispunili bilo koji od sljedećih uvjeta kao piloti aviona ili TMG-a:

1. završili su barem 12 sati naleta kao PIC, s instruktorom ili samostalno pod nadzorom instruktora, uključujući:

i. 12 polijetanja i slijetanja;

ii. osposobljavanje za osvježanje znanja s instruktorom u trajanju od barem jednog sata koje je zadovoljilo kriterije instruktora, koji odabire vježbe letenja koje podnositelju zahtjeva omogućuju da osvježi svoje kompetencije za sigurno upravljanje zrakoplovom i sigurnu primjenu uobičajenih postupaka, neuobičajenih postupaka i postupaka u slučaju nužde;

2.uspjешно su položiti provjeru stručnosti s ispitivačem za LAPL(A). Program provjere stručnosti temelji se na ispitu praktične osposobljenosti za LAPL(A);

-vidi promjene u FCL.210.A PPL (A) Zahtjevi za iskustvom i priznavanje, točka a) i b):

„(a) Podnositelji zahtjeva za PPL(A) moraju obaviti najmanje 45 sati letačkog osposobljavanja na avionima ili TMG-ovima, od čega 5 sati može biti odrađeno na FSTD-u, uključujući najmanje:

1. 25 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom;
2. 10 sati samostalnog naleta pod nadzorom instruktora, uključujući najmanje 5 sati samostalnog rutnog letenja s najmanje jednim rutnim letom od najmanje 270 km (150 NM), tijekom kojeg se mora obaviti slijetanje s potpunim zaustavljanjem na dva aerodroma koja su različita od aerodroma polijetanja.

Podnositelji zahtjeva mogu završiti nalet na tečaju osposobljavanja za ovlaštenje za noćno letenje u skladu s točkom FCL.810 podtočkom (a) podpodtočkom 1. podpodpodtočkom ii. kao dio 45-satnog letačkog osposobljavanja, pod uvjetom da su prije početka osposobljavanja za ovlaštenje za noćno letenje završili letačko osposobljavanje za osnovno instrumentalno letenje.

(b) Specifični zahtjevi za podnositelje zahtjeva koji su prošli osposobljavanje za LAPL(A). Podnositeljima zahtjeva za PPL(A) priznaje se prethodno osposobljavanje za LAPL(A) koje su prošli te im se izdaje PPL(A), pod uvjetom da osposobljavanje za LAPL(A) i osposobljavanje za PPL(A) koje su ukupno završili ispunjavaju zahtjeve u pogledu iskustva iz podtočke (a). Međutim, u tom se slučaju primjenjuje sljedeće:

1. ako podnositelji zahtjeva već imaju LAPL(A), primjenjuju se svi sljedeći uvjeti, pod uvjetom da su podnositelji zahtjeva obavili najmanje 45 sati ukupnog naleta na avionima ili TMG-ovima:
 - i. zahtjev iz uvodne rečenice podtočke (a) smanjuje se na 40 sati letačkog osposobljavanja;
 - ii. zahtjev iz podtočke (a) podpodtočke 1. smanjuje se na 21 sat letačkog osposobljavanja s instruktorom;
2. podnositelji zahtjeva moraju završiti barem sve navedeno u nastavku s instruktorom koji je kvalificiran za osposobljavanje za PPL(A):
 - i. 5 sati letačkog osposobljavanja s instruktorom;
 - ii. samostalan nalet u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom 2.”;

-mijenjaju se zahtjevi za iskustvom i priznavanjem za podnositelje zahtjeva za PPL(A) koji imaju LAPL(A) na način da se sada prizna i dio naleta na TMG-ovima (vidi FCL.210.A i AMC1 FCL.210.A.(b)),

-donose opciju da se u 45 satni tečaj osposobljavanja za PPL(A) uključi (integrira) i osposobljavanje za stjecanje ovlaštenja za letenje noću, pod uvjetom da je učenik prije početka osposobljavanja za ovlaštenje za noćno letenje završio letačko osposobljavanje za osnovno instrumentalno letenje (*basic instrument flying training*) (vidi FCL.210.A),

4.2.2 Brišu se ili mijenjaju AMC/ GM-ovi za Dio FCL koji su povezani s jedrilicama ili balonima

Deletion of the AMC and GM related to balloon and sailplane flight crew licensing

With the amendments introduced by Commission Implementing Regulation (EU) 2020/359⁴⁵, the flight crew licensing requirements for balloon and sailplane pilots have been removed from Annex I (Part-FCL). Consequently, the AMC and GM to Annex I (Part-FCL) need to be updated respectively. Hence, unless otherwise specified in the subsequent points, the following AMC and GM are amended or deleted (in whole or parts of them), with the sole purpose of removing text that refers to balloon and sailplane flight crew licensing:

- | | |
|--|--------------------------------|
| — AMC1 FCL.015 | — AMC3 FCL.210; FCL.215 |
| — AMC1 FCL.050 | — AMC1 FCL.140.B(b)(1) |
| — GM1 FCL.060(b)(1) | — AMC1 FCL.205.S(b) |
| — AMC1 FCL.115; FCL.120 | — AMC1 FCL.205.B(b) |
| — AMC1 FCL.125; FCL.235 | — AMC1 FCL.225.B(8) |
| — AMC2 FCL.125, FCL.235 | — AMC1 FCL.230.B(c)(1) |
| — AMC1 FCL.140.A; FCL.140.S;
FCL.740.A(b)(1)(iii) | — AMC1 FCL.800 |
| — AMC1 FCL.110.S | — AMC2 FCL.830 |
| — AMC1 FCL.110.S; FCL.210.S | — GM1 FCL.900 |
| — AMC1 FCL.135.S; FCL.205.S(a) | — AMC1 FCL.935 |
| — AMC1 FCL.140.S(c)(1) | — AMC5 FCL.935 |
| — AMC1 FCL.110.B | — AMC2 FCL.930.FI |
| — AMC1 FCL.110.B; FCL.210.B | — AMC1 FCL.940.FI; FCL.940.IRI |
| — AMC1 FCL.130.B; FCL.220.B | — AMC1 FCL.1015 |
| — AMC1 FCL.135.B; FCL.225.B | — GM1 FCL.1015 |
| — AMC2 FCL.135.B; FCL.225.B | — AMC1 FCL.1030(b)(3) |
| — AMC3 FCL.135.B; FCL.225.B | — AMC1 Appendix 7 |

4.3 Promjene - Dio FCL, Poddio H (Ovlaštenja za klasu i tip)

4.3.1 Upoznavanje (*familiarisation*) se ne smatra više osposobljavanjem, nego se smatra samoučenjem (*self-study*)

-Izmijenjen je FCL.710 a) „Ovlaštenja za klasu i tip – varijante“ na način da se upoznavanje (*familiarisation*) ne smatra više osposobljavanjem, nego se smatra samoučenjem (*self-study*).
Pa se sada koristi izrazi *familiarisation*, a riječ *training* je prekrivena.

4.3.2 Tko može provoditi osposobljavanje za razlike (*differences training*) za proširenje privilegija na drugu varijantu i zahtjevi za održavanje privilegija za letenje u varijanti

FCL.710 Ovlaštenje za klasu ili za tip – varijante

(a) Piloti moraju završiti osposobljavanje za razlike ili za upoznavanje kako bi proširili svoje privilegije na drugu varijantu zrakoplova unutar nekog ovlaštenja za klasu ili za tip ili, u slučaju iz točke FCL.710 podtočke (d) podpodtočke 1. ovog Priloga, radi održavanja tih privilegija.

U slučaju varijanti unutar ovlaštenja za klasu ili tip, osposobljavanje za razlike ili za upoznavanje klase ili tipa prema potrebi sadržava relevantne elemente definirane u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu s Prilogom I. (Part 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012, ako je primjenjivo.

Pri proširenju privilegija ovlaštenja za klasu SEP aviona na varijantu s drugim tipom motora iz članka 2. točke 8.c ove Uredbe, osposobljavanje za razlike sastoji se od letačkog osposobljavanja s instruktorom i osposobljavanja za teorijsko znanje koji, s obzirom na taj drugi tip motora i povezane zrakoplovne sustave, uključuju barem sljedeće predmete:

1. opće znanje o zrakoplovima,
2. operativni postupci;
3. izvedba leta i planiranje leta.

(b) Osposobljavanje za razlike može provoditi bilo tko od sljedećih subjekata:

1. ATO;
2. DTO u slučaju zrakoplova iz podtočke (a) podpodtočke 1. podpodpodtočke (c) i podtočke (a) podpodpodtočke 2. podpodpodtočke (c) točke DTO.GEN.110 Priloga VIII.;
3. imatelj AOC-a s odobrenim programom osposobljavanja za razlike u pogledu odgovarajuće klase ili tipa.

(c) Neovisno o zahtjevu iz podtočke (b), osposobljavanje za razlike za sljedeće zrakoplove mogu obavljati instruktori s odgovarajućim kvalifikacijama, osim ako nije drugačije određeno u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenima u skladu s Prilogom I. (Part 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012:

1. avioni za koje je potrebno ovlaštenje za klasu:
 - i. TMG-ovi;
 - ii. SEP avioni;
 - iii. višemotorni klipni avioni;
 - iv. jednomotorni turbinski avioni, osim složenih jednomotornih turbinskih aviona ili jednomotornih turbinskih aviona visokih performansi;

2. jednomotorni helikopteri s maksimalnom masom polijetanja koja ne prelazi 3 175 kg.

(d) Piloti koji, nakon što su proširili svoje privilegije na drugu varijantu unutar ovlaštenja za klasu ili za tip u skladu s ovom točkom, nisu letjeli u toj varijanti u prethodne dvije godine, moraju obaviti bilo što od sljedećeg prije korištenja svojih privilegija u toj varijanti:

1. **daljnje osposobljavanje za razlike** u skladu s podtočkama (a) i (b) ili, ako je primjenjivo, (c);
2. **provjeru stručnosti**;
3. u slučaju varijante unutar ovlaštenja za klasu SEP aviona s određenim tipom motora iz članka 2. točke 8.c, **osposobljavanje za osvježanje** znanja u skladu s točkom FCL.740.A podtočkom (b) podpodtočkom 1. podpodpodtočkom ii. podpodpodpodtočkom (C).

(da) Točka FCL.710 podtočka (d) **ne primjenjuje se u slučaju varijanti unutar ovlaštenja za klasu TMG i varijanti unutar ovlaštenja za klasu SEP aviona koje imaju tip motora iz članka 2. točke 8.c ove Uredbe.**

4.3.3 Restukturira se ovlaštenje za tip zrakoplova (avioni i helikopteri) koji su certificirani kao jednopilotni u odnosu na jednopilotne (SPO) i višepilotne operacije (MPO) (vidi FCL.725 d)

Uvodi se novi koncept ovlaštenja za tip zrakoplova za jednopilotni zrakoplov (avion i helikopter) u odnosu na SPO i MPO po uzoru na koncept ovlaštenja za tip helikoptera iz Uredbe (EU) 2021/2227.

Privilegije imatelja ovlaštenja za tip za jednopilotni zrakoplov (avion i helikopter) uključuju privilegije za upravljanje zrakoplovom u jednopilotnim i višepilotnim operacijama.

Dakle, unos ovlaštenja za takav tip automatski će uključivati SPO i MPO (neće biti više unosa ograničenja ili proširenja tih privilegija u dozvolu pilota, osim u jednom slučaju: kad se inicijalno stekne samo MPO).

- Skill tests and proficiency checks can include both SPO and MPO elements, which means that both SPO and MPO privileges remain active.
- Only in one particular scenario, a licence endorsement for the specific form of operation is necessary: If an applicant initially obtains a type ratings in MPO only, that type rating needs to be endorsed with a limitation to MPO, to demonstrate that the pilot obtained only MPO privileges. To remove that limitation, the pilot needs to complete the additional necessary training and pass the proficiency check for SPO, in accordance with Appendix 9 to Part-FCL. When Regulation (EU) 2021/2227 introduced the revised point (d) in the context of helicopter type ratings, the need for such an ‘MPO limitation’ after initial MPO type rating training was limited to non-complex helicopters, for the reasons explained in EASA Opinion 02/2021. However, based on feedback received from Member States and an additional internal review at EASA, it is proposed to generally require such a limiting endorsement in all cases of initial type rating training that is completed in MPO only, since full visibility of the limited qualification on the licence is deemed necessary in that specific scenario.
- Once pilots have obtained SPO privileges, a subsequent proficiency check in MPO only will entitle the pilot to continue to exercise their privileges only in MPO; however, it will no longer be necessary to endorse a restriction in the type rating. The operator will be responsible for ensuring that pilots exercise only those privileges for which they have been checked.

Međutim, ti imatelji koriste te privilegije za određeni oblik operacije samo ako ispunjavaju sve uvjete iz FCL.725 d) i db).

Ključno je to da takvi imatelji moraju završiti letačko osposobljavanje za vrstu operacije koju namjeravaju izvoditi.

To letačko osposobljavanje za vrstu operacije koju namjeravaju izvoditi će biti uključeno u inicijalni tečaj za tip u ATO-u ili će se nakon izdavanja ovlaštenja za tip provesti u ATO-u ili kod operatora (*an organisation that is subject to Part ORO to 965/2012*) koji smije provoditi takvo osposobljavanje ovisno o sadržaju odobrenja operatora ili sadržaju izjave operatora.

Dakle, ATO u opsegu tečaja osposobljavanja za jednopilotni tip aviona ili helikoptera može obuhvaćati letačko osposobljavanje za stjecanje privilegija za letenje u jednopilotnim ili višepilotnim operacijama ili oboje, ukoliko je to prethodno odobreno.

Također operatori (*an organisation that is subject to Part ORO to 965/2012*) mogu provoditi letačko osposobljavanje za stjecanje privilegija za letenje u jednopilotnim ili višepilotnim operacijama (što je već primjenjivo) za osobu koja ima ovlaštenje za tip za jednopilotni zrakoplov (avion ili helikopter), ukoliko je to prethodno obuhvaćeno sadržajem odobrenja operatora ili sadržajem izjave operatora.

Skill test ili *proficiency check* se provodi:

- za jednopilotne operacije: u jednopilotnim operacijama ili u višepilotnim operacijama s dodatnim elementima za jednopilotne operacije kako se zahtjeva u Dodatku 9 za Dio FCL
- za višepilotne operacije u višepilotnim operacijama.

Kod višepilotnih operacija ima još dodatnih uvjeta koji se moraju ispuniti i tu privilegiju kod višepilotnih operacija imatelji mogu koristiti samo kod operatora (*an organisation that is subject to Part ORO to 965/2012*).

Kad podnositelj zahtjeva za prvo izdavanje ovlaštenja za tip za jednopilotni zrakoplov završe letačko osposobljavanje i *skill test* samo u višepilotnim operacijama, ovlaštenje za tip izdaje se s ograničenjem za višepilotne operacije. To se ograničenje uklanja kad podnositelj zahtjeva završe, u skladu s Dodatkom 9. Dijelu FCL, dodatno osposobljavanje i *proficiency check* koji uključuju elemente potrebne za jednopilotne operacije. Ni u jednom drugom slučaju vrsta operacije ne smije se upisati u dozvolu.

4.3.4 Restukturira se ovlaštenje za klasu aviona koji je certificiran kao jednopilotni u odnosu na jednopilotne (SPO) i višepilotne operacije (MPO) (vidi FCL.725 (da))

Ovlaštenje za klasu aviona koji je certificiran kao jednopilotni da ga se leti u višepilotnim operacijama nije se moglo steći i održavati samo u višepilotnim operacijama, zbog prirode ovlaštenja za klasu koji obuhvaćaju grupu različitih produkta i zbog toga što su privilegije za klasu uvijek uključivale samo jednopilotne privilegije.

Promjenama iz FCL.725 (da) omogućuje se imateljima ovlaštenja za klasu aviona koji je certificiran kao jednopilotni da ga lete u višepilotnim operacijama, ukoliko ispune određene uvjete, bez posebnog unosa „MPO“ u dozvolu pilota i koriste te privilegije u MPO u skladu s zahtjevima iz Part ORO. Odgovornost za zapise da pilot ispunjava FCL.725 (da) leži na operatoru za kojeg pilot leti.

Privilegije imatelja ovlaštenja za klasu za jednopilotni avion uključuju privilegije za upravljanje avionom u višepilotnim operacijama, pod uvjetom da imatelji:

- ispunjavaju uvjete iz FCL.725 (da) točka (1) i
- su završili su letačko osposobljavanje i položili *proficiency check* za višepilotne operacije u relevantnoj klasi aviona u skladu s odjeljkom B podtočkom 5. podpodtočkom (g) Dodatka 9. u organizaciji navedenoj u točki FCL.725 podtočki (d) podpodtočki 1. podpodpodtočki i.
- svoje privilegije koriste samo u organizaciji na koju se primjenjuje Prilog III. (dio ORO) Uredbi (EU) br. 965/2012.

Dodatni privilegiji za višepilotne operacije u klasi jednopilotnog aviona ne smiju se upisati u dozvolu.

Dakle, ATO u opsegu tečaja osposobljavanja za klasu jednopilotnog aviona može obuhvaćati letačko osposobljavanje za stjecanje privilegija za letenje u jednopilotnim ili višepilotnim operacijama ili oboje, ukoliko je to prethodno odobreno.

Također operatori (*an organisation that is subject to Part ORO to 965/2012*) mogu provoditi letačko osposobljavanje za stjecanje privilegija za letenje u jednopilotnim ili višepilotnim operacijama (što je već primjenjivo) za osobu koja ima ovlaštenje za klasu za jednopilotni avion, ukoliko je to prethodno obuhvaćeno sadržajem odobrenja operatora ili sadržajem izjave operatora.

Važne napomene:

I kod restrukturiranog ovlaštenja za klasu aviona koji je certificirani kao jednopilotni i kod restrukturiranog ovlaštenja za tip zrakoplova (aviona ili helikoptera) koji je certificirani kao jednopilotni u odnosu na jednopilotne (SPO) i višepilotne operacije (MPO) vrijedi sljedeće:

1. ako se *skill test* ili *proficiency check* za ovlaštenje za klasu ili za tip jednopilotnih zrakoplova provodi u bilo kojem od sljedećih oblika, oblik ili oblici operacije u kojima se provodi taj ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti upisuju se u knjižicu letenja podnositelja zahtjeva, a ispitivač taj upis potpisuje:

1. višepilotne operacije;
2. jednopilotne i višepilotne operacije.

2. izmijenjen je GM1 FCL.725 (d)(da) na način da ATO mora bazirati osposobljavanje na operativnim procedurama operatora:

GM1 FCL.725(d); (da) ~~(4)(iii)(B)(2)~~ Requirements for the issue of class and type ratings

MULTI-PILOT OPERATION IN SINGLE-PILOT AEROPLANES OR HELICOPTERS IN ACCORDANCE WITH ANNEX III (PART-ORO) TO REGULATION (EU) No 965/2012

Points FCL.725(d)(1)(iii)(B) ~~(4)(iii)(B)(2)~~ and FCL.725(d)(da)(3) require pilots to exercise their type or class rating privileges for multi-pilot operation in single-pilot aeroplanes or helicopters only in accordance with the requirements of Part-ORO, to ensure that pilots conduct multi-pilot operation in

single-pilot aircraft only in accordance with approved operational procedures of an operator that is subject to Part-ORO. ~~Multi-pilot operations in single-pilot helicopters cannot be carried out under Part-NCO. The regulatory framework of Part-ORO applies in any case of commercial operations or operation of complex single-pilot helicopters under Regulation (EU) No 965/2012. As a consequence, This means that~~ an ATO that provides training for multi-pilot operation in single-pilot aeroplanes or helicopters will need to base that training on the operational procedures of the operator for which the pilot is flying. That ATO will either be an operator itself or will have an arrangement with an operator on behalf of which the training will be carried out.

Rationale

RMT.0587

Following the comprehensive revision of point FCL.725(d) and the introduction of the new point (da), this GM is revised to address multi-pilot operation in both single-pilot aeroplanes and helicopters in a more general way. Additionally, the references to point FCL.725 are updated.

3. U odnosu na restrukturirana ovlaštenja za klasu aviona koji je certificirani kao jednopilotni i u odnosu na restrukturirana ovlaštenja za tip zrakoplova (aviona ili helikoptera) koji je certificirani kao jednopilotni izmijenjen je **GM1 ORO.FC.100(c) *Composition of flight crew*** vezano uz Uredbu (EU) 965/2012 (Air ops regulation).

4. U odnosu na restrukturirana ovlaštenja za klasu aviona koji je certificirani kao jednopilotni i u odnosu na restrukturirana ovlaštenja za tip zrakoplova (aviona ili helikoptera) koji je certificirani kao jednopilotni izmijenjen je i **Dodatak 9 za Dio FCL (izmijenjena je točka 1, i dodane su točke od 1.a do 1.f)** te je dodan novi **GM1 za Dodatak 9 za Dio FCL, u Sekciji A, za točku 1c.**

Dodatak 9.

Osposobljavanje, ispit praktične osposobljenosti i provjera stručnosti za MPL i ATPL te za ovlaštenja za tip i klasu te provjere stručnosti za BIR i IR

A. Općenito

1. Podnositelji zahtjeva za ispit praktične osposobljenosti moraju završiti osposobljavanje na istoj klasi ili tipu zrakoplova koji će se upotrebljavati na ispitu.
- 1.a Osposobljavanje na FFS-u u skladu s točkama 1.b i 1.c ovog odjeljka dopunjuje se osposobljavanjem za polijetanje i slijetanje na jednopilotnom zrakoplovu kojim se upravlja u jednopilotnim ili višepilotnim operacijama, ili višepilotnom zrakoplovu, ovisno o slučaju, u skladu s podtočkom 17. ovog odjeljka, osim ako je osposobljavanje obavljeno u skladu s točkom FCL.730.A ili predstavlja osposobljavanje za kopilote u krstarenju u skladu s odjeljkom B podtočkom 6. podpodtočkom i. ovog Dodatka.
- 1.b Osposobljavanje za ovlaštenja za tip MPA-a i PL-a provodi se na FFS-u ili u kombinaciji FSTD-a i FFS-a. Ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za ovlaštenja za tip MPA-a i PL-a i izdavanje ATPL-a i MPL-a provodi se na FFS-u, ako je dostupan.
- 1.c Osposobljavanje, ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za ovlaštenja za klasu ili za tip za SPA i helikoptere provodi se na jednom od sljedećeg:
 - (a) raspoloživom i dostupnom FFS-u ili kombinaciji takvog FFS-a i FSTD-a (FSTD-ova);
 - (b) kombinaciji FSTD-a (FSTD-ova) i zrakoplova ako FFS nije raspoloživ ili dostupan;
 - (c) zrakoplovu ako FSTD nije raspoloživ ili dostupan.

- 1.d Odstupajući od točke 1.c, osposobljavanje, ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za ovlaštenja za klasu ili tip za nesložene SPA-ove i za nesložene helikoptere mogu se provoditi u kombinaciji FSTD-ova i zrakoplova čak i ako je FFS raspoloživ i dostupan.
- 1.e Odstupajući od točke 1.c, osposobljavanje, ispit praktične osposobljenosti ili provjera stručnosti za bilo što od sljedećeg može se provoditi u skladu s točkom 1.c podtočkama (a), (b) ili (c), bez obzira na raspoloživost i dostupnost FFS-a ili FSTD-a:
- (a) nesloženi jednopilotni avioni koji nemaju visoke performanse;
 - (b) TMG-ovi;
 - (c) nekompleksni helikopteri za koje je certificirani broj sjedala pet ili manje.
- 1.f Ako se tijekom osposobljavanja, ispitivanja ili provjere upotrebljavaju FSTD-ovi njihova se prikladnost provjerava u odnosu na primjenjivu Tablicu funkcija i subjektivnih testova i primjenjivu Tablicu validacijskih testova za FSTD, koje se nalaze u osnovnom referentnom dokumentu uređaja. Moraju se uzeti u obzir sva ograničenja navedena na certifikatu kvalifikacije uređaja.

GM1 to Appendix 9 Section A point 1c Training, skill test and proficiency check for the MPL, and the ATPL, and for type and class ratings, and proficiency checks for the BIR and the IR

FRAMEWORK FOR THE MANDATORY USE OF A FULL-FLIGHT SIMULATOR IN THE CASE OF SINGLE-PILOT AEROPLANES AND HELICOPTERS

(a) Partial availability of FFS and additional in-aircraft training

In the case of single-pilot aeroplanes (SPAs) and helicopters, Appendix 9, Section A, point 1c requires training to be conducted in a full-flight simulator (FFS), if available and accessible, or in a combination of such FFS and FSTD(s). In that context, an FFS can be deemed 'available' only to the extent to which that FFS can, based on its technical capabilities, serve as training platform for class rating or type rating training. For example, if the FFS that exists for a particular type of aircraft can only serve as a training platform for 80 % of the type rating training syllabus (e.g. in the case of helicopters, near-ground manoeuvres cannot be simulated appropriately), that FFS is 'available' only to 80 % of the training syllabus.

The remaining 20 % of the training syllabus need to be completed in an FSTD that is suitable for the relevant exercises, or in the aircraft.

Independently, Appendix 9 Section A point 1a contains a requirement for applicants to complete additional take-off and landing training in the aircraft (unless undergoing ZFTT, or undergoing type rating training for cruise relief co-pilots).

(b) In-aircraft training arrangements in older operational suitability data (OSD) for flight crew

The framework and conditions for the mandatory use of FFSs and other flight simulation training devices (FSTDs) in training, skill tests, and proficiency checks for class ratings and type ratings

were introduced into Part-FCL, Appendix 9, Section A through Regulation (EU) 2018/1974 and became applicable as from 20 December 2019. From that day, training, skill tests, and proficiency checks for class ratings and type ratings for SPAs and helicopters needed to be conducted in FFSs, or, in cases where an FFS is not available and accessible, in other FSTDs in combination with in-aircraft training. The subsequent Regulation (EU) 2024/2076 complemented this framework with the option to combine training in FFS, if available and accessible, and FSTDs. Completing training courses solely in the aircraft is only possible in the case of SPAs or helicopters for which no FSTD exists.

Training considerations (not mandatory training elements) in OSD for flight crew which was established prior to 20 December 2019 may refer to in-aircraft training although an FFS exists for the respective type of aircraft. Today, that OSD for flight crew needs to be understood in the light of the requirements of the currently applicable Part-FCL, Appendix 9 Section A as those requirements do not allow OSD to determine alternative training platform arrangements (OSD cannot overrule Part-FCL, Appendix 9 as regards the requirements of that Appendix for the use of FSTDs). This means that the in-aircraft training content that is referred to in training considerations for flight crew in such older OSD after 20 December 2019, needs to be delivered in an FFS in accordance with Part-FCL Appendix 9 Section A and considering the content of point (a) of this GM.

Rationale

RMT.0587

After repeated requests from industry on how to interpret Part-FCL, Appendix 9, Section A, point 1 in specific cases, EASA introduces this new GM for clarification.

Firstly, Part-FCL, Appendix 9 must not be interpreted as requiring the completion of type rating training exclusively on available and accessible FFSs, when for particular reasons, those FFSs cannot serve as a training platform for all required training exercises. In that context, FFSs must be understood to be only 'partially available and accessible', with consequences as explained in the GM.

Secondly, considerations in older OSD reports with regard to the training platform to be used cannot bypass the principles that are set out in Part-FCL, Appendix 9, Section A, point 1 and must be reinterpreted to be in line with those principles.

This GM was included for consultation with the Advisory Bodies in NPA 2023-104 (re-consultation prior to publishing Opinion No 05/2023) and was subsequently slightly updated to reflect the latest changes to Appendix 9 Section A (new paragraph numbering, introduction of combining FFS and FSTD training for SPA and helicopters).

4.3.5 Mijenja se *syllabus* iz teorijskog dijela osposobljavanja za tečajeve za ovlaštenje za klasu TMG, za tečajeve za ovlaštenje za klasu SE avion i za tečajeve za ovlaštenje za klasu ME avion

-Mijenja se syllabus iz teorijskog dijela osposobljavanja za:

- tečajeve osposobljavanja za ovlaštenje za klasu TMG,
- tečajeve osposobljavanja za ovlaštenje za klasu SE avion i
- tečajeve osposobljavanja za ovlaštenje za klasu ME avion.

Vidi:

AMC1 FCL.725(a) Requirements for the issue of class and type ratings
SYLLABUS OF THE THEORETICAL KNOWLEDGE FOR CLASS ORAND TYPE RATINGS
I. TMGs, SE AND ME AEROPLANES

In the heading of point 'I. SE AND ME AEROPLANES', the term 'TMGs' is added, since this syllabus for the theoretical knowledge instruction for class and type ratings (SE and ME aeroplanes) is also relevant for the TMG class rating. Subsequently, the term 'aeroplane' in the syllabus is replaced by the general term 'aircraft'. The context of aeroplanes and TMGs will still be clear from the heading. Additionally, numerous text improvements and clarifications are made to the training syllabus.

Apart from these editorial changes, the syllabus is revised to also reflect the training needs as regards aeroplanes with electric engines.

Dakle, sada u propisu postoji *syllabus* iz teorijskog dijela osposobljavanja za **tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za klasu TMG**.

4.3.6 Revidiraju se zahtjevi za produženje ovlaštenja za klasu za jednopilotne jednomotorne avione (FCL.740.A, točka b)

Produženje ovlaštenja za klasu za jednopilotne jednomotorne avione - FCL.740.A, točka b

Produžavanje ovlaštenja za klasu jednopilotnog jednomotornog aviona.

1. Ovlaštenja za klasu SEP aviona i ovlaštenja za klasu TMG. Za produžavanje ovlaštenja za klasu SEP aviona ili TMG podnositelji zahtjeva moraju:

i. u roku od 3 mjeseca koji prethode datumu isteka valjanosti ovlaštenja položiti provjeru stručnosti s ispitivačem u odgovarajućoj klasi u skladu s Dodatkom 9. ovom dijelu ili

ii. u roku od 12 mjeseci koji prethode datumu isteka valjanosti ovlaštenja naletjeti 12 sati na relevantnoj klasi uključujući sljedeće:

(A) 6 sati kao PIC;

(B) 12 polijetanja i 12 slijetanja;

(C) osposobljavanje za osvježanje znanja s instruktorom u trajanju od barem jednog sata leta koje je zadovoljilo kriterije instruktora letenja (FI) ili instruktora za ovlaštenja za klasu (CRI), koji odabire vježbe letenja koje podnositelju zahtjeva omogućuju da osvježi svoje kompetencije za sigurno upravljanje zrakoplovom i primjenu uobičajenih postupaka, neuobičajenih postupaka i postupaka u slučaju nužde. Podnositelji zahtjeva izuzimaju se od tog osposobljavanja za osvježanje znanja ako su položili bilo što od sljedećeg, u bilo kojoj klasi ili tipu aviona:

1. provjeru stručnosti za klasu ili za tip;

2. ispit praktične osposobljenosti;

3. praktičnu procjenu EBT-a;

4. procjenu stručnosti.

2. Kad podnositelji zahtjeva imaju i ovlaštenje za klasu SEP aviona (kopno) i ovlaštenje za klasu TMG, mogu ispuniti zahtjeve iz podpodtočke 1. u bilo kojoj od te dvije klase ili u obje klase i dobiti produženje valjanosti za oba ovlaštenja.

-vidi i izmjenjeni AMC1 FCL.740.A(b)(1)(ii)(C):

AMC1 FCL.740.A(b)(1)(ii)(C) Revalidation of class and type ratings — aeroplanes

CONTENT OF THE REFRESHER TRAINING

- (a) ~~Training flight items should be based on the exercise items of the proficiency check, as deemed relevant by the instructor, and depending on the experience of the candidate.~~ Before the training takes place, ~~The briefing~~ the instructor should hold a briefing with the candidate. That briefing should include a discussion on all of the following:
- (1) TEM with special emphasis on decision-making when encountering adverse meteorological conditions or unintentional IMC;
 - (2) ~~as well as on~~ navigation flight techniques ~~capabilities~~;
 - (3) recovery strategies for different stall scenarios.
- (b) Flight training items should be based on the exercise items of the proficiency check, as deemed relevant by the instructor, and depending on the experience of the candidate. In any case, the flight training items should include exercises related to the recognition of and the recovery from the following scenarios:
- (1) simulated loss or partial loss of engine power during different phases of flight;
 - (2) selection of different stall scenarios (as specified in Exercise 2.3 of the table in point (5) of Section B of Appendix 9).

4.3.7 Uvodi se provođenje SAFETY AWARENESS BRIEFING-a prije *REFRESHER TRAINING*-a ili *PROFICIENCY CHECK*-a

Mora se provoditi **SAFETY AWARENESS BRIEFING** prije *REFRESHER TRAINING*-a ili *PROFICIENCY CHECK*-a kod produžavanja (vidi novi GM2 FCL.740.A i GM1 FCL.740.H):

- ovlaštenja za klasu i za tip višemotornog aviona,
- ovlaštenja za klasu jednopilotnog jednomotornog aviona,
- ovlaštenja za tip helikoptera.

GM2 FCL.740.A Revalidation of type ratings — aeroplanes

SAFETY AWARENESS BRIEFING BEFORE REFRESHER TRAINING OR PROFICIENCY CHECKS

It is recommended that the pre-flight briefing before refresher training or a proficiency check in accordance with point FCL.740.A with the pilot, the instructor or examiner, as applicable, includes elements to raise the pilot's safety awareness with regard to safely flying aeroplanes. This part of the briefing (safety awareness briefing) should have a duration of at least 15 minutes to allow discussions on several safety issues, referring to accidents and incidents in general or risks specifically related to the type of flights usually undertaken by the pilot. Threat and error management (TEM) should be promoted as effective mitigation, including the illustration of the practical application of TEM using real-life examples. There is no restriction on the subjects that could be covered. They may range from weather-related issues to personal or passenger-induced pressure. The material that can be used to support this briefing could come from accident & incident reports, mandatory or voluntary safety reporting, safety campaigns of different sources as well as from personal experience.

Rationale

RMT.0587

With RMT.0587, the new GM1 FCL.740.H is introduced on the basis of recommendations received from the EASA Rotorcraft Safety Roadmap, with a view to facilitating the inclusion of safety awareness items in briefings for checking and refresher training events. In reaction to comments received during the focused consultation with the EASA Advisory Bodies in June 2022, such GM on safety awareness briefings is introduced also for training and checking in aeroplanes.

4.3.8 Revidiraju se zahtjevi za AUPRT tečaj (FCL.740.A, točka b)

-Zahtjevi za AUPRT tečaj se revidiraju na sljedeći način:

FCL.745.A Napredni tečaj osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega – avioni

(a) Napredni tečaj osposobljavanja za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega mora se završiti u ATO-u, a obuhvaća barem:

(1) 5 sati osposobljavanja za teorijsko znanje;

(2) upute prije i poslije leta; i

(3) 3 sata letačkog osposobljavanja s instruktorom letenja za avione FI(A) kvalificiranim u skladu s točkom FCL.915 podtočkom (e) i napredno osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega na avionu koji je kvalificiran za zadaću osposobljavanja. Vrijeme leta koje ne uključuje napredno osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega, nego služi za odlazak na područje za napredno osposobljavanje za izbjegavanje nepravilnog položaja i vađenje iz njega ili povratak s njega ne uračunava se u ta tri sata.

4.4 Promjene - Dio FCL, Poddio G (IR)

4.4.1 Izmijenjeno je teorijsko i praktično osposobljavanje za PBN operacije koje su dio IR tečajeva osposobljavanja

-Izmijenjeno je teorijsko i praktično osposobljavanje za PBN operacije koje su dio IR tečajeva osposobljavanja (vidi **AMC11 FCL.615(a)**).

Uz navedeno teorijsko osposobljavanje za PBN i dalje su u primjeni Ciljevi teorijskog osposobljavanja (*Learning objectives* LO's iz *SUBJECT062 067 – NAVIGATION – RADIO NAVIGATION*) iz AMC1 FCL.310; FCL.515(b); FCL.615(b); FCL.835(d) *Theoretical knowledge examinations*.

-Mijenja se način upisa PBN privilegija, kada je RNP APCH isključen ne dokumentira se u Knjižicu letenja pilota nego u dozvolu pilota kao Remark: „No RNP APCH“, vidi **GM1 to Appendix 9, Section B, point (5)(i); Section B point (6)(i)** „Training, skill test and proficiency check for the MPL, and the ATPL, and for type and class ratings, and proficiency checks for the BIR and the IR“.

**GM1 to Appendix 9 Section B point (5)(l); Section B point (6)(j)
Training, skill test and proficiency check for the MPL, and the ATPL,
and for type and class ratings, and proficiency checks for the BIR
and the IR**

PBN PRIVILEGES WITHOUT RNP APCH PRIVILEGES

- (a) RNP APCH means PBN procedures for final approaches until touchdown. PBN privileges without RNP APCH therefore include all of the following:
- (1) standard instrument departures (SIDs);
 - (2) standard arrivals (STARs);
 - (3) en-route flight.
- (b) The exclusion of RNP APCH privileges can be documented through an appropriate remark (e.g. 'No RNP APCH') on the licence (instrument rating).

Rationale

RMT.0587

With the amendment introduced by Regulation (EU) 2020/359, Appendix 9 to Part-FCL was amended to allow holders of instrument ratings (IRs) to revalidate their rating only with partial PBN privileges (without RNP APCH privileges). Subsequently, after discussions with the EASA Advisory Bodies had revealed the need for guidance material on how to endorse the related restriction, this new GM explains in detail the meaning of PBN privileges which do not include RNP APCH privileges and how to document the revalidation of IR without RNP APCH privileges.

In reaction to comments received during the focused consultation with the EASA Advisory Bodies in June 2022, a reference to Article 4a and the option to record the exclusion of RNP APCH privileges in the logbook is removed. Limitations in terms of this GM should be endorsed in the licence.

4.5 Promjene - Dio FCL, Poddio I (Dodatna ovlaštenja)

4.5.1 Promjene u osposobljavanju za ovlaštenje za akrobatsko letenje

U osposobljavanju za ovlaštenje za akrobatsko letenje izmijenjen je **AMC1 FCL.800 Aerobatic rating – Theoretical knowledge and flying training**.

Omogućuje se dobrovoljno uključivanje solo letova u osposobljavanju za ovlaštenje za akrobatsko letenje.

AMC1 FCL.800 Aerobatic rating

THEORETICAL KNOWLEDGE AND FLYING TRAINING

[...]

(c) Theoretical knowledge

The theoretical knowledge syllabus should cover the revision or explanation of:

[...]

(3) limitations applicable to the specific aircraft category (and type):

- (i) air speed limitations (aeroplane, ~~or TMG and sailplane~~, as applicable);

[...]

(d) Flying training

[...]

The exercises of the aerobatic flying training syllabus should be repeated as necessary until the applicant achieves a safe and competent standard. ~~Having completed~~ At the end of the flight training, the student pilot should be able to perform an aerobatic ~~solo~~ flight containing a sequence of aerobatic manoeuvres. The ~~dual training and the supervised solo~~ training flights

should be tailored to the category of aircraft and limited to the permitted manoeuvres of that type of aircraft. The exercises should comprise at least the following practical training items:

(1) confidence manoeuvres and recoveries

[...]

- (iv) engine restart in-flight (in case of unintentional engine stop during an aerobatic manoeuvre ~~if applicable~~);

[...]

Rationale

RMT.0587; RMT.0678

RMT.0678

For the amendments to points (c)(3) and (d)(1)(iv), see NPA 2020-14, page 62.

RMT.0587

Based on input received from a Member State during the Aircrew TeB meeting on 1 February 2023, the introductory phrase of point (d) is amended. In the current AMC text, the completion of a solo aerobatic flight is apparently expected after the completion of the aerobatic training syllabus for the student pilot to demonstrate their ability to perform aerobatic flights (in the absence of a dedicated aerobatic skill test). However, point FCL.800 itself does not require at all solo flights to be part of aerobatic training. Since AMC cannot set out additional requirements (in this case, for solo flights), the AMC text needs to be clarified. The revised text continues to refer to the need for student pilots to demonstrate their ability to perform aerobatic flights at the end (as part) of the training. At the same time, the text no longer refers to 'solo' flights. The information contained in that AMC consequentially applies to any aerobatic training flight — dual flights (as required by point FCL.800) and, if the ATO or DTO voluntarily includes them into their programme, solo flights.

4.5.2 Promjene u solo letovima tijekom osposobljavanja za noćno letenje i promjene u letačkom dijelu osposobljavanja za noćno letenje

-Dodan je novi GM1 GCL.810 Night rating:

GM1 FCL.810 Night rating

SOLO FLIGHTS DURING NIGHT RATING TRAINING COURSES

Solo flights, as required by point FCL.810, should take place only under the conditions established by the ATO or the DTO to ensure the safe conduct of these flights, considering, for example:

- (a) the rapid change of weather;
- (b) the reduced usability of the aerodrome;
- (c) the need for diversion to an alternate aerodrome;
- (d) other exceptional conditions.

[...]

This newly added GM contains elements that should be considered in the context of student pilot solo flights during night rating training courses and is introduced based on Member State input received during the development of EASA Opinion No 05/2017 'Amendments to Commission Regulation (EU) No 1178/2011'¹⁹.

-Izmijenjen je AMC1 FCL.810a) Night rating za letački dio osposobljavanja:

AMC1 FCL.810(a) Night rating

- (a) The aim of the course is to qualify applicants for or holders of Part-FCL licences with privileges to fly aeroplanes or TMGs to exercise their privileges at night.

[...]

- (d) Flying training

The exercises of the night rating flight training syllabus should be repeated as necessary until the student pilot achieves a safe and competent standard has developed the necessary competence to safely operate the aircraft under visual flight rules at night.

- (1) The flight training required by point FCL.810(a)(1)(ii) should follow the syllabus set out in point (4) below ~~in all cases, exercises 4 to 7 of the night rating flight syllabus should be completed in an aeroplane or TMG.~~
- (2) Additional training may be completed in an FSTD(A), in order to allow for more efficient training in the aircraft. ~~For exercises 1 to 3, up to 50 % of the required flight training may be completed in an FSTD(A). However, each item of exercises 1 to 3 should be completed in an aeroplane or TMG in flight.~~

[...]

- (4) Night rating flight training syllabus ~~The flying exercises should comprise:~~

[...]

Based on input received from a Member State and subsequent discussions with the EASA Advisory Bodies¹⁸, point (d) of AMC1 FCL.810(a) is aligned with the content of point FCL.810(a) and clarifies now that the full 5 hours of flight instruction, as required by point FCL.810(a)(1)(ii), need to be completed in the aircraft. Apart from that, 'additional' training (not counting towards those 5 hours of flight instruction) may be completed in an FSTD(A) in order to ensure more efficient training in the aircraft.

4.6 Promjene - Dio FCL, Poddio J (Instruktori)

-Općenito mijenjaju se zahtjevi za sljedeće kategorije certifikata instruktora: FI, CRI, TRI, IRI, SFI što upućuje da ATO-i i DTO-i moraju provjeriti sadržaj tečajeva osposobljavanja instruktora i po potrebi izmijeniti svoje tečajeve osposobljavanja za instruktore koje imaju u opsegu ATO certifikata ili u DTO izjavi (npr. ima dosta korekcija, promjena kod referiranja na druge odredbe, itd.)

-U nastavku slijede najznačajnije promjene vezane uz instruktore i povezane instruktorske tečajeve.

4.6.1 Mijenjaju se zahtjevi i preduvjeti vezani uz FI tečaj osposobljavanja

-mijenja se **AMC5 FCL.935** Assessment of competence na način da se mijenja sadržaj obrasca **Assessment of competence form for the FI, IRI and CRI certificates** radi usklađivanja s preduvjetima za FI(A) tečaj iz FCL.915.FI(b)(3):

“ završiti najmanje 30 sati na **klasi ili tipu aviona koji se koristi za tečaj osposobljavanja za FI(A)**, od čega najmanje 5 sati mora biti odrađeno unutar 6 mjeseci prije prijemne procjene u letu, kako je određeno u točki FCL.930.FI podtočki (a)”

-Izraz “*single-engine piston powered aeroplanes*” je zamijenjen s novim izrazom “*class or type of aeroplane used for FI(A) training course*”.

FCL.915.FI FI – Prerequisites

Regulation (EU) 2024/2076

An applicant for an FI certificate shall:

- (a) in the case of the FI(A) and FI(H):
 - (1) have received at least 10 hours of instrument flight instruction on the appropriate aircraft category, of which not more than 5 hours may be instrument ground time in an FSTD;
 - (2) have completed 20 hours of VFR cross-country flight on the appropriate aircraft category as PIC; and
- (b) additionally, for the FI(A):
 - (1) hold at least a CPL(A); or
 - (2) hold at least a PPL(A), or hold an MPL with additional PPL privileges in accordance with point [FCL.405.A\(b\)\(1\)](#), and have complied with the following conditions:
 - (i) except for an FI(A) providing training for the LAPL(A) only, passed the CPL theoretical knowledge examination, which may be taken without completing a CPL theoretical knowledge training course and which in that case shall not be valid for any of the following:
 - (A) the issue of a CPL;
 - (B) receiving credits for CPL theoretical knowledge in accordance with point [FCL.035](#) and [Appendix 1](#);
 - (ii) completed at least 200 hours of flight time on aeroplanes or TMGs, of which 150 hours as PIC;
 - (3) have completed at least 30 hours in the class or type of aeroplane used for the FI(A) training course, of which at least 5 hours shall have been completed during the 6 months preceding the pre-entry flight assessment set out in point [FCL.930.FI\(a\)](#);

4.6.2 Mijenjaju se zahtjevi vezani uz TRI tečaj osposobljavanja

-Rekonstruirati se odredba **FCL.930.TRI Tečaj osposobljavanja** na način da se donose olakšice/ odstupanja u vezi dijela osposobljavanja kad se ono izvodi za ovlaštenja za tip jednopilotnih zrakoplova (SPA aircraft), za ovlaštenja za tip helikoptera i za ovlaštenja za tip nekompleksnih helikoptera.

-Mijenja se odredba FCL.930.TRI Tečaj osposobljavanja na način, da ako tečaj za instruktore TRI u svom opsegu uključuje osposobljavanje za **stjecanje privilegija LIFUS ili ako uključuje osposobljavanje za stjecanje privilegija da može provoditi osposobljavanje za polijetanje i slijetanje**, sada se pojašnjava sadržaj osposobljavanja za stjecanje tih privilegija:

- i. na FSTD-u i povezano s odgovarajućim privilegijama, dodatno posebno osposobljavanje koje, u slučaju privilegija za provođenje osposobljavanja za polijetanje i slijetanje, uključuje osposobljavanje za postupke u slučaju opasnosti povezane sa zrakoplovom;
- ii. konsolidaciju posebnog osposobljavanja u skladu s podpodtočkom 4. podtočkom i. ako podnositelj zahtjeva u zrakoplovu pruža LIFUS ili osposobljavanje za polijetanje i slijetanje, ovisno o slučaju, pod nadzorom TRI-ja kojeg je za tu svrhu imenovao ATO.

-Izmjene su u sadržaju osposobljavanja za TRI tečaj iz AMC1 FCL.930.TRI za avione:

-pojašnjava se konsolidacija FSTD osposobljavanja u avionu za stjecanje obiju privilegija i se uvodi termin „u ulozi TRI“,

-te se AMC1 FCL.930.TRI TRI Tečaj osposobljavanja mijenja na način da **elementi *long briefing-a*** moraju biti uključeni u svaki tečaj za TRI i pojašnjava da elementi (*subjects*) *long briefing-a* moraju biti prilagođeni svakom tipu aviona za koji se TRI tečaj provodi, te da su postojeći izlistani elementi za takav *long briefing* za SP MET samo primjer elemenata koji bi trebali biti obuhvaćeni.

-Izmjene su u AMC2 FCL.930.TRI za helikoptere - silabus se značajno nadopunjuje po uzoru na silabus za avione.

FCL.930.TRI TRI – Training course

Regulation (EU) 2024/2076

- (a) The TRI training course shall be conducted:
 - (1) in the case of MPA, in an FFS or a combination of FSTD(s) and FFS;
 - (2) in the case of type ratings for SPA and helicopters, in either of the following:
 - (i) an available and accessible FFS, or in a combination of such FFS and FSTD(s);
 - (ii) a combination of FSTD(s) and the aircraft if an FFS is not available or accessible;
 - (iii) the aircraft if no FSTD is available or accessible.
- (aa) By way of derogation from point (a), the TRI training course:
 - (1) for non-complex helicopters may be conducted in a combination of FSTD(s) and the aircraft even if an FFS is available and accessible;
 - (2) for aircraft referred to in Section A, point 1e, of Appendix 9 may be conducted in accordance with points FCL.930.TRI(a)(2)(i), (ii) or (iii), irrespective of the availability and accessibility of FFS or FSTD.
- (ab) The TRI training course shall include:
 - (1) 25 hours of teaching and learning;
 - (2) 10 hours of technical training, including revision of technical knowledge, the preparation of lesson plans and the development of classroom or simulator instructional skills;
 - (3) 5 hours of flight instruction on the appropriate aircraft or an FSTD representing that aircraft for single-pilot aircraft and 10 hours for multi-pilot aircraft or an FSTD representing that aircraft;
 - (4) if privileges for conducting LIFUS or take-off and landing training are sought, the following training, as applicable:
 - (i) in an FSTD and related to the relevant privileges, additional specific training which, in the case of privileges for conducting take-off and landing training, shall include training for emergency procedures related to the aircraft;
 - (ii) consolidation of the specific training in accordance with point (4)(i), where the applicant shall, in the aircraft, provide LIFUS or take-off and landing training, as applicable, under the supervision of a TRI that is nominated for that purpose by the ATO.

4.6.3 Mijenjaju se zahtjevi vezani uz IRI tečaj osposobljavanja

-Radi se o tome da FCL.930.IRI dozvoljava da se cijelo osposobljavanje provede ili na zrakoplovu ili na FSTD-u, bez da se traži minimalni broj sati osposobljavanja na zrakoplovu, stoga je s time sada usklađen AMC1 FCL.930.IRI te izmijenjen na sljedeći način:

AMC1 FCL.930.IRI IRI — Training course

[...]

Part 3

FLIGHT INSTRUCTION SYLLABUS

- (a) ~~An approved IRI course should comprise of at least~~ When conducting the 10 hours of flight instruction, ~~of which a maximum of 8 hours may be conducted in an FSTD. A~~ similar number of hours should be used for the instruction and practice of preflight and post-flight briefing for each exercise.

[...]

Rationale

RMT.0587

Input received from Member States and stakeholders revealed a contradiction between point FCL.930.IRI and the associated AMC. Point FCL.930.IRI(a)(3) allows the entire IRI training course to take place in either the aircraft or an FSTD, without requiring minimum in-aircraft training time. At the same time, AMC1 FCL.930.IRI Part 3 point (a) illustrates an IRI training course arrangement which includes at least 2 hours of in-aircraft training. This amendment aligns the AMC text with that of point FCL.930.IRI.

4.7 Druge promjene u Dijelu FCL koje je potrebno uočiti

-Mijenja se odredba FCL.035 Priznavanje naleta i teorijskog znanja i GM1 FCL.035(b) (6)(ii) na način da se može smanjiti trajanje osposobljavanja iz predmeta Komunikacija i pojašnjavaju se scenariji za priznavanje ispita iz **VFR i IFR Komunikacija**.

-Restrukturiran je AMC2 FCL.725(a) Requirements for the issue of class and type ratings- **TRAINING COURSE -FLIGHT INSTRUCTION FOR TYPE RATINGS: HELICOPTERS**; pojašnjene su neke teme u vezi osposobljavanja (npr. *vortex ring state, autorotative landing, safety awareness briefing*, itd.).

-Značajno se revidiraju **zahtjevi za produženje ovlaštenja za tip helikoptera** (vidi FCL.740.H Produžavanje ovlaštenja za tip – helikopteri) – omogućeno je produžiti ovlaštenja za tip jednopilotnih helikoptera s MTOM od 3175kg i putem osposobljavanja za osvježanje znanja (*refresher training*) te su dodani GM1 FCL.740.H *Revalidation of type ratings- helicopters* i AMC1 FCL.H(a)(2)(ii)(B) *Revalidation of type ratings- helicopters*.

-Ukidaju se odredbe za produženje i obnavljanje **ovlaštenja za planinsko letenje** (*mountain rating*) te se uvodi odredba kojom se određuju uvjeti koji se moraju ispuniti kako bi se smjele koristiti privilegije koje daje ovlaštenje za planinsko letenje.

-Mijenja se **Dodatak 1. za Dio FCL** *Crediting of theoretical knowledge*.

-Dodaje se **novi AMC1 za Dodatak 1 za Dio FCL** *Crediting of theoretical knowledge – Cross-credits for the subject area 100 KSA*.

-Mijenja se **Dodatak 4. za Dio FCL** *Skill test for the issue of a CPL*.

-Mijenja se **Dodatak 8. za Dio FCL** *Cross-crediting of the IR part of a class or type rating proficiency check or EBT practical assessment*.

-Mijenja se značajno **Dodatak 9. za Dio FCL** Appendix 9 *Training, skill test and proficiency check for the MPL, and the ATPL, and for type and class ratings, and proficiency checks for the BIR and the IR*.

5. Promjene - Dio ORO (mijenja se ORO.FC.A.201 Odmor članova letačke posade tijekom leta)

5.1 Revidiraju se zahtjevi za kopilota u krstarenju iznad *flight level-a* 200 (CRCP – *Cruise Relief Co-Pilot*)

-Odredbe o kopilotima u krstarenju iznad *flight level-a* 200 iz Uredbi (EU) 1178/2011 (Aircrew regulation) i (EU) 965/2012 (Air ops regulation) se revidiraju kako bi se osiguralo odgovarajuće osposobljavanje tih pilota i uspostavili odgovarajući operativni postupci za prijenos ovlasti između članova letačke posade.

-Mijenja se **AMC 1 FCL.050 *Recording of flight time*** – u knjižicu letenja pilota mora se unijeti vrijeme naleta kad pilot djeluje kao kopilot u krstarenju.

-Mijenja se odredba **FCL.060 Skorašnje iskustvo** na način da se u točki **b)3)** definira skorašnje iskustvo za kopilota u krstarenju i time se donosi više opcija i fleksibilnost za skorašnje iskustvo za CRCP:

b) Avioni, helikopteri, zrakoplovi pogonjeni uzgonom, zračni brodovi i VTOL zrakoplovi.

Pilot ne smije upravljati zrakoplovom u svrhu komercijalnog zračnog prijevoza niti prevoziti putnike:

.....

3. kao kopilot u krstarenju ako u prethodnih 90 dana nije odradio bilo koje od sljedećeg:

i. najmanje tri sektora kao kopilot u krstarenju na relevantnom tipu zrakoplova;

ii. osposobljavanje čiji sadržaj određuje operator i koje obuhvaća najmanje tri sektora u kojima je bio kopilot u krstarenju na FSTD-u za relevantni tip zrakoplova;

iii. periodično osposobljavanje u skladu s poddijelom FC (ORO.FC) Priloga III. (dio ORO) Uredbi (EU) br. 965/2012;

iv. provjeru stručnosti za kopilote u krstarenju u skladu s Dodatkom 9.

-Za izdavanje ATPL dozvole prizna se dio naleta kao CRCP (**FCL.510.A**) (prizna se do najviše 250 sati).

-Revidiran je **Dodatak 9 za Dio FCL** kako bi se prilagodio i pojasnio sadržaj za osposobljavanje, ispitivanje i provjere CRCP-a.

Učenici piloti moći će podnijeti zahtjev za stjecanje ovlaštenja za tip s CRCP ograničenjem, morat će završiti uobičajeni tečaj osposobljavanja za tip (uključujući *take-off and landing manoeuvres*), no za *skill test* i *proficiency check*-ove će biti potrebno izvesti *landing manoeuvres in the role of the pilot monitoring*.

Tako da je **ORO.FC.A.201(b)(2)(iii)** pojašnjen u odnosu na ove promjene u kontekstu operatorovog periodičkog osposobljavanja i provjeravanja.

Izmjene Priloga III. (dio ORO) Uredbi (EU) br. 965/2012

U točki ORO.FC.A.201 podtočki (b) podpodtočki 2. Priloga III., podpodpodtočka iii. zamjenjuje se sljedećim:

„iii. periodična osposobljavanja i provjeravanja u skladu s točkom ORO.FC.230, pod sljedećim uvjetima:

(A) provjeravanje ne smije uključivati manevre uzlijetanja;

(B) provjeravanje uključuje manevre slijetanja barem u ulozi nadzornog pilota;”.

-Doneseni su novi zahtjevi za osposobljavanje i ispitivanje, kako je potrebno, kako bi se maknula CRCP restrikcija/ ograničenje (**FCL.720A, točka c**) i revidirani su zahtjevi kako bi bolje opisali osposobljavanje i ispitivanje u ovom kontekstu.

-Omogućeno je da se na temelju iskustva kao CRCP može krenuti na tečaj osposobljavanja za tip u ZFTT varijanti (**FCL.730.A**).

Dodaju se **novi AMC i GM-ovi vezani uz CRCP i operativne postupke** (Uredba (EU) 965/2012 Air ops regulation):

- AMC3 ORO.GEN.110(f) Operator responsibilities PROCEDURES FOR THE RELIEF OF FLIGHT CREW MEMBERS IN CAT OPERATIONS,
- GM3 ORO.GEN.110(f) Operator responsibilities BRIEFING BETWEEN RELIEVING FLIGHT CREW MEMBERS,
- AMC1 ORO.FC.A.201(a)(2)(ii) In-flight relief of flight crew members INITIAL CRM TRAINING FOR THE PILOT RELIEVING THE COMMANDER,
- GM1 ORO.FC.A.201(a)(2)(ii) In-flight relief of flight crew member SEATING POSITION AND MINIMUM EXPERIENCE OF A PILOT WHO IS RELIEVING THE COMMANDER IN FLIGHT,
- GM1 ORO.FC.A.201(a)(2)(ii);(iii) In-flight relief of flight crew members LEADERSHIP AND DECISION-MAKING SKILLS OF THE PILOT RELIEVING THE COMMANDER,
- GM1 ORO.FC.A.201(b)(2)(iii) In-flight relief of flight crew members TRAINING AND CHECKING OF CRUISE RELIEF CO-PILOTS.

6. Promjene - Dio SPA (mijenja se SPA.HERMS.130 Zahtjevi za posade)

6.1 HERMS operacije smiju izvoditi piloti s više od navršenih 60 godina

HERMS - operacije hitnog medicinskog prijevoza jednopilotnim helikopterima za hitnu medicinsku pomoć u skladu s Uredbom (EU) 965/2012 i u skladu s Dijelom – MED iz Uredbe (EU) 1178/2011 smiju izvoditi piloti s više od navršenih 60 godina.

FCL.065 Ograničenje privilegija imateljima dozvola koji su stari 60 godina ili više u komercijalnom zračnom prijevozu

- (a) 60 – 64 godina. Avioni i helikopteri. Imatelj dozvole pilota koji je navršio 60 godina ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu osim kao član višečlane posade. Odstupajući od navedenog, on ima pravo letjeti kao pilot zrakoplova koji obavlja operacije hitnog medicinskog prijevoza jednopilotnim helikopterima za hitnu medicinsku pomoć u skladu s Uredbom (EU) br. 965/2012, pod uvjetom da ispunjava primjenjive zahtjeve utvrđene u tu svrhu u toj uredbi i Prilogu IV. (dio MED) ovoj Uredbi.

Odredbe za pilote koji su navršili 60 godina i uključeni su u operacije helikopterske hitne medicinske pomoći jednopilotnim helikopterima za hitnu medicinsku pomoć (HERMS) iz Uredbi (EU) 1178/2011 i (EU) 965/2012 trebalo je revidirati kako bi se omogućila veća pokrivenost operacijama HERMS-a, čime bi se uravnotežili potreba za većom dostupnošću zdravstvenih usluga i rizici do kojih dolazi u operacijama u kojima sudjeluju piloti stariji od 60 godina.

Izmjene Priloga V. (dio SPA) Uredbi (EU) br. 965/2012

U točki SPA.HEMS.130 Priloga V. dodaje se podtočka (g):

„(g) Članovi letačke posade koji su navršili 60 godina i koji obavljaju jednopilotne operacije HEMS u skladu s točkom FCL.065 podtočkom (a) Priloga I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011

1. Za članove letačke posade koji su navršili 60 godina i koji obavljaju jednopilotne operacije HEMS u skladu s točkom FCL.065 podtočkom (a) Priloga I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011 operator u procjeni rizika provedenoj u skladu s točkom ORO.GEN.200 uzima u obzir povećanje rizika od onesposobljenosti zbog kardiovaskularnih i cerebrovaskularnih čimbenika povezanih s okolnostima rada.
2. Osposobljavanje i provjeravanje članova letačke posade iz podpodtočke 1. provodi osoblje koje je prošlo odgovarajuće osposobljavanje kako bi moglo prepoznati blago smanjenje kognitivnih sposobnosti i prema potrebi zatražiti medicinsku procjenu člana posade.”.

Doneseni su novi AMC i GM materijali vezani uz HEMS operacije i Uredbu (EU) 965/2012 (Air ops regulation):

-AMC1 SPA.HEMS.130(g)(1) Crew requirements,

-GM1 SPA.HEMS.130(g)(1) Crew requirements BEST PRACTICES FOR FLIGHT CREW MEMBERS ABOVE THE AGE OF 60 PERFORMING SINGLE-PILOT HEMS OPERATIONS,

-AMC1 SPA.HEMS.130(g)(2) Crew requirements TRAINING AND CHECKING OF PILOTS ABOVE THE AGE OF 60 PERFORMING SINGLE-PILOT HEMS OPERATIONS,

-GM1 SPA.HEMS.130(g)(2) Crew requirements,

-GM2 SPA.HEMS.130(g)(2) Crew requirements.

HEMS operatorima, između ostalog što je relevantno za ovu temu, **skreće se pozornost na sljedeće**:

- da znaju da piloti (iznad 60 godina) prije izvođenja HEMS operacija moraju obaviti specifičan zdravstveni pregled za kategoriju 1 isključivo kod AeMC-a ili na diskreciju nadležnog tijela iskusni AME (vidi MED.A.040, točka c1)). Zdravstveni pregledi su svakih 6 mjeseci, a svakih godinu dana je tzv. *comprehensive examination*,
- da moraju provesti procjenu rizika HEMS operacija kroz svoj SMS, uzimajući u obzir i povećanje rizika od onesposobljenosti pilota (iznad 60 godina) zbog kardiovaskularnih i cerebrovaskularnih čimbenika povezanih s okolnostima rada u HEMS operacijama specifičnima za svakog pojedinog HEMS operatora, uzimajući u obzir i operativne rizike (*non -medical risks*) specifične za svakog pojedinog HEMS operatora te razviti sve potrebne operativne postupke koji imaju za cilj ukloniti/ umanjiti prepoznate rizike,
- da moraju osposobiti ispitivače (inicijalno i periodično osposobljavanje) koji daju OPC takvim HEMS pilotima (iznad 60 godina) te da ispitivače treba osposobiti HACZ *Medical assessor* ili HACZ *Medical assessor* može validirati takvo osposobljavanje,
- da moraju osposobiti svo relevantno osoblje o ovim regulatornim promjenama i svim postupcima koje su razvili radi smanjenja prepoznatih rizika.

7. Referentni regulatorni materijal vezan uz Uredbu (EU) 2024/2076 i EDD 2025/002/R

Uredba (EU) 2024/2076

EDD 2025/002/R

Pojašnjenje Odluke EDD 2025/002/R (Explanatory Note to EDD 2025/002/R)

EASA Mišljenje broj 05/2023 (Opinion No 05/2023)

CRD 2017-22

CRD 2020-14

CRD 2014-15

NPA 2023-104

NPA 2020-14

NPA 2017-22

NPA 2014-25

ToR RMT.0190

ToR RMT.0287

ToR RMT.0587

ToR RMT.0687

Informacije navedene u ovom dokumentu treba interpretirati u kontekstu svih izmjena i dopuna Uredbe (EU) 1178/2011 i Uredbe (EU) 965/2012, relevantnih AMC/ GM materijala i drugih povezanih regulatornih materijala.

Informacije navedene u ovom dokumentu nikako ne mogu zamijeniti značenje odredbi Uredbe (EU) 1178/2011 i Uredbe (EU) 965/2012 kako su izmijenjene i dopunjene i značenje relevantnih AMC/ GM materijala.