Den Europæiske Unions
Tidende

DA
L-udgaven

2025/134

29.1.2025

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2025/134

af 28. januar 2025

om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011 for så vidt angår indførelsen af et pilotcertifikat til gyroplaner

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]), særlig artikel 23, stk. 1, og artikel 27, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 ([2]) fastsættes krav til piloter, der forestår operation af de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i) og ii), i forordning (EU) 2018/1139.

(2) Den aktuelle udvikling af gyroplaner, der på grund af en maksimal certificeret startmasse på over 600 kg er omfattet af forordning (EU) 2018/1139, gør det nødvendigt at medtage krav vedrørende flyvebesætningscertifikater for gyroplanpiloter i forordning (EU) nr. 1178/2011. Da det vil tage længere tid at udvikle en omfattende ramme for erhvervsmæssig operation af gyroplaner, bør sådanne krav på nuværende tidspunkt kun vedrøre ikkeerhvervsmæssige pilotbeføjelser.

(3) Den nye EU-lovramme for certificering af flyvebesætninger til gyroplaner bør, hvor det er muligt, tage hensyn til de standarder og den bedste praksis, der er fastsat i de nationale krav til certificering til gyroplaner, og bør også indeholde bestemmelser om godskrivning til indehavere af nationale pilotcertifikater til gyroplaner, når der søges om et EU-pilotcertifikat til gyroplaner.

(4) For at støtte gennemførelsen af EU-krav til certificering af flyvebesætninger til gyroplaner og navnlig kvalificering af de første EU-flyveinstruktører til gyroplaner i en begrænset periode og på visse betingelser bør det være muligt for ansøgere til EU-pilotcertifikater til gyroplaner og tilhørende rettigheder og beviser at modtage godskrivning på grundlag af en godskrivningsrapport, forudsat at de er indehavere af eller har påbegyndt træning med henblik på udstedelse af det relevante nationale gyroplancertifikat og tilhørende rettigheder eller beviser.

(5) Indehavere af EU-pilotcertifikater til gyroplaner bør i forbindelse med ikkeerhvervsmæssige operationer uden vederlag være forpligtet til at være indehavere af samme flyvemedicinske bevis som private piloter for andre luftfartøjskategorier i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1178/2011.

(6) Kravene til kompetente myndigheder og træningsorganisationer bør om nødvendigt tilpasses, så de omfatter træning af og udstedelse af certifikater til gyroplanpiloter.

(7) Forordning (EU) nr. 1178/2011 bør derfor ændres.

([1]) EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/2021-07-25.
([2]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 311 af 25.11.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

(8) Foranstaltningerne i denne forordning er baseret på udtalelse nr. 04/2024 ([3]) afgivet af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur i overensstemmelse med artikel 75, stk. 2, litra b), og artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139.

(9) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 127 i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 4, stk. 2, affattes således:

»2. Certifikater, som ikke er omfattet af JAR, herunder eventuelle tilhørende rettigheder, beviser, godkendelser eller kvalifikationer, der er udstedt eller anerkendt af en medlemsstat, før nærværende forordning finder anvendelse, skal konverteres til del-FCL-certifikater af den medlemsstat, der udstedte certifikatet. Uanset dette stykke finder artikel 4g anvendelse på pilotcertifikater til gyroplaner.«

2) Følgende indsættes som artikel 4g:

»*Artikel 4g*

Særlige krav til ansøgere til pilotcertifikater til gyroplaner

1. Indtil den 18. februar 2028 skal ansøgere, som er indehavere af et pilotcertifikat til gyroplaner og dertil knyttede rettigheder og beviser, der er udstedt i overensstemmelse med nationale krav til certificering af flyvebesætninger til gyroplaner, eller som har påbegyndt træning i overensstemmelse med sådanne krav, modtage godskrivning med henblik på at få udstedt et pilotcertifikat til gyroplaner og tilhørende rettigheder og beviser i overensstemmelse med denne forordning på grundlag af en godskrivningsrapport udarbejdet af en medlemsstat i samråd med EASA. Godskrivningsrapporten skal være i overensstemmelse med artikel 9, stk. 3.

2. Ved udarbejdelsen af en godskrivningsrapport i overensstemmelse med stk. 1 skal medlemsstaterne:

a) kun give godskrivning for flyvetid, som ansøgere har fuldført i gyroplaner med en maksimal startmasse på mindst 450 kg

b) for så vidt angår udstedelsen af pilotcertifikater til gyroplaner i overensstemmelse med nærværende forordning, kun give godskrivning, som ikke overstiger den godskrivning, der kan være givet i overensstemmelse med punkt FCL.210.G, litra c), i bilag I. I disse tilfælde skal ansøgerne fuldføre den supplerende flyvetræning hos en godkendt træningsorganisation (ATO) eller hos en anmeldt træningsorganisation (DTO) i et gyroplan, der er blevet certificeret i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 samt delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget på grundlag heraf, før ATO'en eller DTO'en udsteder en henstilling til praktisk prøve.«

3) Bilag I (del-FCL) ændres i overensstemmelse med bilag I til nærværende forordning

4) Bilag IV (del-MED) ændres i overensstemmelse med bilag II til nærværende forordning

5) Bilag VI (del-ARA) ændres i overensstemmelse med bilag III til nærværende forordning

6) Bilag VIII (del-DTO) ændres i overensstemmelse med bilag IV til nærværende forordning.

([3]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 18. februar 2026.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. januar 2025.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

I bilag I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011 foretages følgende ændringer:

1) I punkt FCL.010 indsættes følgende definition:

»»gyroplan«: et rotorfly, som under flyvning bæres oppe ved luftens reaktioner på én eller flere rotorer, der frit roterer på i det væsentlige lodrette akser.«

2) I punkt FCL.025 foretages følgende ændringer:

a) Litra b), nr. 4, affattes således:

»4) Hvis personer, der ansøger om udstedelse af et pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL), et privat pilotcertifikat (PPL) en grundlæggende instrumentrettighed (BIR) eller et pilotcertifikat til gyroplaner (GPL), ikke har bestået én af eksamensopgaverne under teoriprøven efter fire forsøg eller ikke har bestået alle opgaver inden for den periode, der er nævnt i litra b), nr. 2), skal de besvare alle eksamensopgaverne i teoriprøven på ny.«

b) Litra c), nr. 1, i), affattes således:

»i) i en periode på 24 måneder for udstedelse af et pilotcertifikat til lette luftfartøjer, et privat pilotcertifikat eller et pilotcertifikat til gyroplaner«

3) I punkt FCL.035, litra a), tilføjes følgende som nr. 5):

»5) Alle timer, der flyves i gyroplaner, der er omfattet af anvendelsesområdet for bilag I til forordning (EU) 2018/1139, og som har en maksimal certificeret startmasse på mindst 450 kg, godskrives fuldt ud med henblik på at fuldføre de 12 timers flyvetid og 12 starter og landinger i overensstemmelse med punkt FCL.240.G, litra a), men godskrives ikke med henblik på opfyldelsen af kravet i punkt FCL.240.G, litra a), nr. 1, ii).«

4) Punkt FCL.055, litra a), affattes således:

»a) Generelt. Flyvemaskinepiloter, helikopterpiloter, VTOL-luftfartøjspiloter, luftskibspiloter og gyroplanpiloter, der skal bruge radiotelefonen, må ikke udøve beføjelser tilknyttet deres certifikater og rettigheder, medmindre de har en sprogpåtegning på deres certifikat om sprogfærdighed i enten engelsk eller det sprog, der bruges til radiokommunikation på flyvningen. Påtegningen skal angive sproget, færdighedsniveauet og gyldighedsdatoen, og den skal være opnået efter en procedure, som en kompetent myndighed har fastlagt. Det acceptable minimumsfærdighedsniveau er det operative niveau (niveau 4) i overensstemmelse med tillæg 2 til dette bilag.«

5) I punkt FCL.060 affattes indledningen i litra b) således:

»b) Flyvemaskiner, helikoptere, VTOL-luftfartøjer, luftskibe, luftfartøjer med VTOL-kapacitet (VCA) og gyroplaner. En pilot må ikke føre et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport eller til befordring af passagerer:«

6) Overskriften på subpart C affattes således:

»SUBPART C — PRIVAT PILOTCERTIFIKAT (PPL) OG PILOTCERTIFIKAT TIL GYROPLANER (GPL)«

7) Punkt FCL.200 affattes således:

»FCL.200 Aldersgrænse

Ansøgere til et PPL eller et GPL skal være mindst 17 år.«

8) Punkt FCL.205 affattes således:

»FCL.205 Betingelser

a) Ansøgere til et PPL skal opfylde kravene for klasse- eller typerettigheden til det luftfartøj, der anvendes i den praktiske prøve, som fastlagt i subpart H.

b) Ansøgere til udstedelse af et GPL skal have opfyldt alle kravene for den luftfartøjsklasse eller -type, der anvendes i den praktiske prøve.«

9) Punkt FCL.210 affattes således:

»FCL.210 Træningskursus

a) Ansøgere til et PPL eller et GPL skal fuldføre et træningskursus hos en ATO eller en DTO.

b) Kurset skal omfatte teoriundervisning og flyveinstruktion af relevans for de beføjelser, der er tilknyttet det PPL eller GPL, der ansøges om.

c) Teoriundervisning og flyveinstruktion kan fuldføres hos en anden DTO eller en anden ATO end den, hvor ansøgerne påbegyndte træningen.«

10) I punkt FCL.215 affattes indledningen således:

»Ansøgere til et PPL eller et GPL skal demonstrere teoretisk viden på et niveau, der svarer til de beføjelser, der gives, i prøver om følgende emner:«

11) Punkt FCL.235, litra a), affattes således:

»a) Ved fuldførelsen af en praktisk prøve skal ansøgerne til et PPL eller et GPL påvise evnen til at optræde som luftfartøjschef i den relevante luftfartøjskategori og udføre de relevante procedurer og manøvrer på et kompetenceniveau, der svarer til de beføjelser, der gives.«

12) Følgende tilføjes som sektion 5:

»*SEKTION 5*

Særlige krav til GPL

FCL.205.G GPL — Beføjelser

a) Indehavere af et GPL har beføjelser til at fungere som luftfartøjschef på gyroplaner:

1) vederlagsfrit i forbindelse med ikkeerhvervsmæssige operationer

2) ved udførelse af passagerbefordring, såfremt de efter udstedelsen af certifikatet har fuldført 10 timers flyvetid som luftfartøjschef om bord på gyroplaner.

b) Uanset litra a), nr. 1), kan indehaveren af et GPL med beføjelser til at fungere som instruktør eller eksaminator få betaling for:

1) udførelse af flyveinstruktion med henblik på et GPL

2) udførelse af praktiske prøver og duelighedsprøver med henblik på et GPL

3) træning, testning og prøver med henblik på de rettigheder og beføjelser, der er forbundet med instruktørens eller eksaminatorens bevis, alt efter hvad der er relevant.

c) GPL-indehavere må kun udøve GPL-beføjelser, hvis de opfylder de gældende krav om nylig erfaring, og de har en gyldig helbredsgodkendelse, der svarer til beføjelserne.

FCL.210.G GPL — Krav om erfaring og godskrivning

a) Ansøgere til et GPL skal have fuldført mindst 35 timers flyveinstruktion på gyroplaner, hvoraf fem kan være fuldført i en FSTD, herunder mindst:

1) 20 timers flyveinstruktion med dobbeltstyring og

2) otte timers soloflyvetid under tilsyn, herunder mindst fire timers soloflyvetid på rundflyvninger med mindst én rundflyvning på mindst 150 km (80 NM), hvor der foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen.

b) Godskrivning. Ansøgere, som har et pilotcertifikat til en anden luftfartøjskategori, bortset fra balloner, godskrives 10 % af deres samlede flyvetid som luftfartøjschef på sådanne luftfartøjer op til højst ti timer. Under alle omstændigheder må der ikke gives godskrivning med henblik på kravene i litra a), nr. 2).

c) Ansøgere med forudgående erfaring som luftfartøjschef på gyroplaner med en maksimal startmasse på mindst 450 kg kan få godskrivning med henblik på kravene i litra a). På grundlag af en flyvebedømmelse inden optagelsen bestemmer den DTO eller ATO, hvor ansøgeren gennemgår træningskurset, hvor meget der godskrives, men dette må under ingen omstændigheder overstige nogen af følgende:

1) den samlede flyvetid som luftfartøjschef

2) 50 % af de timer, der kræves i litra a).

Under alle omstændigheder må der ikke gives godskrivning med henblik på kravene i litra a), nr. 2).

FCL.235.G GPL — Beføjelser til gyroplanklasser, -typer og -varianter

a) Med henblik på pilotcertificering til gyroplaner i overensstemmelse med dette bilag inddeles gyroplaner i følgende klasser og typer:

1) Klasse for gyroplaner med en enkelt propel (SPG): Gyroplaner med én pilot, hvis eneste centrale fremdriftssystem styres af én eneste kraftkontrol, og som drives af en af følgende motortyper:

a) et stempelmotorsystem, som, hvis dette er specificeret i henhold til certificeringsprocessen i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012, kan bestå af mere end én stempelmotor

b) et elektrisk motorsystem, som, hvis dette er specificeret i henhold til certificeringsprocessen i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012, kan bestå af mere end én elektrisk motor

c) et hybridmotorsystem, som består af en stempelmotor og en elektrisk motor, hvis dette er specificeret i henhold til certificeringsprocessen i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012

2) Gyroplantyper, der kræver beføjelser for den pågældende type, som fastsat i henhold til certificeringsprocessen i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012.

b) Ansøgere til et GPL får beføjelser til den gyroplanklasse eller -type, som den praktiske prøve blev gennemført i. For at udvide deres beføjelse til en anden klasse eller type, skal indehavere af GPL gennemføre alle følgende for den anden klasse eller type:

1) hvor det er relevant, tre timers flyveinstruktion, medmindre andet er specificeret i de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012, herunder:

i) 10 starter og landinger med dobbeltstyring og

ii) 10 solostarter og -landinger under tilsyn

2) en praktisk prøve for at demonstrere et tilstrækkeligt niveau af praktiske færdigheder i den nye klasse eller type. Under den praktiske prøve skal ansøgeren også over for eksaminatoren demonstrere en tilstrækkelig teoretisk viden om den anden klasse eller type i følgende emner:

i) operationelle procedurer

ii) flyvepræstation og -planlægning

iii) generel viden om luftfartøjer.

c) For at udvide beføjelserne til en anden variant inden for en klasse eller type skal piloten fuldføre difference- eller rutineopbygningstræning. Hvor det er relevant, skal difference- eller rutineopbygningstræningen være i overensstemmelse med de data om operationel egnethed, der er fastsat i overensstemmelse med bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012. Differencetræningen skal indføres i pilotens logbog eller i et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren. Når beføjelserne til en SPG-klasse udvides til en variant med en anden type motor, som angivet i litra a), nr. 1), skal differencetræningen bestå af flyveinstruktion med dobbeltstyring og teoriundervisning, som for så vidt angår den anden type motor og tilknyttede luftfartøjssystemer mindst skal omfatte samtlige af følgende:

1) operationelle procedurer

2) flyvepræstation og -planlægning

3) generel viden om luftfartøjer.

FCL.240.G GPL — Krav om nylig erfaring

a) Indehavere af et GPL må udelukkende udøve beføjelser tilknyttet deres certifikat til gyroplaner af en specifik klasse eller type, hvis de i løbet af de seneste to år har opfyldt en eller flere af følgende betingelser som piloter på gyroplaner af den relevante klasse eller type:

1) de har fuldført mindst 12 timers flyvetid som luftfartøjschef, hvor de flyver med dobbeltstyring eller solo under tilsyn af en instruktør, herunder:

i) 12 starter og landinger

ii) opfriskningstræning på mindst én times samlet flyvetid med en instruktør, der udvælger de flyveøvelser, som gør det muligt for ansøgeren at få opfrisket sine kompetencer til at føre luftfartøjet sikkert og anvende procedurerne for normale og unormale situationer samt nødsituationer, til instruktørens tilfredshed

2) de har bestået en GPL-duelighedsprøve med en eksaminator. Programmet for duelighedsprøven skal være baseret på den praktiske prøve for GPL.

b) Indehavere af et GPL med beføjelser til SPG-klassen, som i overensstemmelse med punkt FCL.235.G, litra c), har fået deres beføjelser udvidet til en variant med en anden type motor, som angivet i punkt FCL.235.G, litra a), skal, hvis de ikke har fløjet den pågældende variant i de foregående to år, inden de gør brug af deres beføjelse i varianten, gennemføre en af følgende:

1) yderligere differencetræning i overensstemmelse med punkt FCL.235.G, litra c)

2) en duelighedsprøve

3) opfriskningstræning i overensstemmelse med punkt litra a), nr. 1), ii).

c) De flyvninger med dobbeltstyring og soloflyvninger under tilsyn, som er omhandlet i indledningen i litra a), nr. 1), opfriskningstræningen omhandlet i litra a), nr. 1), ii), samt litra b), nr. 3), og duelighedsprøven omhandlet i litra a), nr. 2), samt litra b), nr. 2), skal indføres i pilotens logbog eller et tilsvarende dokument og underskrives af instruktøren eller af eksaminatoren, alt efter hvad der er relevant.«

13) Punkt FCL.700, litra a), affattes således:

»a) Indehavere af et pilotcertifikat må kun fungere som piloter på et luftfartøj, hvis de har en gyldig og korrekt klasse- eller typerettighed, medmindre en af følgende gør sig gældende:

1) de udøver beføjelser tilknyttet et LAPL eller et GPL

2) de aflægger praktiske prøver eller duelighedsprøver med henblik på fornyelse af klasse- eller typerettigheder

3) de modtager flyveinstruktion

4) de har en prøveflyvningsrettighed, som er udstedt i henhold til punkt FCL.820.«

14) I punkt FCL.810 foretages følgende ændringer:

a) I litra b) foretages følgende ændringer:

1) Nr. 2) affattes således:

»2) fuldført et træningskursus hos en DTO eller en ATO. Kurset skal afsluttes inden for en periode på seks måneder og omfatte:

i) fem timers teoriundervisning

ii) 10 timers instrumenttid med dobbeltstyring på helikoptere og

iii) fem timers flyvetid om natten, herunder mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsnavigation og fem sololandingsrunder om natten. Hver runde skal omfatte en start og en landing.

Ansøgere, som har eller har haft en IR til flyvemaskine eller TMG, godskrives fem timer med henblik på opfyldelsen af kravet i nr. 2), ii), ovenfor.«

2) Nr. 3) udgår.

b) Følgende tilføjes som litra c):

»c) Gyroplaner. Hvis beføjelser tilknyttet et GPL skal udøves under VFR-betingelser om natten, skal ansøgerne have:

1) fuldført mindst 50 timers flyvetid som pilot på gyroplaner efter udstedelse af certifikatet, herunder mindst 20 timer som luftfartøjschef på gyroplaner og 20 timers rundflyvning

2) fuldført et træningskursus hos en DTO eller en ATO. Kurset skal afsluttes inden for en periode på seks måneder og omfatte:

i) fem timers teoriundervisning

ii) 3 timers instrumenttid med dobbeltstyring på gyroplaner og

iii) fem timers flyvetid om natten, herunder mindst tre timers dobbeltstyringsinstruktion, herunder mindst én times rundflyvningsnavigation og fem sololandingsrunder om natten; hver runde skal omfatte en start og en landing.

Ansøgere, som har eller har haft en instrumentrettighed til en flyvemaskine eller helikopter, godskrives to timer med henblik på opfyldelsen af kravet i nr. 2), ii), ovenfor. En ansøger, der har en rettighed til natflyvning i en flyvemaskine, helikopter eller TMG, modtager fuld godskrivning for det element, der er angivet i nr. 2), i).«

15) Punkt FCL.905.FI, litra a), affattes således:

»a) et PPL, LAPL og GPL i den relevante luftfartøjskategori«

16) I punkt FCL.910.FI, litra c), tilføjes følgende som nr. 4):

»4) for FI(G):

i) 100 timers flyveinstruktion på gyroplaner og derudover har ført tilsyn med mindst 25 soloflyvninger

ii) hvis der er tale om en FI(G), som også er indehaver af et FI(A)- eller FI(H)-bevis og opfylder kravene i nr. 1) eller 2), alt efter hvad der er relevant, 25 timers flyveinstruktion på gyroplaner og desuden har ført tilsyn mindst 10 soloflyvninger foretaget af flyveelever.«

17) I punkt FCL.915.FI foretages følgende ændringer:

a) Indledningen til litra a) affattes således:

»a) for FI(A), FI(H) og FI(G):«

b) Følgende indsættes som litra ca):

»ca) desuden for FI(G) have fuldført mindst 150 timers flyvetid på gyroplaner, hvoraf mindst 100 timer skal være som luftfartøjschef.«

18) I punkt FCL.930.FI foretages følgende ændringer:

a) I litra b) affattes nr. 3), i), således:

»i) mindst 30 timers flyveinstruktion, hvoraf 25 timer skal være dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf fem timer kan fuldføres i en FFS, FNPT I eller II eller en FTD 2/3, for FI(A), (H) og (G)«

b) Litra b), nr. 4), udgår.

c) Litra c) affattes således:

»c) Ansøgere til et FI-bevis i en anden luftfartøjskategori, som har eller har haft et FI(A), (H), (As) eller (G), får godskrevet 55 timer med henblik på opfyldelsen af kravet i litra b), nr. 2).«

d) Følgende tilføjes som litra d) og e):

»d) Ansøgere til et FI(G)-bevis, der har eller har haft et FI(A)-, (H)- eller (As)-bevis, godskrives 15 timer med henblik på opfyldelsen af kravet i litra b), nr. 3), i), hvoraf højst 10 timer kan godskrives i forbindelse med instrumentinstruktionstiden med dobbeltstyring.«

»e) Ansøgere til et FI-bevis, der har eller har haft et andet instruktørbevis, som er udstedt i overensstemmelse med dette bilag, anses for at opfylde kravene i litra b), nr. 1).«

19) I punkt FCL.940.FI, litra a), foretages følgende ændringer:

a) I nr. 1), i), tilføjes som litra C):

»C) mindst 50 timer under flyveinstruktion på gyroplaner som FI eller som eksaminator for et FI(G)«

b) Nr. 2) affattes således:

»2) For mindst hver anden forlængelse af FI(A), FI(H) eller FI(G) eller hver tredje forlængelse af FI(As) skal indehavere af det relevante FI-bevis bestå en kompetencebedømmelse i overensstemmelse med punkt FCL.935.«

20) I punkt FCL.1005.FE tilføjes følgende litra d):

»d) FE(G). En FE for gyroplaner har beføjelser til at udføre praktiske prøver og duelighedsprøver til GPL og til tilknyttede beføjelser til gyroplanklasser og -typer, forudsat at FE har fuldført mindst 500 timers flyvetid som pilot på gyroplaner, herunder mindst 100 timers flyveinstruktion, hvoraf op til 40 timer kan være flyveinstruktion givet som FI(A) eller FI(H).«

21) Punkt FCL.1005.FIE, litra c), affattes således:

»c) FIE(As) og FIE(G). FIE på luftskibe og gyroplaner har beføjelser til at udføre kompetencebedømmelse for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af instruktørbeviser i den relevante luftfartøjskategori, hvis denne har det relevante instruktørbevis.«

22) I punkt FCL.1010.FIE tilføjes følgende litra d):

»d) FIE(G). Ansøgere til et FIE-bevis til gyroplaner skal:

1) være indehaver af et FI(G)-instruktørbevis

2) have fuldført 1 000 timers flyvetid som pilot på gyroplaner og

3) have fuldført mindst 100 timers flyvetid med instruktion af ansøgere til et FI(G)-bevis. For ansøgere med et FIE(A)- eller FIE(H)-bevis reduceres dette krav til 50 timer.«

23) I tillæg 1, sektion A, punkt 1, foretages følgende ændringer:

a) Titlen på punkt 1 affattes således:

»1. LAPL, PPL og GPL«

b) Følgende tilføjes som punkt 1.5.:

»1.5. Med henblik på udstedelse af et GPL godskrives indehaveren af et pilotcertifikat til flyvemaskiner eller helikoptere i overensstemmelse med denne forordning fuldt ud med henblik på opfyldelse af kravene til teoriundervisning og -prøve inden for følgende emner:

a) Luftfartsret og procedurer for flyvekontrol (ATC)

b) menneskelig ydeevne

c) meteorologi

d) kommunikation

e) navigation.«.

BILAG II

I bilag IV (del-MED) til forordning (EU) nr. 1178/2011 affattes punkt MED.A.030, litra c), nr. 2), således:

»2) privat pilotcertifikat (PPL) eller pilotcertifikat til gyroplaner (GPL) skal piloten mindst have en gyldig klasse 2-helbredsgodkendelse«

BILAG III

I bilag VI (del-ARA) til forordning (EU) nr. 1178/2011, i tillæg I foretages følgende ændringer i modellen efter litra c):

a) Ordlyden »Dette certifikat opfylder ICAO's standarder, bortset fra beføjelserne for LAPL og BIR, eller hvis det ledsages af en LAPL-helbredsgodkendelse« erstattes af følgende:

»Dette certifikat opfylder ICAO's standarder, bortset fra beføjelserne for LAPL, GPL og BIR, eller hvis det ledsages af en LAPL-helbredsgodkendelse«.

b) Ordlyden »EASA-formular 141, 2. udgave« affattes således:

»***EASA-formular 141, 3. udgave***«.

BILAG IV

I bilag VIII (del-DTO) til forordning (EU) nr. 1178/2011, i punkt DTO.GEN.110, litra a), tilføjes følgende som nr. 5):

»5) for gyroplaner:

a) teoriundervisning for GPL

b) flyveinstruktion for GPL

c) træning med henblik på beføjelser til klasser og typer af gyroplanklasser og -typer med én pilot

d) træning med henblik på at opnå rettighed til natflyvning.«.