2025/134

29.1.2025

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2025/134,

28. jaanuar 2025,

millega muudetakse määrust (EL) nr 1178/2011 seoses autožiiro piloodiloa kasutuselevõtuga

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, [1] eriti selle artikli 23 lõiget 1 ja artikli 27 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määrusega (EL) nr 1178/2011 [2] on kehtestatud nõuded pilootidele, kes on seotud määruse (EL) 2018/1139 artikli 2 lõike 1 punkti b alapunktides i ja ii kindlaksmääratud õhusõidukite käitamisega.

(2) Võttes arvesse, et jätkuva arendustöö käigus on välja töötatud autožiirod, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 600 kg ja mis seetõttu kuuluvad määruse (EL) 2018/1139 kohaldamisalasse, on vaja muuta määrust (EL) nr 1178/2011 ning lisada sinna nõuded, milles käsitletakse lennumeeskonna lubade väljaandmist autožiiropilootidele. Kuna autožiirode ärilise käitamisega seotud tervikliku raamistiku väljatöötamine võtab veel aega, peaksid kõnealused nõuded praegu hõlmama üksnes autožiirode mitteärilise käitamisega seotud piloodiõigusi.

(3) Uut autožiiro lennumeeskonna lube käsitlevat liidu õigusraamistikku kehtestades tuleks võimaluse korral kaaluda liikmesriigi autožiiropiloodiloa nõuetega seotud standardeid ja parimaid tavasid, samuti tuleks liidu tasandi autožiiropiloodiloa taotlemisel arvesse võtta liikmesriigi autožiiropiloodiloa omaniku varasemat kogemust.

(4) Selleks et toetada autožiiro lennumeeskonna lubade ja eelkõige liidu esimeste autožiiroinstruktorite kvalifikatsiooni suhtes kohaldatavate nõuete rakendamist liidu tasandil, peaks selliste liidu autožiiropiloodiloa ning sellega seotud pädevusmärgete ja tunnistuste taotlejate puhul, kellel on liikmesriigi autožiiropiloodiluba või kes on alustanud koolitust sellise piloodiloa ja sellega seotud pädevusmärgete või tunnistuste saamiseks, olema võimalik piiratud aja jooksul ja teatavatel tingimustel arvestusaruande põhjal arvesse võtta nende varasemat kogemust.

(5) Kooskõlas määrusega (EL) nr 1178/2011 tuleks kehtestada nõue, et liidu autožiiropiloodiloa omanikud, kes käitavad tasustamata mitteärilisi lende, peavad omama sama tervisetõendit, mis muude õhusõidukiliikide erapiloodid.

(6) Pädevatele asutustele ja koolitusorganisatsioonidele esitatavaid nõudeid tuleks vajaduse korral kohandada, et need hõlmaksid autožiiropilootide koolitust ja neile lubade väljaandmist.

(7) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 1178/2011 vastavalt muuta.

[1] ELT L 212, 22.8.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/2021-07-25.

[2] Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

(8) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed põhinevad Euroopa Liidu Lennundusohutusameti arvamusel nr 04/2024 ([3]) kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 75 lõike 2 punktiga b ning artikli 76 lõikega 1.

(9) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 1178/2011 muudetakse järgmiselt:

1) artikli 4 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. JAR-nõuetele mittevastavad load, sh mis tahes seotud pädevusmärked, tõendid/tunnistused ning load või kvalifikatsioon, mille liikmesriik on välja andnud või mida ta on tunnustanud enne käesoleva määruse kohaldamist, muudab loa väljaandnud liikmesriik FCL osa kohasteks lubadeks. Erandina käesolevast lõikest kohaldatakse autožiiro piloodilubade suhtes artiklit 4g.“;

2) lisatakse artikkel 4g:

„*Artikkel 4g*

Erinõuded autožiiro piloodiloa taotlejatele

1. Kuni 18. veebruarini 2028 võib selliste taotlejate puhul, kellel on autožiiro piloodiluba ja sellega seotud pädevusmärked ning tunnistused, mille on siseriiklike autožiiropiloodiloa nõuete kohaselt välja andnud liikmesriik, või kes on alustanud selliste nõuete kohast koolitust, võtta arvesse asjaomaseid piloodilube, sellega seotud pädevusmärkeid ja tunnistusi ning asjaomast koolitust käesoleva määruse kohase autožiiropiloodiloa ning sellega seotud pädevusmärgete ja tunnistuste väljaandmisel vastavalt arvestusaruandele, mille liikmesriik on ametiga konsulteerides koostanud. Arvestusaruanne peab vastama artikli 9 lõikes 3 sätestatud nõuetele.

2. Arvestusaruande koostamisel vastavalt lõikele 1 teevad liikmesriigid järgmist:

a) arvesse võetakse üksnes sellist lennuaega, mille taotleja on lennanud autožiirodel, mille maksimaalne stardimass on vähemalt 450 kg;

b) autožiiro piloodiloa väljaandmisel käesoleva määruse kohaselt võetakse arvesse vaid lennuaega, mis ei ole pikem kui see, mida on lubatud arvestada vastavalt I lisa punkti FCL.210.G alapunktile c. Sel juhul peavad taotlejad läbima täiendava lennukoolituse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis (ATO) või deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioonis (DTO) autožiirol, mis on sertifitseeritud vastavalt määrusele (EL) 2018/1139 ja selle alusel vastu võetud rakendusaktidele ning delegeeritud õigusaktidele, enne kui asjaomane sertifitseeritud koolitusorganisatsioon (ATO) või deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioon (DTO) annab neile soovituse lennueksamil osalemiseks.“;

3) I lisa (FCL-osa) muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale;

4) IV lisa (MED-osa) muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale;

5) VI lisa (ARA-osa) muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale;

6) VIII lisa (DTO-osa) muudetakse vastavalt käesoleva määruse IV lisale.

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

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 18. veebruarist 2026.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 28. jaanuar 2025

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) muudetakse järgmiselt.

1) Punkti FCL.010 lisatakse järgmine mõiste:

„autožiiro“ – tiivikõhusõiduki tüüp, mille tõstejõud tekib õhu vastumõjuna kuni kahele kandetiivikule, mis pöörlevad vabalt ümber vertikaalilähedaste telgede;“;

2) punkti FCL.025 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti b alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„(4) Kui taotleja ei ole kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL), erapiloodiloa (PPL), instrumentaallennu algpädevusmärke (BIR) või autožiiropiloodiloa (GPL) väljaandmiseks nõutaval teooriaeksamil suutnud üht eksamidokumenti neljal katsel edukalt täita või ei ole kõiki eksamidokumente edukalt täitnud alapunkti b alapunktis 2 nimetatud tähtaja jooksul, peab ta kõik teooriaeksamidokumendid uuesti täitma.“;

b) alapunkti c alapunkti 1 alapunkt i asendatakse järgmisega:

„i) kergõhusõidukipiloodi loa, erapiloodi loa või autožiiropiloodi loa väljaandmisel 24 kuud;“;

3) punkti FCL.035 alapunktile a lisatakse alapunkt 5:

„(5) Kõiki lennutunde autožiirodel, mis kuuluvad määruse (EL) 2018/1139 I lisa kohaldamisalasse ja mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on vähemalt 450 kg, võetakse täielikult arvesse punkti FCL.240.G alapunktis a sätestatud nõude (12 lennutundi ning 12 starti ja maandumist) täitmisel, kuid neid ei võeta arvesse punkti FCL.240.G alapunkti a alapunkti 1 alapunktis ii sätestatud nõude täitmisel.“;

4) punkti FCL.055 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Üldist. Lennukipiloodid, kopteripiloodid, vertikaalstardiga õhusõiduki piloodid, õhulaevapiloodid ja autožiiropiloodid, kellelt nõutakse raadioside kasutamist, tohivad oma lubadest ja pädevusmärgetest tulenevaid õigusi kasutada üksnes juhul, kui nende lubadel on märge inglise keele või konkreetsel lennul raadiosides kasutatava keele oskuse kohta. Märge peab sisaldama keele nimetust, keeleoskuse taset ja märke kehtivusaega ning asjaomane märge peab olema saadud vastavalt pädeva asutuse kehtestatud korrale. Minimaalne aktsepteeritav keeleoskuse tase on käesoleva lisa 2. liite kohane kutsetase (4. tase).“;

5) punkti FCL.060 alapunkti b sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„b) Lennukid, kopterid, vertikaalstardiga õhusõidukid, õhulaevad, VTOL-võimekusega õhusõidukid (VCAd) ja autožiirod. Piloodil on lubatud äriliseks lennutranspordiks kasutatavat õhusõidukit juhtida või reisijaid vedada vastavalt järgmistele tingimustele:“;

6) C alajao pealkiri asendatakse järgmisega:

„C ALAJAGU – ERAPILOODILUBA (PPL) JA AUTOŽIIROPILOODILUBA (GPL)“;

7) punkt FCL.200 asendatakse järgmisega:

„FCL.200 Vanuse alammäär

Erapiloodiloa või autožiiropiloodiloa taotleja peab olema vähemalt 17-aastane.“;

8) punkt FCL.205 asendatakse järgmisega:

„FCL.205 Tingimused

a) Erapiloodiloa taotleja peab olema täitnud lennueksamil kasutatava õhusõiduki klassi- või tüübipädevuse nõuded vastavalt H alajaole.

b) Autožiiropiloodiloa taotleja peab olema täitnud lennueksamil kasutatava õhusõidukiklassi või -tüübiga seotud nõuded.“;

9) punkt FCL.210 asendatakse järgmisega:

„FCL.210 Koolituskursus

a) Erapiloodiloa või autožiiropiloodiloa taotlejad peavad läbima koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis või deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioonis.

b) Kursus peab hõlmama teoreetilisi teadmisi ja lennuõpet vastavalt taotletava erapiloodiloaga või autožiiropiloodiloaga antavatele õigustele.

c) Teoreetilisi teadmisi ja lennuõpet hõlmava koolituse võib lõpule viia muus deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioonis või sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis kui selles, kus taotleja koolituskursust alustas.“;

10) punkti FCL.215 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Erapiloodiloa või autožiiropiloodiloa taotlejad peavad tõendama antavatele õigustele vastavat teoreetiliste teadmiste taset, sooritades selleks eksamid järgmistes valdkondades:“;

11) punkti FCL.235 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Erapiloodiloa või autožiiropiloodiloa taotleja peab sooritama lennueksami, et tõendada oma suutlikkust tegutseda vastavat liiki õhusõiduki kaptenina ning teostada asjakohaseid protseduure ja manöövreid talle antavatele õigustele vastava kompetentsusega.“;

12) lisatakse 5. jagu:

„*5. JAGU*

Autožiiropiloodiloa erinõuded

FCL.205.G Autožiiropiloodiluba – õigused

a) Autožiiropiloodiloa omanikul on õigus kaptenina juhtida autožiirosid:

(1) tasuta mitteärilistel lendudel;

(2) vedada reisijaid üksnes juhul, kui ta on pärast loa väljaandmist lennanud kümme lennutundi autožiiro kaptenina.

b) Ilma et see piiraks alapunkti a alapunkti 1 kohaldamist, võib instruktori või kontrollpiloodi õigusi omav autožiiropiloodiloa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:

(1) autožiiropiloodiloa taotlejate lennuõpetajana;

(2) autožiiropiloodiloa taotlejate lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana;

(3) instruktori või kontrollpiloodi loale lisatavate pädevusmärgete ja õigustega seotud koolitus-, testimis- ning kontrollitegevuse eest (vastavalt vajadusele).

c) Autožiiropiloodiloa omanik võib autožiiropiloodiloa õigusi kasutada ainult juhul, kui ta täidab kohaldatavaid hiljutise lennukogemuse nõudeid ja kui tema kasutatavatele õigustele vastav tervisetõend kehtib.

FCL.210.G Autožiiropiloodiluba – nõutav kogemus ja selle arvestamine

a) Autožiiropiloodiloa taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 35 tundi lennuõpet lennukitel, millest viis tundi võib olla läbitud lennutreeningseadmel, sealhulgas vähemalt:

(1) 20 tundi instruktoriga lennuõpet ja

(2) kaheksa tundi soololennuaega instruktori järelevalve all, sealhulgas vähemalt neli tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 150 km (80 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväli.

b) Kogemuste arvestamine. Mõne muu õhusõidukiliigi (välja arvatud õhupallid) piloodiluba omava taotleja puhul võetakse arvesse kuni 10 % kogu lennuajast (kuid mitte üle kümne tunni) nimetatud õhusõidukite kaptenina. Kogemuste arvestamine ei tohi mingil juhul hõlmata alapunkti a alapunkti 2 nõudeid.

c) Taotleja eelnevat kogemust vähemalt 450 kg maksimaalse stardimassiga autožiiro kaptenina juhtimisel võib arvestada alapunkti a nõuete täitmisena. Arvestamise ulatuse üle otsustab deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioon või sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, mille korraldatud koolituskursustel taotleja osaleb, lähtudes sisseastumisel sooritatud lennukatsest, kuid see ei või:

(1) olla pikem kui kogu lennuaeg õhusõiduki kaptenina;

(2) ületada 50 % alapunktis a sätestatud lennutundidest.

Kogemuste arvestamine ei tohi mingil juhul hõlmata alapunkti a alapunkti 2 nõudeid.

FCL.235.G Autožiiro (GPL) – autožiiro klassipädevuse, tüübipädevuse ja variantidega seotud õigused

a) Seoses autožiiropiloodiloa väljaandmisega vastavalt käesolevale lisale liigitatakse autožiirod järgmistesse klassidesse ja tüüpidesse:

(1) ühe propelleriga autožiirode (SPG) klass: ühepiloodiautožiirod, millel on üks propeller, mille tõmbejõu muutmiseks kasutatakse ühte mootorijuhist ning mille jõuallikaks on üks allpool nimetatud mootoritüüpidest:

a) kolbmootorisüsteem, mis võib koosneda rohkem kui ühest kolbmootorist, kui nii on määruses (EL) nr 748/2012 sätestatud sertifitseerimisprotsessi kohaselt kindlaks määratud;

b) elektrimootorisüsteem, mis võib koosneda rohkem kui ühest elektrimootorist, kui nii on määruses (EL) nr 748/2012 sätestatud sertifitseerimisprotsessi kohaselt kindlaks määratud;

c) hübriidmootorisüsteem, mis koosneb kolb- ja elektrimootoritest, kui nii on määruses (EL) nr 748/2012 sätestatud sertifitseerimisprotsessi kohaselt kindlaks määratud;

(2) konkreetsed autožiirotüübid, mille käitamiseks on vaja asjakohaseid õigusi, nagu määruses (EL) nr 748/2012 sätestatud sertifitseerimisprotsessi kohaselt on kindlaks määratud.

b) Autožiiropiloodiloa taotlejale antavad õigused kehtivad üksnes sellise autožiiroklassi või -tüübi kohta, mida kasutati lennueksamil. Selleks et laiendada autožiiropiloodiloa õigusi mõnele muule autožiiroklassile või -tüübile, peab loa omanik olema vastavasse autožiiroklassi või tüüpi kuuluva õhusõiduki puhul täitnud kõik järgmised nõuded:

(1) kui määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kehtestatud kasutamissobivuse andmetes ei ole sätestatud teisiti, olema läbinud vähemalt kolm tundi lennuõpet, sealhulgas:

i) sooritanud kümme starti ja maandumist koos instruktoriga ja

ii) sooritanud kümme soolostarti ja -maandumist instruktori järelevalve all;

(2) teinud lennueksami, et tõendada uue autožiiroklassi või -tüübiga seotud piisavate praktiliste oskuste olemasolu. Lennueksami käigus peab taotleja eksamineerijale tõendama ka muu klassi või tüübiga seotud piisavate teoreetiliste teadmiste olemasolu järgmistes valdkondades:

i) käitamisprotseduurid;

ii) õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu planeerimine;

iii) üldteadmised õhusõidukitest.

c) Oma õiguste laiendamiseks samasse klassi või tüüpi kuuluvale teisele autožiirovariandile peab piloot läbima erinevus- või tutvumiskoolituse. Asjaomane erinevus- või tutvumiskoolitus peab vajaduse korral vastama määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21) kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes täpsustatud eeltingimustele. Erinevuskoolituse kohta tehakse instruktori allkirjaga märge piloodi päevikusse või samaväärsesse dokumenti. Ühe propelleriga autožiiro klassipädevusmärkega seotud õiguste laiendamiseks muud tüüpi mootoriga varustatud autožiirovariandile, millele on osutatud alapunkti a alapunktis 1, peab erinevuskoolitus sisaldama instruktoriga lennuõpet ja teooriaõpet, mis hõlmab selle muud tüüpi mootori ja asjaomaste õhusõidukisüsteemide puhul vähemalt kõiki järgmisi teemasid:

(1) käitamisprotseduurid;

(2) õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu planeerimine;

(3) üldteadmised õhusõidukitest.

FCL.240.G GPL – Hiljutise lennukogemuse nõuded

a) Autožiiropiloodiloa omanikud võivad konkreetse autožiiroklassi või -tüübi loast tulenevaid õigusi kasutada üksnes tingimusel, et nad on eelnenud kahe aasta jooksul asjaomasesse autožiiroklassi või tüüpi kuuluva autožiiro piloodina teinud järgmist:

(1) lennanud kaptenina või koos instruktoriga või soololennul instruktori järelevalve all vähemalt 12 lennutundi, sealhulgas

i) sooritanud 12 starti ja maandumist;

ii) läbinud täienduskoolituse, mis hõlmab vähemalt üht lennutundi koos instruktoriga, kes valib välja lennuharjutused, mis võimaldavad taotlejal uuendada oma pädevust õhusõiduki ohutuks käitamiseks ning tavalise, ebatavalise ja hädaolukorra protseduuride rakendamiseks;

(2) sooritanud autožiiropiloodi loa väljaandmiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli kontrollpiloodi osavõtul. Lennuoskuse tasemekontrolli programm põhineb autožiiropiloodi loa väljaandmiseks nõutaval lennueksamil.

b) Autožiiropiloodiloa omanikud, kellel on õigus käitada ühe propelleriga autožiirode klassi kuuluvaid õhusõidukeid ja kes on vastavalt punkti FCL.235.G alapunktile c laiendanud oma õigusi mõnele muud tüüpi mootoriga varustatud õhusõidukivariandile, millele on osutatud punkti FCL.235.G alapunktis a, kuid kes ei ole asjaomase õhusõidukivariandiga viimase kahe aasta jooksul lennanud, peavad enne asjaomase õhusõidukivariandiga seotud õiguste kasutamist tegema järgmist:

(1) läbima punkti FCL.235.G alapunkti c kohase täiendava erinevuskoolituse;

(2) sooritama lennuoskuse tasemekontrolli;

(3) läbima alapunkti a alapunkti 1 alapunkti ii kohase täienduskoolituse.

c) Instruktoriga lendude, alapunkti a alapunkti 1 sissejuhatava lause kohaste instruktori järelevalve all tehtud soololendude, alapunkti a alapunkti 1 alapunkti ii ja alapunkti b alapunkti 3 kohase täienduskoolituse ning alapunkti a alapunktis 2 ja alapunkti b alapunktis 2 osutatud lennuoskuse tasemekontrolli kohta tehakse instruktori või kontrollpiloodi (vastavalt vajadusele) allkirjaga märge piloodi päevikusse või samaväärsesse dokumenti.“;

13) punkti FCL.700 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Piloodiloa omanik võib õhusõiduki piloodina tegutseda vaid juhul, kui tal on kehtiv ja asjakohane klassi- või tüübipädevusmärge, välja arvatud järgmistel juhtudel:

(1) kui ta kasutab kergõhusõidukipiloodi loaga või autožiiropiloodiloaga antud õigusi;

(2) kui ta sooritab lennueksamit või lennuoskuse tasemekontrolli klassi- või tüübipädevusmärke taastamiseks;

(3) kui ta saab lennuõpet;

(4) kui talle on punkti FCL.820 kohaselt välja antud katselennupädevusmärge.“;

14) punkti FCL.810 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti b muudetakse järgmiselt:

1) alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„(2) ta peab olema läbinud koolituskursuse deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioonis või sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Kursus tuleb läbida kuue kuu jooksul ning see peab sisaldama järgmist:

i) viis tundi teooriaõpet,

ii) kümme tundi instruktoriga instrumentaallennuõpet kopteritel ning

iii) viis tundi öölennuaega, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaega, mis sisaldab vähemalt ühe tunni navigeerimist marsruutlennul, ja viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist.

Taotlejal, kellel on või on olnud lennuki või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki instrumentaallennupädevusmärge, arvestatakse alapunkti 2 alapunkti ii nõuded viie tunni ulatuses täidetuks.“;

2) alapunkt 3 jäetakse välja;

b) lisatakse alapunkt c:

„c) Autožiirod. Kui autožiiropiloodiloa õigusi soovitakse kasutada visuaallennureeglite tingimustes öösel, peab taotleja vastama järgmisele nõuetele:

(1) ta peab olema lennanud pärast loa väljaandmist vähemalt 50 lennutundi autožiiropiloodina, sealhulgas kaptenina autožiirodel vähemalt 20 tundi ning marsruutlendudel 20 tundi;

(2) ta peab olema läbinud koolituskursuse deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioonis või sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Kursus tuleb läbida kuue kuu jooksul ning see peab sisaldama järgmist:

i) viis tundi teooriaõpet;

ii) kolm tundi instruktoriga instrumentaallennuõpet autožiirodel ning

iii) viis tundi öölennuaega, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaega, mis sisaldab vähemalt ühe tunni navigeerimist marsruutlennul, ja viis öist arvestuslendu soololennuna; iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist.

Taotlejal, kellel on või on olnud lennuki või kopteri instrumentaallennupädevusmärge, arvestatakse alapunkti 2 alapunkti ii nõuded kahe tunni ulatuses täidetuks. Taotleja, kellel on lennuki, kopteri või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki öölennupädevusmärge, loetakse alapunkti 2 alapunktis i nimetatud elementi käsitlev nõue täidetuks.“;

15) punkti FCL.905.FI alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) vastava õhusõidukiliigi erapiloodi luba, kergõhusõidukipiloodi luba ja autožiiropiloodiluba;“;

16) punkti FCL.910.FI alapunktile c lisatakse alapunkt 4:

„(4) autožiirode lennuinstruktori puhul

i) lennanud vähemalt 100 tundi lennuinstruktorina autožiirodel ning ta on olnud vähemalt 25 soololennu järelevalvajaks;

ii) sellise autožiirode lennuinstruktori puhul, kellel on ka lennuki või kopteri lennuinstruktori tunnistus ja kes vastab alapunkti 1 või alapunkti 2 nõuetele (vastavalt vajadusele), lennanud vähemalt 25 tundi lennuinstruktorina autožiirodel ning olnud vähemalt kümne õpilassoololennu järelevalvajaks.“;

17) punkti FCL.915.FI muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti a sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„a) lennukite, kopterite ja autožiirode lennuinstruktori tunnistuse taotlemisel vastama järgmistele nõuetele:“

b) lisatakse alapunkt ca:

„ca) autožiirode lennuinstruktori puhul olema lisaks lennanud vähemalt 150 lennutundi autožiirodel, sealhulgas vähemalt 100 tundi kaptenina.“;

18) punkti FCL.930.FI muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti b alapunkti 3 alapunkt i asendatakse järgmisega:

„i) lennukite, kopterite ja autožiirode lennuinstruktorite puhul vähemalt 30 tundi lennuõpet, millest 25 tundi peab olema instruktoriga lennuõpe, millest viis tundi võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS), I või II taseme lennuimitaatoril (FNPT I või II), või 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3);“;

b) alapunkti b alapunkt 4 jäetakse välja;

c) alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) Taotlejate puhul, kellel on või on olnud lennukite, kopterite, õhulaevade või autožiirode lennuinstruktori tunnistus ja kes taotlevad lennuinstruktori tunnistust mõnes teises õhusõidukikategoorias, loetakse alapunkti b alapunkti 2 nõue täidetuks 55 tunni ulatuses.“;

d) lisatakse alapunktid d ja e:

„d) Autožiirode lennuinstruktori tunnistuse taotlejad, kellel on või on olnud lennukite, kopterite või õhulaevade lennuinstruktori tunnistus, loetakse alapunkti b alapunkti 3 alapunkti i nõue täidetuks 15 tunni ulatuses, millest kuni 10 tundi arvestatakse instruktoriga lennuajana.

e) Lennuinstruktori tunnistuse taotlejaid, kellel on või on olnud mõni muu käesoleva lisa kohaselt välja antud instruktoritunnistus, loetakse alapunkti b alapunkti 1 nõuetele vastavaks.“;

19) punkti FCL.940.FI alapunkti a muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti 1 alapunktile i lisatakse alapunkt C:

„C) autožiirode lennuinstruktorite puhul andnud vähemalt 50 tundi lennuõpet autožiirode lennuinstruktori või kontrollpiloodina;“;

b) alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„(2) Vähemalt igal teisel lennukite, kopterite või autožiirode lennuinstruktori tunnistuse pikendamisel või igal kolmandal õhulaevade lennuinstruktori tunnistuse pikendamisel peab tunnistuse omanik läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise.“;

20) punktile FCL.1005.FE lisatakse alapunkt d:

„d) Autožiirode kontrollpiloot (FE(G)). Autožiirode kontrollpiloodil on õigus korraldada lennueksameid ja lennuoskuste tasemekontrolle autožiiropiloodi loa väljaandmiseks ning asjaomaste autožiiroklasside ja -tüüpidega seotud õiguste andmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina autožiirodel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas lennuinstruktorina vähemalt 100 tundi, millest kuni 40 tundi võib olla lennuki lennuinstruktorina või kopteri lennuinstruktorina antud lennuõpe.“;

21) punkti FCL.1005.FIE alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) Õhulaevade lennuinstruktori kontrollpiloot (FIE(As) ja autožiirode lennuinstruktori kontrollpiloot FIE(G). Õhulaevade ja autožiirode lennuinstruktori kontrollpiloodil on õigus korraldada atesteerimisi vastava õhusõidukiliigi instruktoritunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, kui tal on vastav instruktoritunnistus.“;

22) punktile FCL.1010.FIE lisatakse alapunkt d:

„d) Autožiirode lennuinstruktori kontrollpiloot FIE(G). Autožiirode lennuinstruktori kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:

(1) nad peavad omama autožiirode lennuinstruktori tunnistust;

(2) nad peavad olema lennanud autožiirodel piloodina 1 000 lennutundi ja

(3) nad peavad olema lennanud vähemalt 100 lennutundi autožiirode lennuinstruktori tunnistuse taotlejate instruktorina. Kui taotlejal on lennukite lennuinstruktori kontrollpiloodi või kopterite lennuinstruktori kontrollpiloodi tunnistus, vähendatakse seda nõuet 50 tunnini.“;

23) 1. liite A jao punkti 1 muudetakse järgmiselt:

a) punkti 1 pealkiri asendatakse järgmisega:

„1. Kergõhusõidukipiloodi luba, erapiloodi luba ja autožiiropiloodiluba“;

b) lisatakse punkt 1.5:

„1.5. Autožiiropiloodiloa väljaandmisel loetakse käesoleva määruse kohase lennukite või kopterite piloodiloa omanikel teooriaõppe ja teooriaeksami nõuded täies ulatuses täidetuks järgmistes valdkondades:

a) lennundusõigus ja lennujuhtimisprotseduurid;

b) inimvõimed;

c) meteoroloogia;

d) side;

e) navigeerimine.“

II LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 IV lisa (MED-osa) punkti MED.A.030 alapunkti c alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) erapiloodiloaga (PPL) või autožiiropiloodiloaga (GPL), peab piloodil olema vähemalt kehtiv klassi 2 tervisetõend;“.

III LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 VI lisa (ARA-osa) I liite punktile c järgnevat vormi muudetakse järgmiselt:

a) lause „Luba vastab ICAO standarditele, välja arvatud kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL) ja instrumentaallennu algpädevusmärke (BIR) õiguste osas või juhul, kui sellele on lisatud kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL) tervisetõend.“ asendatakse järgmisega;

„Luba vastab ICAO standarditele, välja arvatud kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL), autožiiropiloodiloa (GPL) ja instrumentaallennu algpädevusmärke (BIR) õiguste osas või juhul, kui sellele on lisatud kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL) tervisetõend.“;

b) väljend „EASA vorm 141, versioon 2“ asendatakse järgmisega:

„***EASA vorm 141, versioon 3***“.

IV LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 VIII lisa (DTO-osa) punkti DTO.GEN.110 alapunktile a lisatakse alapunkt 5:

„(5) autožiirode puhul:

a) teooriaõpe autožiiropiloodi loa taotlejatele;

b) lennuõpe autožiiropiloodi loa taotlejatele;

c) koolitus autožiiroklasside ja -tüüpide ühepiloodilennuõiguste saamiseks;

d) öölennupädevuskoolitus.“