Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/134

29.1.2025

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2025/134 DE LA COMMISSION

du 28 janvier 2025

modifiant le règlement (UE) nº 1178/2011 en ce qui concerne l'introduction d'une licence de pilote d'autogire

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 23, paragraphe 1, et son article 27, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission ([2]) détermine les exigences applicables aux pilotes participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points b), i) et ii), du règlement (UE) 2018/1139.

(2) Compte tenu du développement que connaissent actuellement les autogires, qui relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 en raison d'une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 600 kg, il est nécessaire d'inclure des exigences en matière d'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite pour les pilotes d'autogire dans le règlement (UE) nº 1178/2011. Étant donné qu'il faudra plus de temps pour élaborer un cadre global pour l'exploitation commerciale d'autogires, ces exigences ne devraient, pour le moment, concerner que les privilèges de pilote non commercial.

(3) Le nouveau cadre réglementaire de l'Union relatif à l'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite d'autogires devrait, dans la mesure du possible, tenir compte des normes et bonnes pratiques établies dans les exigences nationales en matière d'octroi de licences aux pilotes d'autogire; il devrait également prévoir que les titulaires d'une licence nationale de pilote d'autogire puissent recevoir des crédits lorsqu'ils sollicitent une licence de pilote d'autogire de l'Union.

(4) Afin de soutenir la mise en œuvre des exigences en matière d'octroi de licences de l'Union aux membres d'équipage de conduite d'autogires et en particulier la qualification des premiers instructeurs autogire de l'Union, pour une durée limitée et sous certaines conditions, il devrait être possible pour les candidats à une licence de pilote d'autogire de l'Union et aux qualifications et autorisations associées de recevoir des crédits sur la base d'un rapport de crédit, à condition qu'ils soient titulaires de la licence nationale pertinente de pilote d'autogire et des qualifications et autorisations associées ou qu'ils aient entamé une formation en vue de les obtenir.

(5) Les titulaires d'une licence de pilote d'autogire de l'Union devraient, dans le cas d'une exploitation non commerciale sans rémunération, être tenus de détenir le même certificat aéromédical que les pilotes privés pour d'autres catégories d'aéronefs conformément au règlement (UE) nº 1178/2011.

(6) Les exigences applicables aux autorités compétentes et aux organismes de formation devraient être adaptées, le cas échéant, pour inclure la formation des pilotes d'autogire et l'octroi de licences à ces pilotes.

(7) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) nº 1178/2011 en conséquence.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/2021-07-25.

([2]) Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

(8) Les mesures prévues dans le présent règlement se fondent sur l'avis n° 04/2024 ([3]) émis par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) conformément à l'article 75, paragraphe 2, point b), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

(9) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 1178/2011 est modifié comme suit:

1) L'article 4, paragraphe 2, est remplacé par le texte suivant:

«2. Les licences non conformes aux JAR, ainsi que les qualifications, certificats ou autorisations associés qui ont été délivrés ou reconnus par un État membre avant la mise en application du présent règlement, sont convertis en licences "partie FCL" par l'État membre ayant délivré la licence. Par dérogation au présent paragraphe, l'article 4 *octies* s'applique aux licences de pilote d'autogire.».

2) L'article 4 *octies* suivant est inséré:

«*Article 4 octies*

Exigences spécifiques applicables aux candidats à une licence de pilote d'autogire

1. Jusqu'au 18 février 2028, les candidats qui sont titulaires d'une licence de pilote d'autogire et des qualifications et autorisations associées qui ont été délivrées conformément aux exigences nationales en matière d'octroi de licences aux membres d'équipage de conduite d'autogires, ou qui ont entamé une formation conformément à ces exigences, reçoivent des crédits aux fins de la délivrance d'une licence de pilote d'autogire et des qualifications et autorisations associées conformément au présent règlement, sur la base d'un rapport de crédit établi par un État membre en consultation avec l'AESA. Le rapport de crédit est conforme à l'article 9, paragraphe 3.

2. Lorsqu'ils établissent un rapport de crédit conformément au paragraphe 1, les États membres:

a) accordent uniquement des crédits pour le temps de vol que les candidats ont accompli sur des autogires dont la masse maximale au décollage est d'au moins 450 kg;

b) aux fins de l'octroi d'une licence de pilote d'autogire conformément au présent règlement, accordent uniquement des crédits ne dépassant pas la quantité de crédits susceptibles d'avoir été accordés conformément au paragraphe FCL.210.G, point c), de l'annexe I. En pareil cas, les candidats suivent la formation au vol supplémentaire auprès d'un organisme de formation agréé (ATO) ou d'un organisme de formation déclaré (DTO) sur un autogire qui a été certifié conformément au règlement (UE) 2018/1139 et aux actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base dudit règlement, avant d'être recommandés par l'ATO ou le DTO pour l'examen pratique.».

3) L'annexe I (partie FCL) est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.

4) L'annexe IV (partie MED) est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

5) L'annexe VI (partie ARA) est modifiée conformément à l'annexe III du présent règlement.

6) L'annexe VIII (partie DTO) est modifiée conformément à l'annexe IV du présent règlement.

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

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 18 février 2026.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 28 janvier 2025.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

L'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011 est modifiée comme suit:

1) Au paragraphe FCL.010, la définition suivante est insérée:

«Un "autogire" désigne un type d'aéronef à voilure tournante dont la sustentation en vol est assurée par les réactions de l'air sur un ou deux rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.».

2) Le paragraphe FCL.025 est modifié comme suit:

a) au point b), le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) Si les candidats à la délivrance d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL), d'une licence de pilote privé (PPL), d'une qualification de base pour le vol aux instruments (BIR) ou d'une licence de pilote d'autogire (GPL) ont échoué à l'un des sujets d'examen théorique après quatre tentatives ou ont échoué à tous les sujets au cours de la période mentionnée au point b) 2), ils devront présenter à nouveau la totalité des sujets d'examen théorique.».

b) au point c), 1), le point i) est remplacé par le texte suivant:

«i) dans le cadre de la délivrance d'une licence de pilote d'aéronef léger, d'une licence de pilote privé ou d'une licence de pilote d'autogire, pour une durée de 24 mois;».

3) Au paragraphe FCL.035, point a), le nouveau point 5) suivant est inséré:

«5) Toutes les heures de vol effectuées à bord d'un autogire relevant du champ d'application de l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139 et dont la masse maximale certifiée au décollage est d'au moins 450 kg seront intégralement portées en crédit en vue de l'accomplissement des 12 heures de temps de vol et 12 décollages et atterrissages conformément au paragraphe FCL.240.G, point a), mais ne seront pas portées en crédit pour satisfaire à l'exigence énoncée au paragraphe FCL.240.G, point a) 1) ii).».

4) Au paragraphe FCL.055, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Généralités. Les pilotes d'avions, d'hélicoptères, d'aéronefs à sustentation motorisée, de dirigeables et d'autogires qui doivent utiliser un radiotéléphone ne pourront exercer les privilèges de leur licence et de leurs qualifications que si leurs compétences linguistiques sont validées sur leur licence, soit pour l'anglais, soit pour la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques effectuées pendant le vol. La mention devra indiquer la langue, le niveau de compétences et la date de validité et elle sera obtenue conformément à une procédure établie par une autorité compétente. Le niveau de compétences minimal admissible est le niveau opérationnel (niveau 4) conformément à l'appendice 2 de la présente annexe.».

5) Au paragraphe FCL.060, la phrase introductive du point b) est remplacée par le texte suivant:

«b) Avions, hélicoptères, aéronefs à sustentation motorisée, dirigeables, aéronefs à capacité VTOL (VCA) et autogires. Un pilote ne pourra exploiter un aéronef pour le transport aérien commercial ou le transport de passagers:».

6) Le titre de la sous-partie C est remplacé par le texte suivant:

«SOUS-PARTIE C — LICENCE DE PILOTE PRIVÉ (PPL) ET LICENCE DE PILOTE D'AUTOGIRE (GPL)».

7) Le paragraphe FCL.200 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.200 Âge minimum

Les candidats à une PPL ou une GPL doivent avoir au moins 17 ans révolus.».

8) Le paragraphe FCL.205 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.205 Conditions

a) Les candidats à la délivrance d'une PPL devront avoir satisfait aux exigences pour la qualification de classe ou de type applicable à l'aéronef utilisé lors de l'examen pratique, comme défini dans la sous-partie H.

b) Les candidats à la délivrance d'une GPL devront avoir satisfait aux exigences relatives à la classe ou au type de l'aéronef utilisé lors de l'examen pratique.».

9) Le paragraphe FCL.210 est remplacé par le texte suivant:

«FCL.210 Cours de formation

a) Les candidats à une PPL ou à une GPL devront suivre un cours de formation auprès d'un ATO ou d'un DTO.

b) Le cours devra inclure une instruction théorique et une instruction au vol correspondant aux privilèges de la PPL ou de la GPL demandée.

c) L'instruction théorique et l'instruction au vol peuvent être achevées auprès d'un DTO ou d'un ATO différent de celui avec lequel les candidats ont commencé leur formation.».

10) Au paragraphe FCL.215, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Les candidats à une PPL ou à une GPL devront démontrer un niveau de connaissances théoriques correspondant aux privilèges octroyés, au moyen d'examens portant sur les sujets suivants:».

11) Au paragraphe FCL.235, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les candidats à une PPL ou à une GPL devront démontrer, au moyen d'un examen pratique, leur aptitude à exécuter, en tant que PIC sur la catégorie appropriée d'aéronef, les procédures et manœuvres pertinentes avec la compétence correspondant aux privilèges accordés.».

12) La nouvelle section 5 suivante est ajoutée:

«SECTION 5

Exigences particulières pour la GPL

FCL.205.G GPL — Privilèges

a) Les privilèges du titulaire d'une GPL permettent d'agir en tant que PIC sur autogires:

1) sans rémunération pour des exploitations non commerciales;

2) pour transporter des passagers uniquement lorsqu'ils ont à leur actif 10 heures de vol en tant que PIC sur autogires après la délivrance de la licence.

b) Nonobstant le point a) 1) ci-dessus, le titulaire d'une GPL qui possède des privilèges d'instructeur ou d'examinateur peut être rémunéré pour:

1) dispenser une instruction au vol en vue de la GPL;

2) faire passer des examens pratiques et des contrôles de compétences en vue de la GPL;

3) la formation, l'examen et les contrôles relatifs aux qualifications et aux privilèges liés à la licence de l'instructeur ou de l'examinateur, selon le cas.

c) Les titulaires d'une GPL n'exerceront les privilèges de la GPL que s'ils satisfont aux exigences applicables en matière d'expérience récente et seulement si leur certificat médical, adapté aux privilèges exercés, est en cours de validité.

FCL.210.G GPL — Exigences en termes d'expérience et obtention de crédits

a) Un candidat à une GPL devra avoir effectué au moins 35 heures d'instruction au vol sur autogires, dont 5 heures pourront avoir été effectuées sur un FSTD, avec au moins:

1) 20 heures d'instruction au vol en double commande; et

2) 8 heures de vol en solo supervisé, comportant au minimum 4 heures de vol en campagne en solo avec au moins un vol en campagne d'un minimum de 150 km (80 NM), au cours duquel un atterrissage avec arrêt complet devra être effectué sur deux aérodromes autres que l'aérodrome de départ.

b) Obtention de crédits. Le titulaire d'une licence de pilote pour une autre catégorie d'aéronef, à l'exception des ballons, recevra les crédits correspondant à 10 % de son temps de vol total en tant que PIC sur de tels aéronefs, à concurrence d'un maximum de 10 heures. En tout état de cause, aucun crédit ne sera accordé pour satisfaire aux exigences du point a) 2).

c) Les candidats ayant une expérience antérieure en tant que PIC sur autogires dont la masse maximale au décollage est d'au moins 450 kg pourront recevoir des crédits pour satisfaire aux exigences figurant au point a). L'étendue du crédit sera décidée par le DTO ou l'ATO auprès duquel le candidat suit le cours de formation, sur la base d'un vol d'appréciation, mais ne devra en aucun cas dépasser:

1) le temps de vol total en tant que PIC;

2) 50 % des heures requises au point a).

En tout état de cause, aucun crédit ne sera accordé pour satisfaire aux exigences du point a) 2).

FCL.235.G GPL — Privilèges pour les classes, types et variantes d'autogires

a) Aux fins de l'octroi d'une licence de pilote d'autogire conformément à la présente annexe, les autogires sont classés selon la classe et les types suivants:

1) classe d'autogire à hélice unique (SPG): autogires monopilotes dont l'unité de propulsion axiale unique est actionnée par une commande de poussée unique et répond à l'une des motorisations suivantes:

a) une motorisation à pistons qui, si les spécifications arrêtées à la suite du processus de certification mené conformément au règlement (UE) nº 748/2012 le prévoient, peut se composer de plusieurs moteurs à pistons;

b) une motorisation électrique qui, si les spécifications arrêtées à la suite du processus de certification mené conformément au règlement (UE) nº 748/2012 le prévoient, peut se composer de plusieurs moteurs électriques;

c) une motorisation hybride combinant moteur à pistons et moteur électrique, si les spécifications arrêtées à la suite du processus de certification mené conformément au règlement (UE) nº 748/2012 le prévoient;

2) types d'autogires nécessitant des privilèges correspondant à ce type individuel, tels que déterminés à la suite du processus de certification mené conformément au règlement (UE) nº 748/2012.

b) Les candidats à une GPL se verront délivrer les privilèges correspondant à la classe ou au type d'autogire utilisé lors de l'examen pratique. Pour étendre leurs privilèges à une autre classe ou à un autre type, les titulaires d'une GPL devront accomplir, dans cette autre classe ou cet autre type, l'ensemble de ce qui suit:

1) sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012, le cas échéant, 3 heures d'instruction au vol, comportant:

i) 10 décollages et atterrissages en double commande; et

ii) 10 décollages et atterrissages en solo supervisés;

2) un examen pratique ayant pour but de démontrer un niveau approprié de compétences dans la nouvelle classe ou le nouveau type. Au cours de l'examen pratique, le candidat devra également démontrer à l'examinateur un niveau adéquat de connaissances théoriques pour l'autre classe ou type dans les sujets suivants:

i) procédures opérationnelles;

ii) performance et préparation du vol;

iii) connaissance générale de l'aéronef.

c) Afin d'étendre les privilèges à une autre variante au sein d'une classe ou d'un type, le pilote devra accomplir une formation traitant des différences ou une formation de familiarisation. Le cas échéant, cette formation traitant des différences ou cette formation de familiarisation devra respecter les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement (UE) nº 748/2012. La formation traitant des différences sera inscrite dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'instructeur. Lors de l'extension des privilèges de classe de SPG à une variante équipée d'un autre type de moteur, comme précisé au point a) 1), la formation aux différences consistera en une instruction au vol en double commande et en une instruction théorique qui comprendra, en ce qui concerne cet autre type de moteur et les systèmes d'aéronefs connexes, au moins tous les sujets suivants:

1) procédures opérationnelles;

2) performance et préparation du vol;

3) connaissance générale de l'aéronef.

FCL.240.G GPL — Exigences en matière d'expérience récente

a) Les titulaires d'une GPL n'exerceront les privilèges de leur licence dans une classe ou un type spécifique d'autogire que si, au cours des 2 dernières années, ils ont rempli l'une des conditions suivantes en tant que pilotes d'autogire dans la classe ou le type pertinent:

1) avoir effectué au moins 12 heures de vol en tant que PIC ou en vol à double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, y compris:

i) 12 décollages et atterrissages;

ii) un cours de remise à niveau d'au moins 1 heure de temps de vol total avec un instructeur, et à la satisfaction de celui-ci, qui sélectionne les exercices de vol qui permettront au candidat de remettre à niveau ses compétences pour exploiter l'aéronef en toute sécurité et appliquer les procédures normales, anormales et d'urgence;

2) avoir réussi un contrôle de compétences GPL avec un examinateur. Le programme de contrôle des compétences sera basé sur l'examen pratique de la GPL.

b) Les titulaires d'une GPL ayant des privilèges de classe de SPG et qui, conformément au paragraphe FCL.235.G, point c), ont étendu leurs privilèges à une variante équipée d'un type de moteur différent comme précisé au paragraphe FCL.235.G, point a), s'ils n'ont pas piloté cette variante au cours des 2 années précédentes, devront accomplir sur cette variante, avant d'exercer leurs privilèges sur cette variante, au choix:

1) une formation aux différences complémentaire conformément au paragraphe FCL.235.G, point c);

2) un contrôle de compétences;

3) une formation de remise à niveau conformément au point a) 1) ii).

c) Les vols en double commande et les vols en solo sous supervision mentionnés dans la phrase introductive du point a) 1), la formation de remise à niveau mentionnée aux points a) 1) ii) et b) 3) et le contrôle de compétences mentionné aux points a) 2) et b) 2) seront inscrits dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et seront signés par l'instructeur ou l'examinateur, selon le cas.».

13) Au paragraphe FCL.700, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Les titulaires d'une licence de pilote ne pourront agir en tant que pilotes d'un aéronef que s'ils possèdent une qualification de classe ou de type en cours de validité et appropriée, sauf si l'un des cas suivants s'applique:

1) ils exercent les privilèges d'une LAPL ou d'une GPL;

2) ils passent des examens pratiques ou des contrôles de compétences visant à renouveler des qualifications de classe ou de type;

3) ils suivent une instruction au vol;

4) ils sont titulaires d'une qualification pour les essais en vol délivrée conformément au paragraphe FCL.820.».

14) Le paragraphe FCL.810 est modifié comme suit:

a) le point b) est modifié comme suit:

1) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) suivi un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO. Le cours devra être accompli en 6 mois et comporter:

i) 5 heures d'instruction théorique;

ii) 10 heures d'instruction au vol aux instruments en double commande sur hélicoptère; et

iii) 5 heures de vol de nuit, dont au moins 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant un minimum d'une heure de navigation en campagne, ainsi que 5 circuits de nuit en solo. Chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Un candidat qui est ou était titulaire d'une IR pour avions ou TMG recevra les crédits correspondant à 5 heures pour satisfaire aux exigences du point 2) ii) ci-dessus.»;

2) le point 3) est supprimé;

b) le nouveau point c) suivant est ajouté:

«c) Autogires. Si les privilèges d'une GPL doivent être exercés en condition VFR de nuit, les candidats devront avoir:

1) accompli au moins 50 heures de vol en tant que pilote sur autogires après la délivrance de la licence, dont au moins 20 heures en tant que PIC sur autogires et 20 heures de vol en campagne;

2) suivi un cours de formation auprès d'un DTO ou d'un ATO. Le cours devra être accompli en 6 mois et comporter:

i) 5 heures d'instruction théorique;

ii) 3 heures d'instruction au vol aux instruments en double commande sur autogire; et

iii) 5 heures de vol de nuit, dont au moins 3 heures d'instruction au vol en double commande incluant un minimum d'une heure de navigation en campagne, ainsi que cinq circuits de nuit en solo; chaque circuit devra inclure 1 décollage et 1 atterrissage.

Un candidat qui est ou était titulaire d'une qualification de vol aux instruments (IR) pour avions ou hélicoptères recevra les crédits correspondant à 2 heures pour satisfaire aux exigences du point 2) ii) ci-dessus. Un candidat qui est titulaire d'une qualification de vol de nuit sur un avion, un hélicoptère ou un TMG recevra l'intégralité des crédits pour l'élément spécifié au point 2) i).».

15) Au paragraphe FCL.905.FI, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) d'une PPL, d'une LAPL et d'une GPL dans la catégorie appropriée d'aéronef;».

16) Au paragraphe FCL.910.FI, point c), le nouveau point 4) suivant est ajouté:

«4) dans le cas du FI(G):

i) 100 heures d'instruction au vol sur autogires et aura en outre supervisé au moins 25 vols en solo;

ii) dans le cas d'un FI(G) qui est également titulaire d'une qualification FI(A) ou FI(H) et qui satisfait aux points 1) ou 2), selon le cas, 25 heures d'instruction au vol sur autogires et aura en outre supervisé au moins 10 vols en solo d'élèves pilotes.».

17) Le paragraphe FCL.915.FI est modifié comme suit:

a) au point a), la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«a) dans le cas d'une FI(A), d'une FI(H) et d'une FI(G):»;

b) le nouveau point c *bis*) suivant est inséré:

«c *bis*) en outre, pour la FI(G), avoir accompli au moins 150 heures de vol sur autogires, dont au moins 100 heures en tant que PIC.».

18) Le paragraphe FCL.930.FI est modifié comme suit:

a) au point b), 3), le point i) est remplacé par le texte suivant:

«i) dans le cas d'une FI(A), (H) et (G), au moins 30 heures d'instruction au vol, dont 25 heures consisteront en une instruction au vol en double commande, dont 5 heures qui peuvent être accomplies dans un FFS, un FNPT I ou II ou un FTD II/III;»;

b) le point b), 4), est supprimé;

c) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Les candidats à l'obtention d'une qualification FI dans une autre catégorie d'aéronefs, qui sont ou ont été titulaires d'une FI(A), (H), (As) ou (G) recevront un crédit de 55 heures pour satisfaire à l'exigence du point b) 2).»;

d) les nouveaux points d) et e) suivants sont ajoutés:

«d) Les candidats à l'obtention d'une qualification FI(G) qui sont ou ont été titulaires d'une qualification FI(A), (H) ou (As) recevront un crédit de 15 heures pour satisfaire à l'exigence du point b) 3) i), dont 10 heures au maximum seront portées en crédit pour satisfaire à l'exigence relative à la durée de l'instruction au vol en double commande.

e) Les candidats à l'obtention de la qualification FI qui sont ou ont été titulaires de toute autre qualification d'instructeur délivrée conformément à la présente annexe seront réputés satisfaire aux exigences énoncées au point b) 1).».

19) Au paragraphe FCL.940.FI, le point a) est modifié comme suit:

a) au point 1), i), le nouveau point c) suivant est ajouté:

«c) dans le cas d'une qualification FI(G), au moins 50 heures d'instruction au vol sur des autogires en tant que FI ou examinateurs;»;

b) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) Au minimum toutes les 2 prorogations dans le cas des FI(A), FI(H) ou FI(G), ou toutes les 3 prorogations dans le cas des FI(As), les titulaires de la qualification FI appropriée devront valider une évaluation des compétences, conformément au paragraphe FCL.935.».

20) Au paragraphe FCL.1005.FE, le nouveau point d) suivant est ajouté:

«d) FE(G). Les privilèges d'un FE pour autogires permettent de faire passer des examens pratiques et des contrôles de compétences en vue de la GPL et des privilèges associés pour les classes et types d'autogires, pour autant que le FE ait effectué au moins 500 heures de vol en tant que pilote sur autogires comprenant au moins 100 heures d'instruction au vol, dont un maximum de 40 heures peut consister en une instruction au vol assurée en tant que FI(A) ou FI(H).».

21) Au paragraphe FCL.1005.FIE, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) FIE(As) et FIE(G). Les privilèges d'un FIE sur dirigeables et autogires permettent de conduire des évaluations des compétences pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de qualifications d'instructeur dans la catégorie applicable d'aéronef, pour autant que l'intéressé soit titulaire de la qualification d'instructeur pertinente.».

22) Au paragraphe FCL.1010.FIE, le nouveau point d) suivant est ajouté:

«d) FIE(G). Les candidats à une autorisation FIE pour autogires devront:

1) être titulaires d'une qualification d'instructeur FI(G);

2) avoir à leur actif 1 000 heures de vol en tant que pilotes sur autogires; et

3) avoir dispensé une instruction d'au moins 100 heures de vol, à des candidats à une qualification FI(G). Dans le cas de candidats titulaires d'une qualification FIE(A) ou FIE(H), cette exigence est ramenée à 50 heures.».

23) À l'appendice 1, section A, le point 1 est modifié comme suit:

a) le titre du point 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. LAPL, PPL et GPL»;

b) le nouveau point 1.5 suivant est ajouté:

«1.5. Dans le cas de la délivrance d'une GPL, le titulaire d'une licence de pilote pour avions ou hélicoptères conformément au présent règlement recevra l'intégralité des crédits pour satisfaire aux exigences en matière d'instruction et d'examen théoriques dans les sujets suivants:

a) droit aérien et procédures ATC,

b) performance humaine,

c) météorologie,

d) communications,

e) navigation.».

ANNEXE II

Dans l'annexe IV (partie MED) du règlement (UE) nº 1178/2011, le point 2) du paragraphe MED.A.030, point c), est remplacé par le texte suivant:

«2) d'une licence de pilote privé (PPL) ou d'une licence de pilote d'autogire (GPL), le pilote détient au moins un certificat médical de classe 2 valide;».

ANNEXE III

Dans l'annexe VI (partie ARA) du règlement (UE) nº 1178/2011, le modèle figurant après le point c) de l'appendice I est modifié comme suit:

a) la phrase «La présente licence est conforme aux normes OACI, à l'exception des privilèges LAPL et BIR ou lorsqu'elle est accompagnée d'un certificat médical pour LAPL» est remplacée par la phrase suivante:

«La présente licence est conforme aux normes OACI, à l'exception des privilèges LAPL, GPL et BIR, ou lorsqu'elle est accompagnée d'un certificat médical pour LAPL.»;

b) la phrase «Formulaire 141 de l'AESA — Version 2» est remplacée par le texte suivant:

«***Formulaire 141 de l'AESA — Version 3***».

ANNEXE IV

Dans l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011, au paragraphe DTO.GEN.110, point a), le nouveau point 5) suivant est inséré:

«5) pour autogires:

a) une instruction théorique pour la GPL;

b) une instruction au vol pour la GPL;

c) une formation en vue de privilèges pour les classes et types d'autogires monopilotes;

d) une formation en vue d'une qualification de vol de nuit.».