REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/134 DELLA COMMISSIONE

del 28 gennaio 2025

che modifica il regolamento (UE) n. 1178/2011 per quanto riguarda l'introduzione di una licenza di pilota di autogiri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([1]), in particolare l'articolo 23, paragrafo 1, e l'articolo 27, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione ([2]) stabilisce i requisiti per i piloti che svolgono attività di volo sugli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), punti i) e ii), del regolamento (UE) 2018/1139.

(2) L'attuale sviluppo degli autogiri, che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/1139 a causa di una massa massima certificata al decollo superiore a 600 kg, rende necessario includere nel regolamento (UE) n. 1178/2011 i requisiti per il rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo per i piloti di autogiri. Poiché lo sviluppo di un quadro completo per le operazioni commerciali degli autogiri richiederà più tempo, per il momento tali requisiti dovrebbero riguardare solo i privilegi dei piloti non commerciali.

(3) Il nuovo quadro normativo dell'Unione per il rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo per gli autogiri dovrebbe, ove possibile, prendere in considerazione le norme e le migliori pratiche stabilite nei requisiti nazionali per il rilascio delle licenze per gli autogiri e, quando si intende ottenere una licenza dell'Unione di pilota di autogiri, dovrebbe inoltre prevedere crediti per i titolari di licenze nazionali di pilota di autogiri.

(4) Al fine di sostenere l'attuazione di requisiti dell'Unione in materia di rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo per gli autogiri e, in particolare, di qualifica dei primi istruttori dell'Unione di autogiri, per un periodo di tempo limitato e a determinate condizioni, i richiedenti una licenza dell'Unione di pilota di autogiri e le abilitazioni e i certificati associati dovrebbero poter ricevere crediti sulla base di una relazione relativa al credito, a condizione che siano titolari della pertinente licenza nazionale di pilota di autogiri e delle abilitazioni o dei certificati associati o abbiano iniziato l'addestramento per il relativo rilascio.

(5) Per operazioni non commerciali senza retribuzione, i titolari di licenze dell'Unione di pilota di autogiri dovrebbero essere tenuti a possedere la stessa certificazione aeromedica dei piloti privati di altre categorie di aeromobili conformemente al regolamento (UE) n. 1178/2011.

(6) I requisiti per le autorità competenti e le organizzazioni di addestramento dovrebbero essere adattati, ove necessario, per includere l'addestramento di piloti di autogiri e il rilascio di licenze agli stessi.

(7) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 1178/2011.

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

([2]) Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 25.11.2011, pag. 1, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

(8) Le misure di cui al presente regolamento si basano sul parere 04/2024 ([3]) dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea conformemente all'articolo 75, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 76, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1139.

(9) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

1) all'articolo 4, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Le licenze non conformi alle JAR, ivi compresi eventuali abilitazioni, certificati, autorizzazioni o qualifiche allegati, rilasciati o riconosciuti da uno Stato membro prima della data di applicazione del presente regolamento vengono convertite in licenze «conformi alla parte FCL» dallo Stato membro che ha rilasciato la licenza. In deroga al presente paragrafo, l'articolo 4 *octies* si applica alle licenze di pilota di autogiri.»;

2) è inserito il seguente articolo 4 *octies*:

«*Articolo* 4 octies

Requisiti specifici per i richiedenti una licenza di pilota di autogiri

1. Fino al 18 febbraio 2028, i richiedenti che sono titolari di una licenza di pilota di autogiri e delle abilitazioni e dei certificati associati rilasciati a norma dei requisiti nazionali di rilascio delle licenze dell'equipaggio di volo per gli autogiri, o che hanno iniziato l'addestramento conformemente a tali requisiti, ricevono crediti ai fini del rilascio di una licenza di pilota di autogiri e delle abilitazioni e dei certificati associati in conformità al presente regolamento, sulla base di una relazione relativa al credito elaborata da uno Stato membro in consultazione con l'AESA. La relazione relativa al credito deve essere conforme all'articolo 9, paragrafo 3.

2. Nell'elaborare una relazione relativa al credito conformemente al paragrafo 1, gli Stati membri:

a) concedono unicamente crediti per il tempo di volo completato dai richiedenti su autogiri con una massa massima al decollo di almeno 450 kg;

b) ai fini del rilascio di una licenza di pilota di autogiri a norma del presente regolamento, concedono unicamente crediti il cui ammontare non superi il credito eventualmente concesso conformemente all'allegato I, norma FCL.210.G, lettera c). In tali casi, prima che un'organizzazione di addestramento autorizzata (ATO) o un'organizzazione di addestramento dichiarata (DTO) li raccomandino per il test di abilitazione, i richiedenti completano l'addestramento di volo aggiuntivo presso un'ATO o una DTO su un autogiro che è stato certificato conformemente al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione adottati su tale base.»;

3) l'allegato I (parte FCL) è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;

4) l'allegato IV (parte medica) è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento;

5) l'allegato VI (parte ARA) è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento;

6) l'allegato VIII (parte DTO) è modificato conformemente all'allegato IV del presente regolamento.

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

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 18 febbraio 2026.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 28 gennaio 2025

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

L'allegato I (parte FCL) del regolamento (UE) n. 1178/2011 è così modificato:

1) alla norma FCL.010 è inserita la definizione seguente:

«"autogiro", un tipo di aerogiro sostenuto in volo dalla reazione dell'aria su massimo due rotori, che ruotano liberamente su un asse sostanzialmente verticale.»;

2) la norma FCL.025 è così modificata:

a) alla lettera b), il punto 4) è sostituito dal seguente:

«4) I richiedenti il rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri (LAPL), di una licenza di pilota privato (PPL), di un'abilitazione al volo strumentale di base (BIR) o di una licenza di pilota di autogiri (GPL), qualora non abbiano superato uno degli esami teorici in quattro tentativi o non abbiano superato tutti gli esami entro il periodo di cui alla lettera b), punto 2), devono sostenere di nuovo tutti gli esami teorici.»;

b) alla lettera c), punto 1), il punto i) è sostituito dal seguente:

«i) per il rilascio di una licenza di pilota di aeromobili leggeri, di una licenza di pilota privato o di una licenza di pilota di autogiri, per un periodo di 24 mesi;»;

3) alla norma FCL.035, lettera a), è inserito il nuovo punto 5) seguente:

«5) Tutte le ore di volo effettuate su autogiri che rientrano nell'ambito di applicazione dell'allegato I del regolamento (UE) 2018/1139 e che hanno una massa massima certificata al decollo di almeno 450 kg devono essere pienamente accreditate ai fini del completamento delle 12 ore di tempo di volo e dei 12 decolli e atterraggi conformemente alla norma FCL.240.G, lettera a), ma non devono essere accreditate ai fini del requisito di cui alla norma FCL.240.G, lettera a), punto 1.ii).»;

4) alla norma FCL.055, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Generalità. I piloti di velivoli, elicotteri, convertiplani, dirigibili e autogiri, ai quali viene richiesto di utilizzare il radiotelefono, possono esercitare i privilegi delle loro licenze e abilitazioni solo se sulla licenza è annotata la competenza linguistica in inglese o nella lingua utilizzata per le comunicazioni radio durante il volo. L'annotazione deve indicare la lingua, il livello di competenza e la data di validità e deve essere ottenuta conformemente a una procedura stabilita da un'autorità competente. Il livello minimo accettabile di competenza conformemente al presente allegato, appendice 2, è il livello operativo (livello 4).»;

5) alla norma FCL.060, la frase introduttiva della lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Velivoli, elicotteri, convertiplani, dirigibili, aeromobili con capacità di decollo e atterraggio verticale (VCA) e autogiri. Un pilota non deve utilizzare un aeromobile per il trasporto aereo commerciale o per il trasporto di passeggeri:»;

6) il titolo della sottoparte C è sostituito dal seguente:

«SOTTOPARTE C — LICENZA DI PILOTA PRIVATO (PPL) E LICENZA DI PILOTA DI AUTOGIRI (GPL)»;

7) la norma FCL.200 è sostituita dalla seguente:

«FCL.200 Età minima

I richiedenti una PPL o una GPL devono aver compiuto almeno 17 anni di età.»;

8) la norma FCL.205 è sostituita dalla seguente:

«FCL.205 Condizioni

a) I richiedenti il rilascio di una PPL devono aver soddisfatto i requisiti per l'abilitazione per classe o tipo per l'aeromobile utilizzato nel test di abilitazione, come stabilito nella sottoparte H.

b) I richiedenti il rilascio di una GPL devono aver soddisfatto i requisiti per la classe o il tipo di aeromobile utilizzato nel test di abilitazione.»;

9) la norma FCL.210 è sostituita dalla seguente:

«FCL.210 Corso di addestramento

a) I richiedenti una PPL o una GPL devono completare un corso di addestramento presso un'ATO o una DTO.

b) Il corso deve comprendere le conoscenze teoriche e l'istruzione di volo appropriate ai privilegi della PPL o della GPL richiesta.

c) L'istruzione teorica e l'istruzione di volo possono essere completate presso una DTO o un'ATO diversa da quella in cui i richiedenti hanno iniziato l'attività di addestramento.»;

10) alla norma FCL.215, la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«I richiedenti una PPL o una GPL devono dimostrare un livello di conoscenze teoriche appropriato ai privilegi concessi mediante il superamento di esami nelle seguenti materie:»;

11) alla norma FCL.235, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I richiedenti una PPL o una GPL devono dimostrare, mediante il completamento di un test di abilitazione, la capacità di eseguire, come pilota in comando sulla categoria di aeromobili appropriata, le manovre e le procedure pertinenti con la competenza adeguata ai privilegi concessi.»;

12) è aggiunta una nuova sezione 5:

«*SEZIONE 5*

Requisiti specifici per la GPL

FCL.205.G GPL — Privilegi

a) I privilegi del titolare di una GPL consistono nell'operare come pilota in comando su autogiri:

1) senza retribuzione in operazioni non commerciali;

2) eseguendo il trasporto passeggeri solo se ha completato 10 ore di tempo di volo come pilota in comando su autogiri dopo il rilascio della licenza.

b) In deroga alla lettera a), punto 1), il titolare di una GPL con privilegi di istruttore o esaminatore può essere retribuito per:

1) la fornitura di istruzione di volo per la GPL;

2) la conduzione di test di abilitazione e controlli di professionalità per la GPL;

3) l'addestramento, le prove e i controlli per le abilitazioni e i privilegi associati alla licenza di istruttore o esaminatore, a seconda dei casi.

c) I titolari di una GPL devono esercitare i privilegi di tale licenza solo se rispettano i requisiti di attività di volo recente applicabili e solo se il loro certificato medico, adeguato ai privilegi esercitati, è in corso di validità.

FCL.210.G GPL — Requisiti in materia di esperienza e riconoscimento dei crediti

a) Il richiedente una GPL deve aver completato almeno 35 ore di istruzione di volo su autogiri, 5 delle quali possono essere completate in un FSTD, comprendenti almeno:

1) 20 ore di istruzione di volo a doppio comando; e

2) 8 ore di tempo di volo come solista sotto supervisione, comprendenti almeno 4 ore di tempo di volo di navigazione come solista con almeno un volo di navigazione di almeno 150 km (80 NM), durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi in almeno due aeroporti diversi da quello di partenza.

b) Riconoscimento dei crediti. Il richiedente titolare di una licenza di pilota per un'altra categoria di aeromobili, con l'eccezione dei palloni, riceve crediti corrispondenti al 10 % del suo tempo di volo totale come pilota in comando su tale aeromobile fino a un massimo di 10 ore. In ogni caso, non devono essere assegnati crediti per i requisiti di cui alla lettera a), punto 2).

c) I richiedenti con esperienza precedente come pilota in comando su autogiri con una massa massima al decollo di almeno 450 kg possono ricevere crediti ai fini dei requisiti di cui alla lettera a). L'ammontare del credito deve essere deciso dalla DTO o dall'ATO in cui il richiedente effettua il corso di addestramento, sulla base di una valutazione in volo preliminare, ma in ogni caso non deve superare:

1) il tempo di volo totale come pilota in comando;

2) il 50 % delle ore previste alla lettera a).

In ogni caso, non devono essere assegnati crediti per i requisiti di cui alla lettera a), punto 2).

FCL.235.G GPL — Privilegi per classi, tipi e varianti di autogiri

a) Ai fini del rilascio della licenza di pilota di autogiri conformemente al presente allegato, gli autogiri devono essere classificati nella classe e nei tipi seguenti:

1) classe di autogiri monoelica (*Single-propeller gyroplane* — SPG): autogiri a equipaggio singolo dotati di un'unica unità di propulsione centrale controllata da una singola manetta di comando e azionata da uno dei tipi di motore seguenti:

a) un sistema motore a pistoni che, se specificato come tale a seguito del processo di certificazione a norma del regolamento (UE) n. 748/2012, può essere costituito da più di un motore a pistoni;

b) un sistema motore elettrico che, se specificato come tale a seguito del processo di certificazione a norma del regolamento (UE) n. 748/2012, può essere costituito da più di un motore elettrico;

c) se specificato come tale a seguito del processo di certificazione a norma del regolamento (UE) n. 748/2012, un sistema motore ibrido costituito da motori a pistoni ed elettrici;

2) tipi di autogiri che richiedono privilegi per tale singolo tipo, come determinato a seguito del processo di certificazione a norma del regolamento (UE) n. 748/2012.

b) Ai richiedenti una GPL sono rilasciati i privilegi per la classe o il tipo di autogiri su cui è stato effettuato il test di abilitazione. Per estendere i propri privilegi a un'altra classe o a un altro tipo, i titolari di una GPL devono completare, per l'altra classe o l'altro tipo in questione, tutte le operazioni seguenti:

1) salvo se altrimenti specificato nei dati di idoneità operativa stabiliti conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012, se del caso, 3 ore di istruzione di volo, comprendente:

i) 10 decolli e atterraggi a doppio comando; e

ii) 10 decolli e atterraggi come solista sotto supervisione;

2) un test di abilitazione per dimostrare un livello adeguato di abilità pratica nella nuova classe o nel nuovo tipo. Durante questo test di abilitazione il richiedente deve anche dimostrare all'esaminatore di possedere un livello adeguato di conoscenze teoriche per l'altra classe o l'altro tipo nelle seguenti materie:

i) procedure operative;

ii) prestazioni in volo e pianificazione del volo;

iii) conoscenza generale dell'aeromobile.

c) Ai fini dell'estensione dei privilegi a un'altra variante di una classe o di un tipo, il pilota deve completare un addestramento sulle differenze o una familiarizzazione. Se del caso, tale addestramento sulle differenze o familiarizzazione deve essere conforme ai dati di idoneità operativa stabiliti conformemente all'allegato I (parte 21) del regolamento (UE) n. 748/2012. L'addestramento sulle differenze deve essere iscritto nel registro del pilota o in un documento equivalente e deve essere firmato dall'istruttore. Nel caso di un'estensione dei privilegi per una classe SPG a una variante con un altro tipo di motore, come specificato alla lettera a), punto 1), l'addestramento sulle differenze deve articolarsi in istruzione di volo a doppio comando e istruzione teorica, che deve comprendere, per quanto riguarda l'altro tipo di motore in questione e i relativi sistemi dell'aeromobile, almeno tutti gli elementi seguenti:

1) procedure operative;

2) prestazioni in volo e pianificazione del volo;

3) conoscenza generale dell'aeromobile.

FCL.240.G GPL — Requisiti di attività di volo recente

a) I titolari di una GPL possono esercitare i privilegi della loro licenza in una specifica classe o in uno specifico tipo di autogiro soltanto se negli ultimi due anni hanno soddisfatto una delle seguenti condizioni come piloti di autogiri nella classe o nel tipo in questione:

1) hanno completato almeno 12 ore di tempo di volo come pilota in comando o volando a doppio comando o come solista sotto la supervisione di un istruttore, comprendenti:

i) 12 decolli e atterraggi;

ii) un addestramento di aggiornamento di almeno un'ora di tempo di volo totale con un istruttore e in modo soddisfacente per quest'ultimo; l'istruttore deve selezionare esercitazioni di volo che consentano al richiedente di aggiornare le proprie competenze ai fini dell'esercizio in sicurezza dell'aeromobile e dell'applicazione in sicurezza delle procedure normali, anormali e di emergenza;

2) hanno superato i controlli di professionalità GPL con un esaminatore. Il programma dei controlli di professionalità deve essere basato sul test di abilitazione per la GPL.

b) I titolari di una GPL con privilegi per la classe SPG che, conformemente alla norma FCL.235.G, lettera c), hanno esteso i loro privilegi a una variante con un tipo di motore diverso di cui alla norma FCL.235.G, lettera a), se non hanno pilotato tale variante nei due anni precedenti, prima di esercitare i loro privilegi su detta variante devono completare una delle azioni seguenti per la variante in questione:

1) un ulteriore addestramento sulle differenze conformemente alla norma FCL.235.G, lettera c);

2) controlli di professionalità;

3) un addestramento di aggiornamento conformemente alla lettera a), punto 1.ii).

c) I voli a doppio comando e i voli da solista sotto supervisione di cui alla frase introduttiva della lettera a), punto 1), l'addestramento di aggiornamento di cui alla lettera a), punto 1.ii), e alla lettera b), punto 3), e i controlli di professionalità di cui alla lettera a), punto 2), e alla lettera c), punto 2), devono essere riportati nel registro del pilota o in un registro equivalente e devono essere firmati dall'istruttore o dall'esaminatore, a seconda dei casi.»;

13) alla norma FCL.700, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) I titolari di una licenza di pilota operano come piloti di un aeromobile solo se dispongono di un'abilitazione per classe o per tipo valida e appropriata, tranne nei seguenti casi:

1) esercitano i privilegi di una LAPL o di una GPL;

2) sostengono test di abilitazione o si sottopongono a controlli di professionalità per il ripristino delle abilitazioni per classe o per tipo;

3) ricevono l'istruzione di volo;

4) sono titolari di un'abilitazione alle prove in volo rilasciata conformemente alla norma FCL.820.»;

14) la norma FCL.810 è così modificata:

a) la lettera b) è così modificata:

1) il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) aver completato un corso di addestramento presso una DTO o un'ATO. Tale corso deve essere completato entro un periodo di 6 mesi e comprendere:

i) 5 ore di istruzione teorica;

ii) 10 ore di tempo di istruzione strumentale a doppio comando su elicotteri; e

iii) 5 ore di tempo di volo notturno, di cui almeno 3 ore di istruzione a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista. Ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio.

Il richiedente che sia o sia stato titolare di una IR in un velivolo o TMG ottiene un credito di 5 ore di volo per soddisfare i requisiti di cui al precedente punto 2.ii).»;

2) il punto 3) è soppresso;

b) è aggiunta la nuova lettera c) seguente:

«c) Autogiri. Qualora i privilegi di una GPL siano esercitati in condizioni VFR notturne, i richiedenti devono:

1) aver completato almeno 50 ore di tempo di volo come pilota su autogiri successivamente al rilascio della licenza, comprendenti almeno 20 ore come pilota in comando su autogiri e 20 ore di volo di navigazione;

2) aver completato un corso di addestramento presso una DTO o un'ATO. Tale corso deve essere completato entro un periodo di 6 mesi e comprendere:

i) 5 ore di istruzione teorica;

ii) 3 ore di tempo di istruzione strumentale a doppio comando su autogiri; e

iii) 5 ore di tempo di volo notturno, di cui almeno 3 ore di istruzione a doppio comando, di cui almeno 1 ora di navigazione e 5 circuiti notturni come solista; ogni circuito deve includere un decollo ed un atterraggio.

Il richiedente che sia o sia stato titolare di un'abilitazione al volo strumentale in un velivolo o un elicottero ottiene un credito di 2 ore di volo per soddisfare i requisiti di cui al precedente punto 2.ii). Il richiedente che sia titolare di un'abilitazione al volo notturno in un velivolo, elicottero o TMG riceve crediti completi per l'elemento specificato al punto 2.i).»;

15) alla norma FCL.905.FI, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) una PPL, una LAPL e una GPL nella categoria di aeromobili appropriata;»;

16) alla norma FCL.910.FI, lettera c), è aggiunto il nuovo punto 4) seguente:

«4) per l'FI(G):

i) 100 ore di istruzione di volo su autogiri e, in aggiunta, ha supervisionato almeno 25 voli da solista;

ii) nel caso di un FI(G) che è anche titolare di un certificato FI(A) o FI(H) e soddisfa il punto 1) o il punto 2), a seconda dei casi, 25 ore di istruzione di volo su autogiri e, in aggiunta, ha supervisionato almeno 10 voli da solista di allievi.»;

17) la norma FCL.915.FI è così modificata:

a) la frase introduttiva della lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) nel caso dell'FI(A), dell'FI(H) e dell'FI(G):»;

b) è inserita la nuova lettera c *bis*) seguente:

«c *bis*) in aggiunta, per l'FI(G), aver completato almeno 150 ore di tempo di volo su autogiri, di cui almeno 100 ore come pilota in comando.»;

18) la norma FCL.930.FI è così modificata:

a) alla lettera b), punto 3), il punto i) è sostituito dal seguente:

«i) nel caso di un FI(A), (H) e (G), almeno 30 ore di istruzione di volo, di cui 25 devono essere di istruzione di volo a doppio comando e 5 possono essere condotte in un FFS, un FNPT I o II o un FTD 2/3;»;

b) alla lettera b), il punto 4) è soppresso;

c) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) I richiedenti un certificato FI in un'altra categoria di aeromobili che sono o sono stati titolari di un FI(A), (H), (As) o (G) ricevono crediti pari a 55 ore ai fini del requisito di cui alla lettera b), punto 2).»;

d) sono aggiunte le nuove lettere d) ed e) seguenti:

«d) I richiedenti un certificato FI(G) che sono o sono stati titolari di un certificato FI(A), (H) o (As) ricevono crediti pari a 15 ore ai fini del requisito di cui alla lettera b), punto 3.i), di cui un massimo di 10 ore deve essere un credito ai fini del tempo di istruzione a doppio comando.

e) I richiedenti il certificato FI che sono o sono stati titolari di qualsiasi altro certificato di istruttore rilasciato a norma del presente allegato devono essere ritenuti conformi ai requisiti di cui alla lettera b), punto 1).»;

19) alla norma FCL.940.FI, la lettera a) è così modificata:

a) al punto 1) i), è aggiunta la seguente lettera C):

«C) nel caso di un FI(G), almeno 50 ore di istruzione di volo su autogiri in qualità di FI o esaminatori.»;

b) il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) Per almeno un rinnovo ogni due (alternativamente), nel caso di FI(A), FI(H) o FI(G), o un rinnovo ogni tre, nel caso di FI(As), i titolari del certificato FI pertinente devono superare una valutazione della competenza conformemente alla norma FCL.935.»;

20) alla norma FCL.1005.FE è aggiunta la nuova lettera d) seguente:

«d) FE(G). I privilegi di un FE per autogiri consistono nel condurre test di abilitazione e controlli di professionalità per il GPL e per i privilegi associati per classi e tipi di autogiri, sempre che l'FE abbia completato almeno 500 ore di tempo di volo come pilota su autogiri, comprese almeno 100 ore di istruzione di volo, di cui fino a 40 ore possono essere istruzione di volo condotta come FI(A) o FI(H).»;

21) alla norma FCL.1005.FIE, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) FIE(As) e FIE(G). I privilegi di un FIE sui dirigibili e sugli autogiri consistono nel condurre valutazioni della competenza per il rilascio, il rinnovo o il ripristino di certificati di istruttore nella corrispondente categoria di aeromobili, a condizione che si possieda il certificato di istruttore pertinente.»;

22) alla norma FCL.1010.FIE è aggiunta la nuova lettera d) seguente:

«d) FIE(G). I richiedenti un certificato FIE per autogiri devono:

1) essere titolari di un certificato di istruttore FI(G);

2) aver completato 1 000 ore di tempo di volo come pilota su autogiri; e

3) aver completato almeno 100 ore di tempo di volo fornendo istruzione ai richiedenti un certificato FI(G). Nel caso dei richiedenti titolari di un certificato FI(A) o FIE(H), tale requisito è ridotto a 50 ore.»;

23) all'appendice 1, sezione A, il punto 1 è così modificato:

a) il titolo del punto 1 è sostituito dal seguente:

«1. LAPL, PPL e GPL»;

b) è aggiunto il nuovo punto 1.5 seguente:

«1.5. Per il rilascio di una GPL, il titolare di una licenza di pilota per velivoli o elicotteri a norma del presente regolamento deve ricevere crediti completi ai fini dei requisiti di istruzione ed esame delle conoscenze teoriche nelle seguenti materie:

a) regolamentazione aeronautica e procedure ATC;

b) prestazioni umane;

c) meteorologia;

d) comunicazioni;

e) navigazione.».

ALLEGATO II

Nell'allegato IV (parte medica) del regolamento (UE) n. 1178/2011, alla norma MED.A.030, lettera c), il punto 2) è sostituito dal seguente:

«2) una licenza di pilota privato (PPL) o una licenza di pilota di autogiri (GPL), il pilota deve detenere almeno un certificato medico di classe 2 valido;».

ALLEGATO III

Nell'allegato VI (parte ARA) del regolamento (UE) n. 1178/2011, all'appendice I, il modello che segue la lettera c) è così modificato:

a) la frase «La presente licenza è conforme agli standard ICAO, ad eccezione dei privilegi LAPL e BIR o se corredata da un certificato medico LAPL» è sostituita dalla seguente:

«La presente licenza è conforme agli standard ICAO, ad eccezione dei privilegi LAPL, GPL e BIR o se corredata da un certificato medico LAPL.»;

b) la frase «Modulo 141 AESA versione 2» è sostituita dalla seguente:

«***Modulo 141 AESA versione 3***».

ALLEGATO IV

Nell'allegato VIII (parte DTO) del regolamento (UE) n. 1178/2011, alla norma DTO.GEN.110, lettera a), è inserito il nuovo punto 5) seguente:

«5) per gli autogiri:

a) istruzione delle conoscenze teoriche per la GPL;

b) istruzione di volo per la GPL;

c) addestramento ai fini di privilegi per classi e tipi di autogiri a equipaggio singolo;

d) addestramento per il volo notturno.».