Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/134

29.1.2025

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2025/134 VAN DE COMMISSIE

van 28 januari 2025

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 wat betreft de invoering van een bewijs van bevoegdheid als autogyropiloot

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ([1]), en met name artikel 23, lid 1, en artikel 27, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie ([2]) zijn de eisen vastgesteld voor piloten die betrokken zijn bij de in artikel 2, lid 1, punt b), i) en ii), van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde vluchten met luchtvaartuigen.

(2) Door de aanhoudende ontwikkeling van autogyro's, die door een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 600 kg binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/1139 vallen, is het noodzakelijk om eisen inzake het bewijs van bevoegdheid voor autogyropiloten op te nemen in Verordening (EU) nr. 1178/2011. Omdat de ontwikkeling van een alomvattend kader voor de commerciële exploitatie van autogyro's meer tijd in beslag zal nemen, mogen dergelijke eisen voorlopig alleen betrekking hebben op de bevoegdheden van niet-commerciële piloten.

(3) Het nieuwe regelgevingskader van de Unie voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid voor cockpitbemanningen van autogyro's moet, waar mogelijk, rekening houden met de normen en beste praktijken die zijn vastgesteld in de nationale eisen voor het verlenen van bewijzen van bevoegdheid voor autogyro's en moet ook voorzien in vrijstellingen voor houders van nationale bewijzen van bevoegdheid als autogyropiloot als zij een EU-bewijs van bevoegdheid als autogyropiloot aanvragen.

(4) Om de invoering te ondersteunen van eisen van de Unie inzake bewijzen van bevoegdheid voor cockpitbemanningen en met name inzake de kwalificatie van de eerste instructeurs voor autogyro's in de Unie, voor een beperkte periode en onder bepaalde voorwaarden, moeten aanvragers van een EU-bewijs van bevoegdheid als autogyropiloot en bijbehorende bevoegdverklaringen en certificaten vrijstellingen kunnen krijgen op basis van een vrijstellingsverslag, op voorwaarde dat zij houder zijn van of zijn begonnen aan een opleiding voor de afgifte van het desbetreffende nationale bewijs van bevoegdheid voor autogyro's en bijbehorende bevoegdverklaringen of certificaten.

(5) Houders van een EU-bewijs van bevoegdheid als autogyropiloot moeten voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen zonder vergoeding in het bezit zijn van hetzelfde luchtvaartgeneeskundige certificaat als privépiloten voor andere luchtvaartuigcategorieën, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011.

(6) De eisen voor bevoegde autoriteiten en opleidingsorganisaties moeten waar nodig worden aangepast, zodat ook de opleiding en de afgifte van bewijzen van bevoegdheid voor autogyropiloten erin worden opgenomen.

(7) Verordening (EU) nr. 1178/2011 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

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

([2]) Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

(8) De maatregelen van deze verordening zijn gebaseerd op Advies nr. 04/2024 ([3]) van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, overeenkomstig artikel 75, lid 2, punt b), en artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139.

(9) De maatregelen in deze verordening zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 127 van Verordening (EU) 2018/1139 opgerichte comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 4, lid 2, wordt vervangen door:

"2. Bewijzen van bevoegdheid die niet zijn gebaseerd op de JAR, inclusief alle bijbehorende bevoegdverklaringen, certificaten, autorisaties of kwalificaties die door een lidstaat zijn afgegeven of erkend vóór deze verordening van toepassing werd, worden door de lidstaat die het bewijs van bevoegdheid heeft afgegeven omgezet in bewijzen van bevoegdheid conform deel-FCL. In afwijking van dit lid is artikel 4 octies van toepassing op bewijzen van bevoegdheid als autogyropiloot.".

2) Het volgende artikel 4 octies wordt ingevoegd:

"*Artikel 4 octies*

Specifieke eisen voor aanvragers van een bewijs van bevoegdheid als autogyropiloot

1. Tot 18 februari 2028 krijgen aanvragers die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid als autogyropiloot en bijbehorende bevoegdverklaringen en certificaten die zijn afgegeven overeenkomstig de nationale eisen inzake bewijzen van bevoegdheid voor cockpitbemanningen van autogyro's, of die zijn begonnen aan een opleiding overeenkomstig die eisen, vrijstellingen met het oog op de afgifte van een bewijs van bevoegdheid als autogyropiloot en bijbehorende bevoegdverklaringen en certificaten overeenkomstig deze verordening, op basis van een vrijstellingsverslag dat door een lidstaat in overleg met het EASA is opgesteld. Het vrijstellingsverslag voldoet aan artikel 9, lid 3.

2. Bij het opstellen van een vrijstellingsverslag overeenkomstig lid 1:

a) verlenen de lidstaten uitsluitend vrijstellingen voor vliegtijd die de aanvragers hebben voltooid in autogyro's met een maximale startmassa van ten minste 450 kg;

b) verlenen de lidstaten met het oog op de afgifte van een bewijs van bevoegdheid als autogyropiloot overeenkomstig deze verordening, uitsluitend vrijstellingen waarvan de omvang niet de vrijstelling overschrijdt die kan zijn verleend overeenkomstig punt FCL.210.G, c), van bijlage I. In dergelijke gevallen voltooien de aanvragers de aanvullende vliegopleiding bij een erkende opleidingsorganisatie (ATO) of bij een gedeclareerde opleidingsorganisatie (DTO) in een autogyro die is gecertificeerd overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139 en de uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen die op basis daarvan zijn vastgesteld, voordat ze door de ATO of de DTO worden aanbevolen voor de vaardigheidsproef.".

3) bijlage I (deel-FCL) wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

4) bijlage IV (deel-MED) wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

5) bijlage VI (deel-ARA) wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage III bij deze verordening.

6) bijlage VIII (deel-DTO) wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage IV bij deze verordening.

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

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 18 februari 2026.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 januari 2025.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

Bijlage I (deel-FCL) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie wordt als volgt gewijzigd:

1) In punt FCL.010 wordt de volgende definitie ingevoegd:

"autogyro": een type hefschroefvliegtuig dat tijdens de vlucht wordt gedragen door de reactie van de lucht op maximaal twee rotors die vrij roteren op hoofdzakelijk verticale assen.".

2) Punt FCL.025 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt b), 4), wordt vervangen door:

"4) Als kandidaten voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid als piloot van lichte luchtvaartuigen (LAPL), een bewijs van bevoegdheid als privépiloot (PPL), een bevoegdverklaring voor basisinstrumentvliegen (BIR) of een bewijs van bevoegdheid als autogyropiloot (GPL) na vier pogingen niet geslaagd zijn voor een van de theorie-examens of niet voor alle examens zijn geslaagd binnen de in punt b), 2), vermelde periode, moeten zij alle theorie-examens opnieuw afleggen.";

b) punt c), 1), i), wordt vervangen door:

"i) gedurende een periode van 24 maanden voor de afgifte van een bewijs van bevoegdheid als piloot van lichte luchtvaartuigen, een bewijs van bevoegdheid als privépiloot of een bewijs van bevoegdheid als autogyropiloot;".

3) In punt FCL.035, a), wordt een nieuw punt 5) ingevoegd:

"5) Alle uren die worden gevlogen in autogyro's die binnen het toepassingsgebied van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/1139 vallen en die een gecertificeerde maximale startmassa van ten minste 450 kg hebben, worden volledig vrijgesteld van het voltooien van de 12 vlieguren en 12 starts en landingen overeenkomstig punt FCL.240.G, a), maar niet van de eis van FCL.240.G, a), 1), ii).".

4) Punt FCL.055, a), wordt vervangen door:

"a) Algemeen. Piloten van vleugelvliegtuigen, helikopters, powered-lift luchtvaartuigen, luchtschepen en autogyro's die gebruik moeten maken van de radiotelefoon, mogen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid en bevoegdverklaringen niet uitoefenen, tenzij ze een aantekening op hun bewijs van bevoegdheid hebben waaruit beheersing blijkt van de Engelse taal of de taal die wordt gebruikt voor radiocommunicatie tijdens de vlucht. In de aantekening moeten de taal, het vaardigheidsniveau en de geldigheidsdatum worden vermeld, en ze moet worden verkregen overeenkomstig een door de bevoegde autoriteit vastgestelde procedure. De taalvaardigheid moet minstens van operationeel niveau (niveau 4) zijn, overeenkomstig aanhangsel 2 van deze bijlage.".

5) In punt FCL.060, b), wordt de inleidende zin vervangen door:

"b) Vleugelvliegtuigen, helikopters, powered-lift luchtvaartuigen, luchtschepen, luchtvaartuigen die verticaal kunnen opstijgen en landen (VCA) en autogyro's. Een piloot mag geen luchtvaartuig besturen voor commercieel luchttransport of het vervoer van passagiers:".

6) De titel van subdeel C wordt vervangen door:

"SUBDEEL C — BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS PRIVÉPILOOT (PPL) EN BEWIJS VAN BEVOEGDHEID ALS AUTOGYROPILOOT (GPL)".

7) Punt FCL.200 wordt vervangen door:

"FCL.200 Minimumleeftijd

Kandidaten voor een PPL of een GPL moeten ten minste 17 jaar oud zijn.".

8) Punt FCL.205 wordt vervangen door:

"FCL.205 Voorwaarden

a) Kandidaten voor de afgifte van een PPL moeten voldoen aan de eisen voor de klasse- of typebevoegdverklaring voor het luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest, zoals bepaald in subdeel H.

b) Kandidaten voor de afgifte van een GPL moeten voldoen aan de eisen voor de klasse of het type van het luchtvaartuig dat wordt gebruikt tijdens de vaardigheidstest.".

9) Punt FCL.210 wordt vervangen door:

"FCL.210 Opleidingscursus

a) Kandidaten voor een PPL of een GPL moeten een opleidingscursus voltooien aan een ATO of een DTO.

b) De cursus moet theoriekennis en vlieginstructie bevatten die toepasselijk zijn voor de bevoegdheden van het aangevraagde PPL of GPL.

c) Het theorieonderwijs en de vlieginstructie kunnen worden voltooid aan een andere DTO of ATO dan die waar de kandidaten hun opleiding zijn begonnen.".

10) In punt FCL.215 wordt de inleidende zin vervangen door:

"Kandidaten voor een PPL of een GPL moeten blijk geven van een theoretisch kennisniveau dat toepasselijk is voor de toegekende bevoegdheden door het afleggen van examens over de volgende onderwerpen:".

11) Punt FCL.235, a), wordt vervangen door:

"a) Aan de hand van een vaardigheidstest moeten kandidaten voor een PPL of een GPL blijk geven van de bekwaamheid om als PIC in de toepasselijke luchtvaartuigcategorie de relevante procedures en manoeuvres uit te voeren met een graad van vakbekwaamheid passend bij de bevoegdheden die worden verleend.".

12) Een nieuwe sectie 5 wordt toegevoegd:

"*SECTIE 5*

Specifieke eisen voor het GPL

FCL.205.G GPL — Bevoegdheden

a) Houders van een GPL zijn bevoegd om op te treden als PIC in autogyro's:

1) zonder financiële tegenprestatie in niet-commerciële vluchtuitvoeringen;

2) waarbij alleen passagiers worden vervoerd als de houder 10 uur vliegtijd heeft voltooid als PIC in autogyro's na de afgifte van het bewijs van bevoegdheid.

b) Niettegenstaande punt a), 1), hierboven mag de houder van een GPL met bevoegdheden als instructeur of examinator een financiële tegenprestatie ontvangen voor:

1) het geven van vlieginstructie voor het GPL;

2) het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor het GPL;

3) de opleiding, proeven en toetsing voor de bevoegdverklaringen en bevoegdheden die bij het bewijs van bevoegdheid van instructeur of examinator horen, zoals van toepassing.

c) Houders van een GPL oefenen de GPL-bevoegdheden alleen uit als zij voldoen aan de toepasselijke eisen inzake recentheid en als zij over een geldig medisch certificaat voor de uitgeoefende bevoegdheden beschikken.

FCL.210.G GPL — Ervaringseisen en vrijstelling

a) Kandidaten voor een GPL moeten ten minste 35 uur vlieginstructie op autogyro's hebben gekregen, waarvan er 5 uur voltooid mogen zijn in een FSTD, met inbegrip van ten minste:

1) 20 uur dubbelebesturingsonderricht, en

2) 8 uur solovliegtijd onder toezicht, met inbegrip van ten minste 4 uur solo-overlandvluchten met ten minste één overlandvlucht van ten minste 150 km (80 NM), gedurende welke landingen met volledige stilstand moeten worden uitgevoerd op twee luchtvaartterreinen die verschillen van het luchtvaartterrein van vertrek.

b) Vrijstelling. Kandidaten die houder zijn van een bewijs van bevoegdheid als piloot voor een andere categorie luchtvaartuig, behalve luchtballonnen, krijgen een vrijstelling van 10 % van hun totale vliegtijd als PIC op dergelijke luchtvaartuigen, met een maximum van 10 uur. In geen geval worden vrijstellingen verleend voor de eisen van punt a), 2).

c) Kandidaten met eerder opgedane ervaring als PIC op autogyro's met een maximale startmassa van ten minste 450 kg kunnen vrijstellingen krijgen voor de eisen van punt a). De omvang van de vrijstelling wordt bepaald door de DTO of de ATO waar de piloot de opleidingscursus volgt, op basis van een toelatingsvliegtest, maar mag in geen geval:

1) de totale vliegtijd als PIC overschrijden;

2) 50 % van de in punt a) vereiste uren overschrijden.

In geen geval worden vrijstellingen verleend voor de eisen van punt a), 2).

FCL.235.G GPL — Vrijstellingen voor klassen, typen en varianten van autogyro's

a) Voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid als piloot van autogyro's overeenkomstig deze bijlage worden autogyro's ingedeeld in de volgende klassen en typen:

1) autogyro's met één propeller (SPG): autogyro's met één piloot waarvan de enige centrale voortstuwingseenheid wordt bediend door één stuwkrachtregelaar en wordt aangedreven door een van de volgende typen motoren:

a) een zuigermotorsysteem dat, als dit volgens het certificeringsproces overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 is gespecificeerd, uit meer dan één zuigermotor mag bestaan;

b) een elektrisch motorsysteem dat, als dit volgens het certificeringsproces overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 is gespecificeerd, uit meer dan één elektrische motor mag bestaan;

c) als dit volgens het certificeringsproces overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012 is gespecificeerd, een hybride motorsysteem bestaande uit zuigermotoren en elektrische motoren;

2) typen autogyro's waarvoor bevoegdheden voor dat specifieke type zijn vereist, zoals bepaald volgens het certificeringsproces overeenkomstig Verordening (EU) nr. 748/2012.

b) Kandidaten voor een GPL krijgen bevoegdheden voor de klasse of het type van autogyro waarin de vaardigheidstest is afgelegd. Om hun bevoegdheden uit te breiden tot een andere klasse of een ander type, moeten houders van een GPL in die andere klasse al het volgende uitvoeren:

1) tenzij anders gespecificeerd in de overeenkomstig bijlage I (deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 vastgestelde vluchtgeschiktheidsgegevens, minstens 3 uur vlieginstructie, met inbegrip van:

i) 10 starts en landingen met dubbele besturing, en

ii) 10 solostarts en -landingen onder toezicht;

2) een vaardigheidstest om een passend niveau van praktische vaardigheden in de nieuwe klasse of het nieuwe type aan te tonen. Tijdens die vaardigheidstest moet de kandidaat de examinator ook aantonen dat hij beschikt over een adequaat niveau van theoriekennis van de nieuwe klasse of het nieuwe type betreffende de volgende onderwerpen:

i) operationele procedures;

ii) vluchtprestaties en -planning;

iii) algemene kennis van luchtvaartuigen.

c) Om de bevoegdheden uit te breiden naar een andere variant binnen een klasse of type, moet een piloot een verschillenopleiding of vertrouwdmaking volgen. Indien van toepassing, voldoet die verschillenopleiding of vertrouwdmaking aan de vluchtgeschiktheidsgegevens die zijn vastgesteld overeenkomstig bijlage I (deel-21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012. De verschillenopleiding moet worden aangetekend in het logboek van de piloot of in een gelijkwaardig document en worden ondertekend door de instructeur. Bij de uitbreiding van de bevoegdheden voor een SPG-klasse tot een variant met een ander motortype als gespecificeerd in punt a), 1), bestaat de verschillentraining uit dubbelebesturings- en theorie-instructie, die, met betrekking tot dat andere motortype en aanverwante luchtvaartuigsystemen, ten minste alle volgende onderwerpen omvat:

1) operationele procedures;

2) vluchtprestaties en -planning;

3) algemene kennis inzake luchtvaartuigen;

FCL.240.G GPL — Eisen inzake recentheid

a) Houders van een GPL oefenen de bevoegdheden van hun bewijs van bevoegdheid voor een specifieke klasse of specifiek type van autogyro alleen uit als ze in de voorbije 2 jaar aan de volgende voorwaarden hebben voldaan als piloot van autogyro's in de desbetreffende klasse of het desbetreffende type:

1) ze hebben ten minste 12 uur vliegtijd als PIC of vliegervaring met dubbele besturing of solo onder het toezicht van een instructeur, waaronder:

i) 12 starts en landingen;

ii) een herhalingsopleiding van ten minste 1 uur totale vliegtijd in aanwezigheid en tot tevredenheid van een instructeur die de vliegoefeningen selecteert die de kandidaat in staat stellen zijn bekwaamheid te vernieuwen om het luchtvaartuig veilig te bedienen en normale, abnormale en noodprocedures toe te passen;

2) ze zijn geslaagd in een GPL-vaardigheidstest met een examinator. Het programma van de vaardigheidstest moet gebaseerd zijn op de vaardigheidstest voor het GPL.

b) Houders van een GPL met bevoegdheden voor de SPG-klasse die, in overeenstemming met punt FCL.235.G, c), hun bevoegdheden hebben uitgebreid tot een variant met een ander motortype als gespecificeerd in punt FCL.235.G, a), moeten, als ze in de voorafgaande 2 jaar niet met die variant hebben gevlogen, een van de volgende opleidingsonderdelen in die variant voltooien voordat ze hun bevoegdheden in die variant uitoefenen:

1) verdere verschillenopleiding overeenkomstig punt FCL.235.G, c);

2) een bekwaamheidsproef;

3) een herhalingsopleiding overeenkomstig punt a), 1), ii).

c) De vluchten met dubbele besturing en de solovluchten onder toezicht zoals bedoeld in de inleidende zin van punt a), 1), de herhalingsopleiding zoals bedoeld in punt a), 1), ii), en punt b), 3), en de bekwaamheidsproef zoals bedoeld in de punten a), 2), en b), 2), worden opgenomen in het logboek van de piloot of een gelijkwaardig document en worden ondertekend door de instructeur of examinator, zoals van toepassing.”.

13) Punt FCL.700, a), wordt vervangen door:

“a) Houders van een bewijs van bevoegdheid als piloot mogen alleen als piloot van een luchtvaartuig optreden als ze in het bezit zijn van een geldige en passende klasse- of typebevoegdverklaring, tenzij een van de volgende situaties van toepassing is:

1) ze oefenen de bevoegdheden van een LAPL of een GPL uit;

2) ze leggen een vaardigheidstest of bekwaamheidsproef af voor de verlenging van een klasse- of typebevoegdverklaring;

3) ze krijgen vlieginstructie;

4) ze zijn houder van een bevoegdverklaring voor testvliegen, afgegeven overeenkomstig punt FCL.820.”.

14) Punt FCL.810 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt b) wordt als volgt gewijzigd:

1) punt 2 wordt vervangen door:

“2) een opleidingscursus aan een DTO of een ATO hebben voltooid. De cursus moet worden afgerond binnen een periode van zes maanden en moet het volgende omvatten:

i) 5 uur theorieonderwijs;

ii) 10 uur instrumentinstructie met dubbele besturing voor helikopters, en

iii) 5 uur vliegtijd ’s nachts, waaronder ten minste 3 uur dubbelebesturingsonderricht, met inbegrip van ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits. Elk circuit moet een start en een landing bevatten.

Een kandidaat die houder is of is geweest van een IR voor een vleugelvliegtuig of TMG, heeft recht op 5 uur vrijstelling van de eisen in punt 2), ii) hierboven.”;

2) punt 3) wordt geschrapt;

b) het volgende nieuwe punt c) wordt toegevoegd:

“c) Autogyro’s. Als de bevoegdheden van een GPL moeten worden uitgeoefend in VFR-omstandigheden ’s nachts, moet de kandidaat:

1) ten minste 50 vlieguren hebben uitgevoerd als piloot in autogyro’s na de afgifte van het bewijs van bevoegdheid, waaronder ten minste 20 uur als PIC in autogyro’s en 20 uur overlandvluchten;

2) een opleidingscursus aan een DTO of een ATO hebben voltooid. De cursus moet worden afgerond binnen een periode van zes maanden en moet het volgende omvatten:

i) 5 uur theorieonderwijs;

ii) 3 uur instrumentinstructie met dubbele besturing voor autogyro’s, en

iii) 5 uur vliegtijd 's nachts, waaronder ten minste 3 uur dubbelebesturingsonderricht, met inbegrip van ten minste 1 uur overlandnavigatie en 5 solonachtcircuits; elk circuit moet een start en een landing bevatten.

Een kandidaat die houder is of is geweest van een IR voor een vleugelvliegtuig of helikopter, heeft recht op 2 uur vrijstelling voor de eis in punt 2), ii) hierboven. Een kandidaat die houder is van een bevoegdverklaring voor nachtvliegen in een vleugelvliegtuig, helikopter of TMG, krijgt volledige vrijstelling voor het in punt 2), i), gespecificeerde element.".

15) Punt FCL.905.FI, a), wordt vervangen door:

"a) een PPL, LAPL en GPL in de desbetreffende luchtvaartuigcategorie;".

16) Aan punt FCL.910.FI, c), wordt het volgende nieuwe punt 4) toegevoegd:

"4) voor de FI(G):

i) 100 uur vlieginstructie in autogyro's en daarnaast toezicht hebben gehouden op ten minste 25 solovluchten;

ii) in het geval van een FI(G) die ook houder is van een FI(A)- of FI(H)-certificaat en die voldoet aan de punten 1) of 2), zoals van toepassing, 25 uur vlieginstructie in autogyro's en daarnaast toezicht hebben gehouden op ten minste 10 solovluchten van leerlingen.".

17) Punt FCL.915.FI wordt als volgt gewijzigd:

a) de inleidende zin van punt a) wordt vervangen door:

"a) in het geval van de FI(A), FI(H) en FI(G):";

b) het volgende nieuwe punt c bis) wordt ingevoegd:

"c bis) daarnaast, voor de FI(G), ten minste 150 uur hebben gevlogen op autogyro's, waarvan ten minste 100 uur als PIC.".

18) Punt FCL.930.FI wordt als volgt gewijzigd:

a) punt b), 3), i), wordt vervangen door:

"i) in het geval van een FI(A), (H) en (G), ten minste 30 uur vlieginstructie, waarvan 25 uur dubbelebesturingsonderricht, waarvan 5 uur mag worden uitgevoerd in een FFS, een FNPT I of II of een FTD 2/3;";

b) punt b), 4), wordt geschrapt;

c) punt c) wordt vervangen door:

"c) Kandidaten voor een FI-certificaat in een andere luchtvaartuigcategorie die houder zijn of zijn geweest van een FI(A), (H), (As) of (G), krijgen 55 uur vrijstelling voor de eis van punt b), 2).";

d) de volgende nieuwe punten d) en e) worden toegevoegd:

"d) Kandidaten voor een FI(G)-certificaat die houder zijn of zijn geweest van een FI(A)-, (H)- of (As)-certificaat krijgen 15 uur vrijstelling voor de eis in punt b), 3), i), waarvan maximaal 10 uur vrijstelling voor de tijd voor dubbelebesturingsonderricht.

e) Aanvragers van het FI-certificaat die houder zijn of geweest zijn van een ander instructeurscertificaat dat overeenkomstig deze bijlage is afgegeven, worden geacht te voldoen aan de eisen van punt b), onder 1).".

19) Punt FCL.940.FI, a), wordt als volgt gewijzigd:

a) aan punt 1), i), wordt het volgende nieuwe punt C) toegevoegd:

"C) in het geval van een FI(G), minstens 50 uur vlieginstructie in autogyro's als FI of examinator;";

b) punt 2) wordt vervangen door:

"2) Voor ten minste om de andere verlenging die daarop volgt in het geval van een FI(A), FI(H) of FI(G), of elke derde verlenging in het geval van een FI(As), moeten houders van het desbetreffende FI-certificaat slagen voor een beoordeling van de vakbekwaamheid in overeenstemming met punt FCL.935.".

20) Aan punt FCL.1005.FE wordt het volgende nieuwe punt d) toegevoegd:

"d) FE(G). De bevoegdheden van een FE voor autogyro's zijn het afnemen van vaardigheidstests en bekwaamheidsproeven voor het GPL en voor bijbehorende bevoegdheden voor klassen en typen autogyro's, op voorwaarde dat de FE ten minste 500 uur vliegtijd heeft voltooid als piloot van autogyro's, met inbegrip van ten minste 100 uur vlieginstructie, waarvan maximaal 40 uur vlieginstructie mag worden uitgevoerd als FI(A) of FI(H).".

21) Punt FCL.1005.FIE, c), vervangen door:

"c) FIE(As) en FIE(G). De bevoegdheden van een FIE voor luchtschepen en autogyro's omvatten het afnemen van beoordelingen van vakbekwaamheid voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van certificaten als instructeur voor de desbetreffende luchtvaartuigcategorie, op voorwaarde dat de FIE houder is van het desbetreffende certificaat van instructeur.".

22) Aan punt FCL.1010.FIE wordt het volgende nieuwe punt d) toegevoegd:

"d) FIE(G). Kandidaten voor een FIE-certificaat voor autogyro's moeten:

1) houder zijn van een FI(G)-certificaat;

2) 1 000 uren hebben gevlogen als piloot van autogyro's, en

3) ten minste 100 uren hebben gevlogen als instructeur van kandidaten voor een FI(G)-certificaat. In het geval van kandidaten die houder zijn van een FIE(A)- of FIE(H)-certificaat, wordt die eis teruggebracht tot 50 uur.".

23) Aanhangsel 1, sectie A, punt 1), wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel van punt 1 wordt vervangen door:

"1. LAPL, PPL en GPL";

b) het volgende nieuwe punt 1.5 wordt toegevoegd:

"1.5. Voor de afgifte van een GPL wordt de houder van een bewijs van bevoegdheid als piloot voor vleugelvliegtuigen of helikopters overeenkomstig deze verordening volledig vrijgesteld van de eisen voor theorieonderwijs en theorie-examens met betrekking tot de volgende onderwerpen:

a) luchtverkeersrecht en ATC-procedures,

b) menselijke prestaties,

c) meteorologie,

d) communicatie,

e) navigatie.".

BIJLAGE II

In bijlage IV (deel-MED) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt punt MED.A.030, c), 2), vervangen door:

"2) een bewijs van bevoegdheid als privépiloot (PPL) of als piloot van een autogyro (GPL) moet de piloot minstens houder zijn van een geldig medisch certificaat van klasse 2;".

BIJLAGE III

In bijlage VI (deel-ARA) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt in aanhangsel I het model na punt c) als volgt gewijzigd:

a) de zin "Dit bewijs van bevoegdheid voldoet aan de ICAO-normen, met uitzondering van de LAPL-bevoegdheden en de BIR-bevoegdheden of wanneer het samengaat met een medisch certificaat voor LAPL" wordt vervangen door:

"Dit bewijs van bevoegdheid voldoet aan de ICAO-normen, met uitzondering van de LAPL-bevoegdheden, de GPL-bevoegdheden en de BIR-bevoegdheden of wanneer het samengaat met een medisch certificaat voor LAPL";

b) de zinsnede "EASA-formulier 141 versie 2" wordt vervangen door:

"***EASA-formulier 141 Versie 3***".

BIJLAGE IV

In bijlage VIII (deel-DTO) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt in punt DTO.GEN.110, a), het volgende nieuwe punt 5) ingevoegd:

"5) voor autogyro's:

a) theorieonderwijs voor het GPL;

b) vlieginstructie voor het GPL;

c) opleiding met het oog op bevoegdheden voor klassen en typen autogyro's met één piloot;

d) opleiding voor de bevoegdverklaring voor nachtvliegen.".