2025/134

29.1.2025

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2025/134 AL COMISIEI

din 28 ianuarie 2025

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 în ceea ce privește introducerea unei licențe de pilot de aerogire

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ([1]), în special articolul 23 alineatul (1) și articolul 27 alineatul (1),

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei ([2]) stabilește cerințele aplicabile piloților care sunt implicați în operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b) subpunctele (i) și (ii) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(2) Dezvoltarea în curs a aerogirelor, care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/1139 datorită unei mase maxime certificate la decolare mai mari de 600 kg, impune includerea în Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 a cerințelor de acordare a licențelor echipajului de zbor pentru piloții de aerogire. Întrucât dezvoltarea unui cadru cuprinzător pentru operarea comercială a aerogirelor va necesita mai mult timp, pentru moment, astfel de cerințe ar trebui să vizeze numai privilegiile de pilot necomercial.

(3) Noul cadru de reglementare al Uniunii pentru acordarea de licențe de echipaj de zbor de aerogire ar trebui, atunci când este posibil, să ia în considerare standardele și cele mai bune practici stabilite în cerințele naționale de acordare a licențelor pentru aerogire și ar trebui, de asemenea, să prevadă credite pentru titularii de licențe naționale de pilot de aerogir, atunci când solicită o licență de pilot de aerogir a Uniunii.

(4) Pentru a sprijini punerea în aplicare a cerințelor Uniunii de acordare a licențelor de echipaj de zbor de aerogir și, în special, calificarea primilor instructori de aerogir din Uniune, pentru o perioadă limitată de timp și în anumite condiții, ar trebui să fie posibil ca solicitanții unei licențe de pilot de aerogir a Uniunii și ai calificărilor și certificatelor asociate să primească credite pe baza unui raport de credit, cu condiția ca aceștia să dețină sau să fi început pregătirea pentru eliberarea licenței naționale relevante pentru aerogire și a calificărilor sau certificatelor asociate.

(5) În ceea ce privește operațiunile necomerciale fără remunerație, titularii de licențe de pilot de aerogir ale Uniunii ar trebui să fie obligați să dețină același certificat aeromedical ca piloții privați ai altor categorii de aeronave în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.

(6) Cerințele pentru autoritățile competente și organizațiile de pregătire ar trebui adaptate, dacă este necesar, pentru a include pregătirea și acordarea de licențe pentru piloții de aerogir.

(7) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 ar trebui modificat în consecință.

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

(8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament se bazează pe Avizul nr. 04/2024 ([3]) al Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) litera (b) și cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(9) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 4 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Licențele neconforme cu JAR, inclusiv toate calificările, certificatele sau autorizațiile asociate eliberate sau recunoscute de un stat membru înainte de data de aplicabilitate a prezentului regulament se convertesc în licențe conforme cu partea FCL de către statul membru care a eliberat respectivele licențe. Prin derogare de la prezentul alineat, articolul 4g se aplică licențelor de pilot de aerogir."

2. Se introduce următorul articol 4g:

„*Articolul 4g*

Cerințe specifice pentru solicitanții unei licențe de pilot de aerogir

(1) Până la 18 februarie 2028, solicitanții care dețin o licență de pilot de aerogir și calificările și certificatele asociate care au fost eliberate în conformitate cu cerințele naționale de acordare a licențelor de echipaj de zbor de aerogir sau care au început pregătirea în conformitate cu aceste cerințe primesc credite în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir și a calificărilor și certificatelor asociate în conformitate cu prezentul regulament, pe baza unui raport de credit întocmit de un stat membru în consultare cu AESA. Raportul de credit trebuie să fie în conformitate cu articolul 9 alineatul (3).

(2) Atunci când întocmesc un raport privind creditele în conformitate cu alineatul (1), statele membre:

(a) acordă credite numai pentru timpul de zbor efectuat de solicitanți pe aerogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg;

(b) în scopul eliberării unei licențe de pilot de aerogir în conformitate cu prezentul regulament, acordă numai credite al căror număr nu depășește creditul care ar fi putut fi acordat în conformitate cu punctul FCL.210.G litera (c) din anexa I. În aceste cazuri, solicitanții trebuie să efectueze pregătirea suplimentară de zbor în cadrul unei organizații de pregătire aprobate (ATO) sau al unei organizații de pregătire declarate (DTO) pe un aerogir care a fost certificat în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele de punere în aplicare și actele delegate adoptate în temeiul acestuia, înainte de a fi recomandați de ATO sau de DTO pentru testul de îndemânare."

3. Anexa I (partea FCL) se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

4. Anexa IV (partea MED) se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

5. Anexa VI (partea ARA) se modifică în conformitate cu anexa III la prezentul regulament.

6. Anexa VIII (partea DTO) se modifică în conformitate cu anexa IV la prezentul regulament.

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

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 18 februarie 2026.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 ianuarie 2025.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXA I

Anexa I (partea FCL) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 se modifică după cum urmează:

1. La punctul FCL.010 se introduce următoarea definiție:

„«Autogir» înseamnă un tip de giravion susținut în zbor de reacțiile aerului cu cel mult două rotoare care se rotesc în mod liber în jurul unor axe practic verticale.”

2. Punctul FCL.025 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (b), subpunctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. În cazul în care un solicitant pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare (LAPL), a unei licențe de pilot particular (PPL), a unei calificări de zbor instrumental de bază (BIR) sau a unei licențe de pilot de autogir (GPL) nu a promovat unul dintre examenele teoretice scrise după patru tentative, sau dacă nu a promovat toate examenele în perioada menționată la litera (b) de la punctul 2, acesta trebuie să susțină din nou întregul set de examene teoretice scrise.”;

(b) la litera (c) punctul 1, subpunctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) pentru eliberarea unei licențe de pilot de aeronave ușoare, a unei licențe de pilot particular sau a unei licențe de pilot de autogir, pe o perioadă de 24 de luni;”.

3. La punctul FCL.035 litera (a) se adaugă un nou subpunct 5 după cum urmează:

„5. Toate orele de zbor efectuate pe autogire care intră sub incidența anexei I la Regulamentul (UE) 2018/1139 și care au o masă maximă certificată la decolare de cel puțin 450 kg se creditează integral în vederea finalizării celor 12 ore de timp de zbor și a celor 12 decolări și aterizări în conformitate cu punctul FCL.240.G litera (a), dar nu se creditează în ceea ce privește cerința de la punctul FCL.240.G litera (a) subpunctul 1 punctul (ii).”

4. La punctul FCL.055, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Dispoziții generale. Piloții de avion, elicopter, aeronavă cu decolare-aterizare verticală, dirijabil și autogir care trebuie să folosească radiotelefonul exercită privilegiile asociate licențelor și calificărilor lor numai dacă pe licența lor figurează o autorizare privind competența lingvistică fie în engleză, fie în limba utilizată în radiocomunicațiile pe care le presupune zborul. Autorizarea precizează limba, nivelul de competență și termenul de valabilitate și se obține în conformitate cu o procedură stabilită de o autoritate competentă. Nivelul minim acceptabil de competență este nivelul operațional (nivelul 4) în conformitate cu apendicele 2 la prezenta anexă.”

5. La punctul FCL.060, teza introductivă de la litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Avioane, elicoptere, aeronave cu decolare-aterizare verticală, dirijabile, aeronave cu capacitate VTOL (VCA) și autogire. Un pilot nu operează o aeronavă în transportul aerian comercial sau pentru transportul de pasageri:”.

6. Titlul subpărții C se înlocuiește cu următorul text:

„SUBPARTEA C – LICENȚA DE PILOT PARTICULAR (PPL) ȘI LICENȚA DE PILOT DE AUTOGIR (GPL)”.

7. Punctul FCL.200 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.200 Vârsta minimă

Solicitanții unei PPL sau a unei GPL trebuie să aibă vârsta de cel puțin 17 ani.”

8. Punctul FCL.205 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.205 Condiții

(a) Persoanele care solicită eliberarea unei PPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru calificarea de clasă sau de tip pentru aeronava utilizată la testul de îndemânare, după cum se prevede în subpartea H.

(b) Persoanele care solicită eliberarea unei GPL trebuie să îndeplinească cerințele pentru clasa sau tipul de aeronava utilizată la testul de îndemânare.”

9. Punctul FCL.210 se înlocuiește cu următorul text:

„FCL.210 Curs de pregătire

(a) Solicitanții unei PPL sau a unei GPL trebuie să urmeze un curs de pregătire în cadrul unei ATO sau al unei DTO.

(b) Cursul trebuie să includă cunoștințele teoretice și instruirea practică adecvate privilegiilor asociate cu PPL sau GPL solicitate.

(c) Pregătirea teoretică și instruirea practică pot fi completate în cadrul unei alte DTO sau ATO, diferită de cea în care solicitanții și-au început pregătirea."

10. La punctul FCL.215, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Solicitanții unei PPL sau a unei GPL trebuie să demonstreze, prin susținerea unor examene în următoarele domenii, un nivel de cunoștințe teoretice corespunzător privilegiilor acordate:".

11. La punctul FCL.235, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Prin susținerea unui test de îndemânare, solicitanții unei PPL sau a unei GPL trebuie să își demonstreze capacitatea de a executa, ca PIC pe categoria de aeronave corespunzătoare, procedurile și manevrele relevante cu competența corespunzătoare privilegiilor acordate."

12. Se adaugă o nouă secțiune 5:

„*SECȚIUNEA 5*

Cerințe specifice pentru GPL

FCL.205.G GPL – Privilegii

(a) Privilegiile titularului unei GPL îi conferă acestuia dreptul de a acționa ca PIC pe autogire:

1. fără remunerare în cadrul operațiunilor necomerciale;

2. pentru a efectua transportul de pasageri numai după ce acesta a efectuat 10 ore timp de zbor ca PIC pe autogire după eliberarea licenței.

(b) În pofida dispozițiilor literei (a) punctul 1 de mai sus, titularul unei GPL cu privilegii de instructor sau de examinator poate fi remunerat pentru:

1. asigurarea instruirii practice pentru GPL;

2. efectuarea de teste de îndemânare și de verificări ale competenței pentru GPL;

3. pregătirea, testarea și verificarea calificărilor sau privilegiilor asociate licenței de instructor sau de examinator, după caz.

(c) Titularii de GPL își pot exercita privilegiile GPL numai dacă respectă cerințele aplicabile privind experiența recentă și numai dacă certificatul lor medical, corespunzător privilegiilor exercitate, este valabil.

FCL.210.G GPL(B) – Cerințe privind experiența și credite

(a) Un solicitant al unei GPL trebuie să fi efectuat cel puțin 35 de ore de instruire practică pe autogire, dintre care cinci ore pot fi efectuate pe un FTSD, inclusiv cel puțin:

1. 20 de ore de instruire practică în dublă comandă; și

2. opt ore de timp de zbor supravegheat în simplă comandă, inclusiv cel puțin patru ore de timp de zbor în raid în simplă comandă cu cel puțin un zbor în raid de cel puțin 150 km (80 MN), în timpul căruia se execută aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare.

(b) Credite. Unui solicitant care deține o licență de pilot pe o altă categorie de aeronave, cu excepția baloanelor, i se creditează 10 % din timpul lor total de zbor ca PIC pe o astfel de aeronavă până la un maxim de 10 ore. În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2.

(c) Solicitanții cu experiență anterioară ca PIC pe autogire cu o masă maximă la decolare de cel puțin 450 kg pot primi credite în ceea ce privește cerințele de la litera (a). Numărul de credite se decide de către DTO sau de către ATO în cadrul căreia solicitantul urmează cursul de pregătire, pe baza unui test practic preliminar, dar în orice caz nu trebuie să depășească următoarele limite:

1. timpul total de zbor ca PIC;

2. 50 % din numărul de ore prevăzute la litera (a);

În niciun caz nu se acordă credite pentru cerințele de la litera (a) punctul 2.

FCL.235.G GPL – Privilegii pentru clase, tipuri și variante de autogire

(a) În scopul acordării de licențe de pilot de autogir în conformitate cu prezenta anexă, autogirele se clasifică în următoarele clase și tipuri:

1. Clasa de autogire cu o singură elice (SPG): Autogire cu un singur pilot a căror singură unitate de propulsie centrică este operată de o singură comandă de propulsie, fiind acționate de oricare dintre următoarele tipuri de motoare:

(a) un sistem motor cu pistoane care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, poate consta în mai mult de un motor cu pistoane;

(b) un sistem motor electric care, dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, poate consta în mai mult de un motor electric;

(c) dacă se specifică astfel în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012, un sistem motor hibrid compus din motoare cu pistoane și motoare electrice;

2. tipuri de autogire care necesită privilegii pentru tipul individual respectiv, determinate în urma procesului de certificare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012.

(b) Solicitanților unei GPL li se acordă privilegii pentru clasa sau tipul de autogire pe care s-a susținut testul de îndemânare. Pentru a-și extinde privilegiile la o altă clasă sau tip, titularii unei GPL trebuie să finalizeze, în acea clasă sau tip, toate elementele următoare:

1. cu excepția cazului în care se prevede altfel în datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, după caz, trei ore de instruire practică, inclusiv:

(i) 10 decolări și aterizări în dublă comandă; și

(ii) 10 decolări și aterizări în simplă comandă sub supraveghere;

2. un test de îndemânare prin care face dovada unui nivel corespunzător de îndemânare pe noua clasă sau noul tip. În cadrul acestui test de îndemânare, candidatul trebuie să demonstreze examinatorului și un nivel corespunzător de cunoștințe teoretice referitoare la cealaltă clasă sau celălalt tip în ceea ce privește următoarele subiecte:

(i) proceduri operaționale;

(ii) planificarea și executarea zborului;

(iii) cunoașterea generală a aeronavei.

(c) În vederea extinderii privilegiilor la o altă variantă din cadrul unei clase sau a unui tip, pilotul trebuie să urmeze un curs de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea. După caz, cursul de pregătire pentru diferențe sau familiarizarea cu acestea trebuie să respecte datele privind conformitatea operațională stabilite în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012. Cursul de pregătire pentru diferențe se consemnează în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor. La extinderea privilegiilor pentru o clasă SPG la o variantă cu alt tip de motor, astfel cum este precizat la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru diferențe constă în instruire practică în dublă comandă și pregătire teoretică care trebuie să includă, în ceea ce privește celălalt tip de motor și sistemele de aeronave aferente, cel puțin toate aspectele următoare:

1. proceduri operaționale;

2. planificarea și executarea zborului;

3. cunoașterea generală a aeronavei.

FCL.240.G GPL – Cerințe privind experiența recentă

(a) Titularii unei GPL își pot exercita privilegiile acordate prin licență pentru o clasă sau un tip specific de autogir numai doar dacă au întrunit, în ultimii doi ani, oricare dintre următoarele condiții în calitate de piloți pe autogire din clasa sau tipul relevant:

1. au efectuat cel puțin 12 ore timp de zbor ca PIC sau zburând în dublă sau simplă comandă sub supravegherea unui instructor, inclusiv:

(i) 12 decolări și aterizări;

(ii) pregătire de actualizare a competențelor de cel puțin o oră din timpul total de zbor cu un instructor, într-un mod considerat satisfăcător de acesta. Sarcina instructorului este de a selecta exercițiile de zbor care îi permit solicitantului să își actualizeze competențele de a opera aeronava în condiții de siguranță și de a aplica proceduri pentru situații normale, anormale și de urgență;

2. au promovat o verificare GPL a competenței cu un examinator. Programul de verificare a competenței trebuie să se bazeze pe testul de îndemânare pentru GPL.

(b) Titularii unei GPL cu privilegii pentru clasa SPG care, în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c), și-au extins privilegiile la o variantă cu un alt tip de motor menționat la punctul FCL.235.G litera (a), în cazul în care nu au zburat pe varianta respectivă în ultimii doi ani, trebuie să completeze oricare dintre următoarele elemente în varianta respectivă, înainte de a-și exercita privilegiile pe acea variantă:

1. pregătire suplimentară pentru diferențe în conformitate cu punctul FCL.235.G litera (c);

2. o verificare a competenței;

3. pregătire de actualizare a competențelor în conformitate cu litera (a) punctul 1 subpunctul (ii).

(c) Zborurile în dublă comandă și zborurile în simplă comandă sub supraveghere în conformitate cu fraza introductivă de la litera (a) punctul 1, pregătirea pentru actualizarea competențelor în conformitate cu la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii) și cu litera (b) punctul 3 și verificarea competenței în conformitate cu litera (a) punctul 2 și cu litera (b) punctul 2 se înscriu în carnetul de zbor al pilotului sau într-un document echivalent și se semnează de către instructor sau examinator, după caz.”

13. La punctul FCL.700, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Titularii unei licențe de pilot nu pot acționa ca piloți ai unei aeronave decât dacă dețin o calificare de clasă sau de tip valabilă și corespunzătoare, cu excepția cazului în care se aplică oricare dintre următoarele:

1. exercită privilegiile unei LAPL sau ale unei GPL;

2. susțin teste de îndemânare sau verificări ale competenței pentru reînnoirea calificărilor de clasă sau de tip;

3. beneficiază de instruire practică;

4. dețin o calificare de pilot de încercare eliberată în conformitate cu punctul FCL.820.”

14. Punctul FCL.810 se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) se modifică după cum urmează:

1. punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de șase luni și trebuie să cuprindă:

(i) cinci ore de pregătire teoretică;

(ii) 10 ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă pe elicoptere; și

(iii) cinci ore timp de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puțin trei ore de instruire în dublă comandă care să cuprindă cel puțin o oră de navigare în raid și cinci circuite pe timp de noapte în simplă comandă. Fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare.

Un solicitant care este sau a fost titular al unei IR pe un avion sau TMG se creditează cu cinci ore pentru cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) de mai sus.”;

2. punctul 3 se elimină;

(b) se introduce următoarea literă (c):

„(c) Autogire. În cazul în care privilegiile unei GPL urmează să fie exercitate în condiții VFR pe timp de noapte, solicitanții trebuie:

1. să fi efectuat cel puțin 50 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire după eliberarea licenței, inclusiv cel puțin 20 de ore ca PIC pe autogire și 20 de ore de zbor în raid;

2. să fi urmat un curs de pregătire în cadrul unei DTO sau al unei ATO. Cursul trebuie efectuat într-un interval de șase luni și trebuie să cuprindă:

(i) cinci ore de pregătire teoretică;

(ii) trei ore timp de instruire instrumentală în dublă comandă pe autogire; și

(iii) cinci ore timp de zbor pe timp de noapte, inclusiv cel puțin trei ore de instruire în dublă comandă care să cuprindă cel puțin o oră de navigare în raid și cinci circuite pe timp de noapte în simplă comandă; fiecare circuit trebuie să cuprindă o decolare și o aterizare.

Unui solicitant care este sau a fost titular al unei calificări de zbor instrumental pe un avion sau un elicopter i se creditează două ore pentru cerința de la punctul 2 subpunctul (ii) de mai sus. Un solicitant care deține o calificare de zbor pe timp de noapte pe un avion, un elicopter sau un TMG trebuie să fie creditat integral pentru elementul specificat la punctul 2 subpunctul (i).”

15. La punctul FCL.905.FI, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) unei PPL, LAPL și GPL pe categoria corespunzătoare de aeronave;”.

16. La punctul FCL.910.FI litera (c) se adaugă următorul subpunct 4:

„4. pentru FI(G):

(i) 100 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 25 de zboruri în simplă comandă;

(ii) în cazul unui FI(G) care deține, de asemenea, un certificat de FI(A) sau FI(H) și care se conformează punctului 1 sau 2, după caz, 25 de ore de instruire practică pe autogire și, în plus, a supravegheat cel puțin 10 zboruri în simplă comandă ale elevilor piloți.”

17. Punctul FCL.915.FI se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„(a) în cazul FI(A), FI(H) și FI(G):”;

(b) se introduce o nouă literă (ca), cu următorul text:

„(ca) în plus, pentru FI(G), să fi efectuat cel puțin 150 de ore timp de zbor pe autogire, din care cel puțin 100 de ore ca PIC.”

18. Punctul FCL.930.FI se modifică după cum urmează:

(a) la litera (b) punctul 3, subpunctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) în cazul unui FI(A), (H) și (G), cel puțin 30 de ore de instruire practică, dintre care 25 de ore reprezintă instruire practică în dublă comandă, dintre care cinci ore se pot efectua pe un FFS, pe un FNPT I sau II sau pe un FTD 2/3;”;

(b) litera (b) subpunctul 4 se elimină;

(c) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Solicitanților unui certificat de FI pe altă categorie de aeronave care dețin sau au deținut o FI(A), o FI(H), o FI(As) sau o FI(G) li se creditează 55 de ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 2.”;

(d) se adaugă următoarele litere (d) și (e):

„(d) Solicitanților unui certificat de FI(G) care dețin sau au deținut un certificat de FI(A), (H) sau (As) li se creditează 15 ore în ceea ce privește cerința de la litera (b) punctul 3 subpunctul (i), din care maximum 10 ore reprezintă un credit pentru timpul de instruire în dublă comandă.

(e) Se consideră că persoanele care solicită certificatul FI și care dețin sau care au deținut orice alt certificat de instructor eliberat în conformitate cu prezenta anexă îndeplinesc cerințele de la litera (b) punctul 1.”

19. La punctul FCL.940.FI, litera (a) se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1 subpunctul (i), se adaugă următoarea literă (C):

„(C) în cazul unui FI(G), cel puțin 50 de ore de instruire practică pe autogire în calitate de FI sau de examinatori;”;

(b) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Pentru cel puțin fiecare a doua revalidare în cazul FI(A), FI(H) sau FI(G) sau pentru fiecare a treia revalidare în cazul FI(As), titularii certificatului de FI relevant trebuie să susțină cu succes o evaluare a competenței în conformitate cu punctul FCL.935.”

20. La punctul FCL.1005.FE se adaugă o nouă literă (d) cu următorul text:

„(d) FE(G). Privilegiile unui FE pentru autogire constau în efectuarea de teste de îndemânare și verificări ale competenței pentru GPL și pentru privilegiile asociate pentru clasele și tipurile de autogire, cu condiția ca FE să fi efectuat cel puțin 500 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire, inclusiv cel puțin 100 de ore de instruire practică, dintre care până la 40 de ore de instruire practică pot fi efectuate ca FI(A) sau FI(H).”

21. La punctul FCL.1005.FIE, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) FIE(As) și FIE(G). Privilegiile unui FIE pe dirijabile și autogire constau în dreptul acestuia de a desfășura evaluări ale competenței pentru eliberarea, revalidarea sau reînnoirea certificatelor de instructor în categoria de aeronave aplicabilă, cu condiția deținerii certificatului de instructor relevant.”

22. La punctul FCL.1010.FIE se adaugă o nouă literă (d) cu următorul text:

„(d) FIE(G). Solicitanții unui certificat de FIE pentru autogire trebuie:

1. să dețină un certificat de instructor FI(G);
2. să fi efectuat 1 000 de ore timp de zbor ca pilot pe autogire; și
3. să fi efectuat cel puțin 100 de ore timp de zbor de pregătire a solicitanților unui certificat de FI(G). În cazul solicitanților care dețin un certificat FIE(A) sau FIE(H), această cerință se reduce la 50 de ore.”

23. În apendicele 1, punctul 1 din secțiunea A se modifică după cum urmează:

(a) titlul punctului 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. LAPL, PPL și GPL”;

(b) se introduce următorul punct 1.5:

„1.5. Pentru eliberarea unei GPL, titularului unei licențe de pilot pentru avioane sau elicoptere în conformitate cu prezentul regulament i se creditează integral îndeplinirea cerințelor de pregătire teoretică și de examinare teoretică pe următoarele subiecte:

(a) Legislația aeriană și procedurile ATC;

(b) Performanțe umane;

(c) Meteorologie;

(d) Comunicații;

(e) Navigație.”

ANEXA II

În anexa IV (partea MED) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, la punctul MED.A.030 litera (c), subpunctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. unei licențe de pilot particular (PPL) sau ale unei licențe de pilot de autogir (GPL), pilotul trebuie să dețină cel puțin un certificat medical clasa 2 valabil;”.

ANEXA III

În anexa VI (partea ARA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, în apendicele I, modelul care urmează după litera (c) se modifică după cum urmează:

(a) fraza „Prezenta licență este conformă cu standardele OACI, cu excepția privilegiilor LAPL și BIR sau a cazului în care este însoțită de un certificat medical LAPL.” se înlocuiește cu următorul text:

„Prezenta licență este conformă cu standardele OACI, cu excepția privilegiilor LAPL, GPL și BIR sau a cazului în care este însoțită de un certificat medical LAPL.”;

(b) expresia „Formular AESA 141 versiunea 2” se înlocuiește cu următorul text:

„***Formular AESA 141 versiunea 3”***.

ANEXA IV

În anexa VIII (partea DTO) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, la punctul DTO.GEN.110 litera (a) se adaugă următorul punct 5:

„5. pentru autogire:

(a) instruire teoretică pentru GPL;

(b) instruire practică pentru GPL;

(c) pregătire în vederea obținerii de privilegii pentru clasele și tipurile de autogire cu un singur pilot;

(d) pregătire în vederea obținerii calificării de zbor pe timp de noapte.”