

2025/134

29.1.2025

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2025/134 DE LA COMISIÓN**de 28 de enero de 2025****que modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 por lo que respecta a la introducción de una licencia de piloto de autogiro****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 23, apartado 1, y su artículo 27, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos para los pilotos que intervienen en la explotación de las aeronaves a las que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (2) Debido al desarrollo en curso de los autogiros, que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 por tener una masa máxima certificada de despegue superior a los 600 kg, es necesario incluir en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 requisitos para la concesión de licencias de tripulación de vuelo para pilotos de autogiro. Habida cuenta de que la elaboración de un marco global para la explotación comercial de los autogiros requerirá más tiempo, por el momento dichos requisitos solo deben referirse a las atribuciones de los pilotos no comerciales.
- (3) El nuevo marco regulador de la Unión para la concesión de licencias de tripulación de vuelo para autogiros debe, en la medida de lo posible, tener en cuenta las normas y las mejores prácticas establecidas en los requisitos nacionales para la concesión de licencias para autogiros y debe también establecer créditos para los titulares de licencias nacionales de piloto de autogiro cuando estos soliciten una licencia de piloto de autogiro de la Unión.
- (4) Para contribuir al establecimiento de los requisitos de concesión de licencias de tripulación de vuelo para autogiros y, en particular, a la cualificación de los primeros instructores de autogiros de la Unión, durante un período de tiempo limitado y en determinadas condiciones, los solicitantes de una licencia de piloto de autogiro de la Unión y de las habilitaciones y certificados asociados deben poder recibir créditos, sobre la base de un informe de crédito, siempre y cuando sean titulares de la licencia nacional de autogiro pertinente y de las habilitaciones o certificados asociados o hayan iniciado una formación para la expedición de dicha licencia y sus documentos asociados.
- (5) Los titulares de licencias de piloto de autogiro de la Unión deben estar obligados, para la explotación no comercial sin remuneración, a estar en posesión del mismo certificado aeromédico que los pilotos privados para otras categorías de aeronaves, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- (6) Los requisitos relativos a las autoridades competentes y las organizaciones de formación deben adaptarse, cuando sea necesario, para incluir la formación y la concesión de licencias a los pilotos de autogiro.
- (7) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 en consecuencia.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/2021-07-25>.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

- (8) Las medidas establecidas en el presente Reglamento se basan en el Dictamen n.º 04/2024 ⁽³⁾ de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, adoptado de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letra b), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido en virtud del artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 4, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Las licencias no conformes con los JAR, incluidas las habilitaciones, certificados, autorizaciones o cualificaciones asociados, expedidas o reconocidas por un Estado miembro antes de la fecha de aplicabilidad del presente Reglamento, serán convertidas en licencias de la Parte FCL por el Estado miembro que expidió la licencia. No obstante lo dispuesto en el presente apartado, se aplicará el artículo 4 *octies* a las licencias de piloto de autogiro.».

- 2) Se inserta el artículo 4 *octies* siguiente:

«Artículo 4 *octies*

Requisitos específicos para los solicitantes de una licencia de piloto de autogiro

1. Hasta el 18 de febrero de 2028, los solicitantes que sean titulares de una licencia de piloto de autogiro y de las habilitaciones y certificados asociados, expedidos de conformidad con los requisitos nacionales de concesión de licencias de tripulación de vuelo para autogiros, o que hayan iniciado la formación de conformidad con dichos requisitos, recibirán créditos para la expedición de una licencia de piloto de autogiro y de las habilitaciones y certificados asociados de conformidad con el presente Reglamento, sobre la base de un informe de crédito establecido por un Estado miembro en consulta con la AESA. El informe de crédito se ajustará a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 3.
2. Al establecer el informe de crédito de conformidad con el apartado 1, los Estados miembros:
 - a) concederán créditos únicamente para el tiempo de vuelo completado por los solicitantes en autogiros con una masa máxima de despegue de al menos 450 kg;
 - b) a efectos de la expedición de una licencia de piloto de autogiro de conformidad con el presente Reglamento, concederán únicamente créditos cuyo volumen no exceda del crédito que podría haberse concedido de conformidad con el punto FCL.210.G, letra c), del anexo I. En tales casos, los solicitantes completarán la formación de vuelo adicional, en una organización de formación aprobada (ATO) o en una organización de formación declarada (DTO), en un autogiro que haya sido certificado de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y con los actos de ejecución y delegados adoptados sobre la base de dicho Reglamento, antes de su recomendación por la ATO o la DTO para la prueba de pericia.».
- 3) El anexo I (parte FCL) se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.
- 4) El anexo IV (parte MED) se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.
- 5) El anexo VI (parte ARA) se modifica de conformidad con el anexo III del presente Reglamento.
- 6) El anexo VIII (parte DTO) se modifica de conformidad con el anexo IV del presente Reglamento.

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

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 18 de febrero de 2026.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 28 de enero de 2025.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

El anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 se modifica como sigue:

- 1) En el punto FCL.010, se inserta la definición siguiente:

«Autogiro»: el tipo de giroavión que se mantiene en vuelo por la reacción del aire sobre hasta dos rotores que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.».
- 2) El punto FCL.025 se modifica como sigue:
 - a) en la letra b), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4) Si los solicitantes de la expedición de una licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL), de una licencia de piloto privado (PPL), de una habilitación de vuelo por instrumentos básica (BIR) o de una licencia de piloto de autogiro (GPL) no superan uno de los exámenes escritos de conocimientos teóricos en cuatro intentos, o no han superado todos los exámenes escritos durante el período mencionado en la letra b), punto 2, volverán a realizar el conjunto completo de exámenes escritos de conocimientos teóricos.»;
 - b) en la letra c), punto 1, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) para la emisión de una licencia de piloto de aeronave ligera, una licencia de piloto privado o una licencia de piloto de autogiro durante un período de 24 meses;».
- 3) En el punto FCL.035, letra a), se inserta el nuevo punto 5 siguiente:

«5) Todas las horas de vuelo en autogiros que entren en el ámbito de aplicación del anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 y que tengan una masa máxima certificada de despegue de al menos 450 kg se contabilizarán en su totalidad para completar las 12 horas de vuelo y los 12 despegues y aterrizajes de conformidad con el punto FCL.240.G, letra a), pero no se contabilizarán a efectos del requisito del punto FCL.240.G, letra a), punto 1, inciso ii).».
- 4) En el punto FCL.055, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Generalidades Los pilotos de avión, helicóptero, aeronaves de despegue vertical, dirigibles y autogiros que necesiten usar el radioteléfono no ejercerán las atribuciones de sus licencias y habilitaciones a menos que dispongan de una anotación sobre la competencia lingüística en su licencia, ya sea en inglés o en el idioma utilizado para las comunicaciones de radio utilizadas en el vuelo. La anotación indicará el idioma, el nivel de competencia y la fecha de validez, y se obtendrá de conformidad con un procedimiento establecido por una autoridad competente. El nivel de competencia mínimo aceptable es el nivel operacional (nivel 4) de conformidad con el apéndice 2 del presente anexo.».
- 5) En el punto FCL.060, la parte introductoria de la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Aviones, helicópteros, aeronaves de despegue vertical, dirigibles, aeronaves con capacidad de despegue y aterrizaje verticales y autogiros. Un piloto no operará una aeronave en transporte aéreo comercial o para transportar pasajeros.».
- 6) El título de la subparte C se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE C: LICENCIA DE PILOTO PRIVADO (PPL) Y LICENCIA DE PILOTO DE AUTOGIRO (GPL).».
- 7) El punto FCL.200 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.200 Edad mínima

Los solicitantes de una PPL o una GPL deberán tener al menos 17 años de edad.».
- 8) El punto FCL.205 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.205 Condiciones

 - a) Los solicitantes de la emisión de una PPL deberán haber cumplido los requisitos para la habilitación de clase o tipo de la aeronave usada en la prueba de pericia, según se establece en la Subparte H.
 - b) Los solicitantes de la emisión de una GPL deberán haber cumplido los requisitos para la clase o tipo de aeronave usada en la prueba de pericia.».
- 9) El punto FCL.210 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.210 Curso de formación

 - a) Los solicitantes de una PPL o una GPL deberán realizar un curso de formación en una ATO o en una DTO.
 - b) El curso incluirá conocimientos teóricos e instrucción de vuelo apropiados a las atribuciones de la PPL o la GPL solicitada.

- c) La instrucción sobre conocimientos teóricos y la instrucción de vuelo podrán realizarse en una DTO o en una ATO distinta de aquella en la que los solicitantes hubieran comenzado su formación.».
- 10) En el punto FCL.215, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «Los solicitantes de una PPL o una GPL demostrarán un nivel de conocimientos teóricos apropiados a las atribuciones otorgadas, a través de exámenes sobre los siguientes aspectos:».
- 11) En el punto FCL.235, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Mediante la realización de una prueba de pericia, los solicitantes de una PPL o una GPL demostrarán la capacidad para realizar, actuando como piloto al mando en la categoría de aeronave apropiada, los procedimientos y maniobras pertinentes con la competencia apropiada a las atribuciones otorgadas.».
- 12) Se añade la nueva sección 5 siguiente:

«SECCIÓN 5

Requisitos específicos para la GPL

FCL.205.G GPL-Atribuciones

- a) Las atribuciones del titular de una GPL consisten en actuar como PIC en autogiros:
- 1) sin remuneración en operaciones no comerciales;
 - 2) realizando el transporte de pasajeros únicamente cuando hayan completado 10 horas de vuelo como piloto al mando en autogiros después de la expedición de la licencia.
- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), punto 1, el titular de una GPL con atribuciones de instructor o examinador podrá recibir remuneración por:
- 1) impartir instrucción de vuelo para la obtención de la GPL;
 - 2) realizar pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la obtención de la GPL;
 - 3) la formación, las pruebas y la verificación de las habilitaciones y atribuciones asociadas a la licencia de instructor o examinador, según proceda.
- c) Los titulares de una GPL ejercerán las atribuciones asociadas a esta solo si cumplen los requisitos de experiencia reciente y si el certificado médico adecuado para las atribuciones que ejercen es válido.

FCL.210.G GPL-Requisitos de experiencia y reconocimiento de crédito

- a) Los solicitantes de una GPL deberán haber completado al menos 35 horas de instrucción de vuelo en autogiro, 5 de las cuales podrán haberse completado en un FSTD, incluidas al menos:
- 1) 20 horas de instrucción de vuelo en doble mando, y
 - 2) 8 horas de tiempo de vuelo solo supervisado, incluidas al menos 4 horas de tiempo de vuelo de travesía solo con al menos 1 vuelo de travesía de al menos 150 km (80 NM), durante el cual se realizarán aterrizajes con parada completa en 2 aeródromos que no sean el de partida.
- b) Reconocimiento de crédito. A los solicitantes titulares de una licencia de piloto para otra categoría de aeronave, con la excepción de globos, se les reconocerá como crédito el 10 % de su tiempo total de vuelo como piloto al mando en dicha aeronave, hasta un máximo de 10 horas. En cualquier caso, no se concederán créditos para los requisitos de la letra a), apartado 2.
- c) Los solicitantes con experiencia previa como pilotos al mando en autogiros que tengan una masa máxima de despegue de al menos 450 kg podrán recibir créditos para los requisitos de la letra a). El volumen de crédito lo decidirá la DTO o la ATO en la que el solicitante realice el curso de formación, basándose en una evaluación de vuelo previa a la entrada, pero en ningún caso excederá:
- 1) el tiempo de vuelo total como piloto al mando;
 - 2) el 50 % de las horas exigidas en la letra a).

En cualquier caso, no se concederán créditos para los requisitos de la letra a), apartado 2.

FCL.235.G GPL-Atribuciones para clases, tipos y variantes de autogiros

- a) A efectos de la concesión de licencias de piloto de autogiro de conformidad con el presente anexo, los autogiros se clasificarán en las clases y tipos siguientes:
- 1) Clase autogiro de una hélice (SPG): autogiros de un solo piloto cuya unidad de propulsión central única está controlada por un único mando de empuje y accionada por uno de los tipos de motor siguientes:
 - a) un sistema de motor de pistón que, si así se especifica a raíz del proceso de certificación de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012, puede estar compuesto de más de un motor de pistón;
 - b) un sistema de motor eléctrico que, si así se especifica a raíz del proceso de certificación de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012, puede estar compuesto de más de un motor eléctrico;
 - c) si así se especifica a raíz del proceso de certificación de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012, un sistema de motor híbrido compuesto de motores de pistón y eléctricos.
 - 2) Tipos de autogiros que requieren atribuciones para ese tipo concreto, determinado a raíz del proceso de certificación de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012.
- b) A los solicitantes de una GPL se les expedirán atribuciones para la clase o el tipo de autogiro con el que hayan realizado la prueba de pericia. Para extender sus atribuciones a otra clase o tipo, los titulares de una GPL deberán completar, en esa otra clase o tipo, lo siguiente:
- 1) salvo disposición en contrario en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, al menos 3 horas de instrucción de vuelo, que incluyan:
 - i) 10 despegues y aterrizajes en doble mando, y
 - ii) 10 despegues y aterrizajes solo supervisados;
 - 2) una prueba de pericia para demostrar un nivel adecuado de pericia práctica en la nueva clase o tipo. Durante esta prueba de pericia, el solicitante deberá demostrar también al examinador un nivel adecuado de conocimientos teóricos para la otra clase o tipo en las materias siguientes:
 - i) procedimientos operacionales,
 - ii) performance y planificación del vuelo,
 - iii) conocimiento general de la aeronave.
- c) Para extender las atribuciones a otra variante dentro de una clase o tipo, el piloto deberá completar un curso de diferencias o una familiarización. Cuando proceda, ese curso de diferencias o esa familiarización deberán ser conformes con los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012. El curso de diferencias se registrará en el libro de vuelo del piloto o en un documento equivalente y será firmado por el instructor. Al extender las atribuciones para una clase de SPG a una variante con otro tipo de motor, especificado en la letra a), punto 1, el curso de diferencias consistirá en instrucción de vuelo en doble mando e instrucción de conocimientos teóricos, que incluirán, con respecto a ese otro tipo de motor y sistemas de aeronaves conexos, al menos lo siguiente:
- 1) procedimientos operacionales;
 - 2) performance y planificación del vuelo;
 - 3) conocimiento general de la aeronave.

FCL.240.G GPL-Requisitos de experiencia reciente

- a) Los titulares de una GPL ejercerán las atribuciones de su licencia en una clase o tipo específico de autogiro solamente si en los 2 últimos años han cumplido alguna de las condiciones siguientes como pilotos de autogiro en la clase o tipo pertinente:
- 1) haber completado al menos 12 horas de vuelo como piloto al mando o vuelo solo o en doble mando bajo la supervisión de un instructor, incluyendo:
 - i) 12 despegues y aterrizajes,

- ii) curso de actualización de al menos 1 hora de tiempo de vuelo total con un instructor y a satisfacción de este, que seleccionará los ejercicios de vuelo que permitan al solicitante actualizar su competencia para operar la aeronave y aplicar procedimientos normales, anormales y de emergencia con seguridad;
 - 2) haber superado una verificación de competencia GPL con un examinador. El programa de verificación de competencia se basará en la prueba de pericia para la GPL.
 - b) Los titulares de una GPL con atribuciones para la clase SPG que, de conformidad con el punto FCL.235.G, letra c), hayan extendido sus atribuciones a una variante con un tipo diferente de motor contemplado en el punto FCL.235.G, letra a), y no hayan volado esa variante en los 2 años anteriores, deberán completar cualquiera de las formaciones siguientes en dicha variante antes de ejercer sus atribuciones en ella:
 - 1) un curso de diferencias adicional de conformidad con el punto FCL.235.G, letra c);
 - 2) una verificación de competencia;
 - 3) un curso de actualización de conformidad con la letra a), punto 1, inciso ii).
 - c) Los vuelos en doble mando y los vuelos solo bajo supervisión a que se refiere la parte introductoria de la letra a), punto 1, el curso de actualización a que se refieren la letra a), punto 1, inciso ii), y la letra b), punto 3, y la verificación de competencia a que se refieren la letra a), punto 2, y la letra b), punto 2, se registrarán en el libro de vuelo del piloto o en otro registro equivalente y serán firmados por el instructor o examinador, según proceda.».
- 13) En el punto FCL.700, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) Los titulares de una licencia de piloto solo podrán ejercer como pilotos de una aeronave si disponen de una habilitación de clase o tipo válida y apropiada, a no ser que se dé alguno de los supuestos siguientes:
- 1) si ejercen las atribuciones de una LAPL o una GPL;
 - 2) si llevan a cabo pruebas de pericia o verificaciones de competencia para la renovación de la habilitación de clase o tipo;
 - 3) si están recibiendo instrucción de vuelo;
 - 4) si disponen de una habilitación de ensayos en vuelo expedida de conformidad con el punto FCL.820.».
- 14) El punto FCL.810 se modifica como sigue:
- a) la letra b) se modifica como sigue:
- 1) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
 - «2) realizado un curso de formación en una DTO o en una ATO; el curso deberá completarse en un período de 6 meses e incluir:
 - i) 5 horas de instrucción teórica,
 - ii) 10 horas de instrucción en doble mando en helicóptero, y
 - iii) 5 horas de vuelo nocturno, incluidas al menos 3 horas de instrucción en doble mando, incluidas al menos 1 hora de navegación de travesía y 5 circuitos nocturnos solo; cada circuito deberá incluir un despegue y un aterrizaje.
- El solicitante que sea titular de una IR, o lo haya sido, en un avión o TMG, recibirá como crédito 5 horas para los requisitos establecidos en el punto 2, inciso ii).»;
- 2) se suprime el punto 3;
- b) se añade la nueva letra c) siguiente:
- «c) Autogiros. Si las atribuciones de una GPL van a ejercerse en condiciones VFR de noche, los solicitantes deberán:
- 1) haber completado al menos 50 horas de vuelo como piloto en autogiros tras la emisión de la licencia, incluidas al menos 20 horas como piloto al mando en autogiros y 20 horas de vuelo de travesía;
 - 2) realizado un curso de formación en una DTO o en una ATO; el curso deberá completarse en un período de 6 meses e incluir:
 - i) 5 horas de instrucción teórica,
 - ii) 3 horas de instrucción en doble mando en autogiro, y

- iii) 5 horas de vuelo nocturno, incluidas al menos 3 horas de instrucción en doble mando, incluidas al menos 1 hora de navegación de travesía y 5 circuitos nocturnos solo; cada circuito deberá incluir un despegue y un aterrizaje.

El solicitante que sea titular de una habilitación de vuelo por instrumentos, o lo haya sido, en un avión o helicóptero, recibirá como crédito 2 horas para los requisitos establecidos en el punto 2, inciso ii). El solicitante que sea titular de una habilitación de vuelo nocturno en un avión, helicóptero o TMG recibirá un crédito completo para el elemento especificado en el punto 2, inciso i).».

- 15) En el punto FCL.905.FI, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) una PPL, LAPL y GPL en la categoría de aeronave apropiada;».

- 16) En el punto FCL.910.FI, letra c), se añade el nuevo punto 4 siguiente:

«4) para el FI(G):

- i) 100 horas de instrucción de vuelo en autogiros y, además, haya supervisado al menos 25 vuelos solo,
- ii) en el caso de un FI(G) que también sea titular de un certificado de FI(A) o FI(H) y cumpla el punto 1 o 2, según proceda, 25 horas de instrucción de vuelo en autogiro y, además, haya supervisado al menos 10 vuelos solo de alumnos.».

- 17) El punto FCL.915.FI se modifica como sigue:

a) la parte introductoria de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) en el caso de un FI(A), FI(H) y FI(G), deberá:»;

b) se inserta la nueva letra c bis) siguiente:

«c bis) adicionalmente, para el FI(G), haber completado al menos 150 horas de vuelo en autogiro, de las cuales al menos 100 horas como piloto al mando.».

- 18) El punto FCL.930.FI se modifica como sigue:

a) en la letra b), punto 3), el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) en el caso de un FI(A), (H) y (G), al menos 30 horas de instrucción de vuelo, de las cuales 25 horas serán de instrucción de vuelo en doble mando, de las cuales 5 horas pueden llevarse a cabo en un FFS, un FNPT I o II o un FTD 2/3»;

b) se suprime el punto 4 de la letra b);

c) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Los solicitantes de un certificado FI en otra categoría de aeronaves que sean o hayan sido titulares de un FI(A), (H), (As) o (G) recibirán un crédito de 55 horas para el requisito contemplado en la letra b), punto 2.»;

d) se añaden las nuevas letras d) y e) siguientes:

«d) Los solicitantes de un certificado de FI(G) que sean o hayan sido titulares de un certificado de FI(A), (H) o (As) recibirán un crédito de 15 horas para el requisito de la letra b), punto 3, inciso i), de las cuales un máximo de 10 horas será un crédito para el tiempo de instrucción en doble mando.»;

«e) Se considerará que los solicitantes del certificado de FI que sean o hayan sido titulares de cualquier otro certificado de instructor expedido de conformidad con el presente anexo cumplen los requisitos establecidos en la letra b), punto 1.».

- 19) El punto FCL.940.FI, letra a), se modifica como sigue:

a) en el punto 1, inciso i), se añade la nueva letra C) siguiente:

«C) en el caso de un FI(G), al menos 50 horas de instrucción de vuelo en autogiro como FI o examinadores;»;

b) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) Para al menos una de cada dos revalidaciones en el caso de un FI(A), un FI(H) o un FI(G) o una de cada tres revalidaciones en el caso de un FI(As), los titulares del certificado de FI correspondiente deberán superar una evaluación de competencia de conformidad con el punto FCL.935.».

- 20) En el punto FCL.1005.FE, se añade la nueva letra d) siguiente:
- «d) FE(G). Las atribuciones de un FE para autogiros son llevar a cabo las pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la GPL y para las atribuciones asociadas para las clases y tipos de autogiro, siempre que el FE haya completado al menos 500 horas de vuelo como piloto en autogiros, incluidas al menos 100 horas de instrucción de vuelo, de las cuales hasta 40 horas podrán ser instrucción de vuelo realizada como FI(A) o FI(H).».
- 21) En el punto FCL.1005.FIE, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) FIE(As) y FIE(G). Las atribuciones de un FIE en dirigibles y autogiros consisten en llevar a cabo las evaluaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de certificados de instructor en la categoría de aeronave aplicable, siempre que se sea titular del certificado de instructor adecuado.».
- 22) En el punto FCL.1010.FIE, se añade la nueva letra d) siguiente:
- «d) FIE(G). Los solicitantes de un certificado de FIE para autogiros deberán:
- 1) estar en posesión de un certificado de instructor de FI(G);
 - 2) haber completado 1 000 horas de vuelo como piloto en autogiros, y
 - 3) haber completado al menos 100 horas de vuelo de instrucción a solicitantes de un certificado de FI(G). En el caso de los solicitantes titulares de un certificado FIE(A) o FIE(H), este requisito se reduce a 50 horas.».
- 23) En el apéndice 1, el punto 1 de la sección A se modifica como sigue:
- a) el título del punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. LAPL, PPL y GPL»;
- b) se añade el nuevo punto 1.5 siguiente:
- «1.5. Para la expedición de una GPL, el titular de una licencia de piloto para aviones o helicópteros de conformidad con el presente Reglamento recibirá un crédito completo para los requisitos de instrucción y examen de conocimientos teóricos en las siguientes materias:
- a) Derecho aeronáutico y procedimientos de control del tránsito aéreo;
 - b) factores humanos;
 - c) meteorología;
 - d) comunicación;
 - e) navegación.».

ANEXO II

En el anexo IV (parte MED) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, en el punto MED.A.030, letra c), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

- «2) una licencia de piloto privado (PPL) o una licencia de piloto de autogiro (GPL), el piloto deberá estar en posesión, como mínimo, de un certificado médico de clase 2 válido;».

ANEXO III

En el anexo VI (parte ARA) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, en el apéndice I, la plantilla que sigue a la letra c) se modifica como sigue:

- a) la frase «Esta licencia cumple las normas de la OACI, excepto en lo referente a las atribuciones LAPL y la BIR o cuando vaya acompañada de un certificado médico para licencias LAPL» se sustituye por la frase siguiente:
«Esta licencia cumple las normas de la OACI, excepto en lo referente a las atribuciones LAPL, GPL y la BIR o cuando vaya acompañada de un certificado médico para licencias LAPL»;
- b) la frase «Formulario EASA 141, edición 2» se sustituye por el texto siguiente:
«Formulario EASA 141, edición 3».

ANEXO IV

En el anexo VIII (parte DTO) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, en el punto DTO.GEN.110, letra a), se inserta el nuevo punto 5 siguiente:

«5) para autogiros:

- a) instrucción sobre conocimientos teóricos para la GPL;
 - b) instrucción de vuelo para la GPL;
 - c) formación para atribuciones para clases y tipos de autogiros de un solo piloto;
 - d) formación para vuelo nocturno.».
-