



**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/134**

**z dnia 28 stycznia 2025 r.**

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 w odniesieniu do wprowadzenia licencji pilota wiatrakowców**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 23 ust. 1 i art. 27 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 <sup>(2)</sup> ustanawia wymogi dla pilotów, którzy uczestniczą w eksploatacji statków powietrznych określonych w art. 2 ust. 1 lit. b) ppkt (i) i (ii) rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (2) Trwający rozwój wiatrakowców, które wchodzą w zakres rozporządzenia (UE) 2018/1139 ze względu na maksymalną certyfikowaną masę startową przekraczającą 600 kg, powoduje konieczność uwzględnienia w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 wymogów dotyczących licencjonowania załóg lotniczych odnośnie do pilotów wiatrakowców. Ponieważ opracowanie kompleksowych ram zarobkowej eksploatacji wiatrakowców zajmie więcej czasu, na razie wymogi te powinny dotyczyć wyłącznie przywilejów pilotów niezawodowych.
- (3) Nowe unijne ramy regulacyjne dotyczące licencjonowania załóg lotniczych wiatrakowców powinny, w miarę możliwości, uwzględniać normy i najlepsze praktyki ustanowione w krajowych wymogach dotyczących licencjonowania wiatrakowców, a także przewidywać zaliczenia dla posiadaczy krajowej licencji pilota wiatrakowców przy ubieganiu się o unijną licencję pilota wiatrakowców.
- (4) Aby wesprzeć wdrażanie unijnych wymogów dotyczących licencjonowania unijnych załóg lotniczych wiatrakowców, a w szczególności przyznanie kwalifikacji pierwszym unijnym instruktorom wiatrakowców, osoby ubiegające się o unijną licencję pilota wiatrakowców oraz towarzyszące uprawnienia i certyfikaty powinny mieć możliwość, przez ograniczony czas i pod pewnymi warunkami, uzyskania zaliczeń na podstawie raportów zaliczenia, o ile posiadają odpowiednią krajową licencję na wiatrakowce oraz towarzyszące uprawnienia i certyfikaty lub rozpoczęli szkolenie, aby je uzyskać.
- (5) W przypadku operacji niezarobkowych posiadacze unijnych licencji pilota wiatrakowców powinni być zobowiązani do posiadania takiego samego orzeczenia lotniczo-lekarskiego jak piloci turystyczni innych kategorii statków powietrznych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011.
- (6) W razie potrzeby należy dostosować wymogi dotyczące właściwych organów i organizacji szkoleniowych, tak aby obejmowały one szkolenia i licencjonowanie pilotów wiatrakowców.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 1178/2011.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/2021-07-25>.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 04/2024 <sup>(3)</sup> Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Licencje pilota niezgodne z JAR, w tym wszelkie towarzyszące uprawnienia, certyfikaty, upoważnienia lub kwalifikacje, wydane lub uznane przez państwo członkowskie przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia, podlegają konwersji na licencje zgodne z częścią FCL przez państwo członkowskie, które wydało daną licencję. Na zasadzie odstępstwa od niniejszego ustępu do licencji pilota wiatrakowców stosuje się art. 4 g.”;

- 2) dodaje się art. 4 g w brzmieniu:

„Artykuł 4g

#### **Szczegółowe wymagania dla osób ubiegających się o licencję pilota wiatrakowców**

1. Do dnia 18 lutego 2028 r. kandydaci, którzy posiadają licencję pilota wiatrakowców oraz towarzyszące jej uprawnienia i certyfikaty wydane zgodnie z krajowymi wymogami dotyczącymi licencjonowania załóg lotniczych wiatrakowców lub którzy rozpoczęli szkolenie zgodnie z tymi wymogami, otrzymują zaliczenie na potrzeby uzyskania licencji pilota wiatrakowców oraz towarzyszących uprawnień i certyfikatów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, na podstawie raportu zaliczenia sporządzonego przez państwo członkowskie w porozumieniu z EASA. Raport zaliczenia musi być zgodny z art. 9 ust. 3.
2. Sporządzając raport zaliczenia zgodnie z ust. 1, państwa członkowskie:
- a) zaliczają wyłącznie czas lotu, który kandydaci wykonali na wiatrakowcach o maksymalnej masie startowej co najmniej 450 kg;
- b) do celów wydania licencji pilota wiatrakowców zgodnie z niniejszym rozporządzeniem zaliczają wyłącznie czas lotu, który nie przekracza czasu, który można by zaliczyć zgodnie z pkt FCL.210.G lit. c) załącznika I. W takich przypadkach kandydat musi ukończyć dodatkowe szkolenie w powietrzu w zatwierdzonej organizacji szkolenia (ATO) lub w zadeklarowanej organizacji szkolenia (DTO) na wiatrakowcu, który został certyfikowany zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie, zanim zostanie skierowany na egzamin praktyczny.”;
- 3) w załączniku I (część FCL) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 4) w załączniku IV (część MED) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 5) w załączniku VI (część ARA) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
- 6) w załączniku VIII (część DTO) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia.

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

*Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 18 lutego 2026 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 28 stycznia 2025 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

## ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w pkt FCL.010 dodaje się definicję w brzmieniu:

„wiatrakowiec» oznacza typ wiroplatu wytwarzający siłę nośną w wyniku oddziaływania powietrza z maksymalnie dwoma swobodnie obracającymi się wirnikami o osiach zasadniczo pionowych.”;

- 2) w pkt FCL.025 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) Jeżeli osoba wnioskująca o wydanie licencji pilota lekkich statków powietrznych (LAPL), licencji pilota turystycznego (PPL), podstawowego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (BIR) lub licencji pilota wiatrakowców (GPL) nie zaliczy jednego z testów wiedzy teoretycznej w czterech podejściach, bądź jeżeli nie zaliczy wszystkich testów w okresie, o którym mowa w lit. b) pkt 2, musi ponownie przystąpić do całego zestawu testów egzaminacyjnych z wiedzy teoretycznej.”;

- b) lit. c) pkt 1 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) w przypadku wydania licencji pilota lekkich statków powietrznych, licencji pilota turystycznego lub licencji pilota wiatrakowców, przez okres 24 miesięcy”;

- 3) w pkt FCL.035 lit. a) dodaje się nowy ppkt 5 w brzmieniu:

„5) Wszystkie godziny lotu na wiatrakowcach, które są objęte zakresem załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/1139 i których maksymalna certyfikowana masa startowa wynosi co najmniej 450 kg, zalicza się w całości na poczet ukończenia 12 godzin czasu lotu oraz 12 startów i lądowań zgodnie z pkt FCL.240.G lit. a), ale nie zalicza się ich na poczet wymogu określonego w pkt FCL.240.G lit. a) pkt 1 ppkt (ii).”;

- 4) pkt FCL.055 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Przepisy ogólne. Piloci samolotów, śmigłowców, pionowzlotów, sterowców i wiatrakowców, od których wymaga się posługiwania radiotelefonem, nie mogą korzystać z przywilejów wynikających z ich licencji i uprawnień, jeżeli ich licencja nie zawiera potwierdzenia biegłości posługiwania się językiem angielskim lub językiem używanym w łączności radiowej podczas lotu. Potwierdzenie wskazuje język, stopień biegłości oraz termin ważności i jest uzyskiwane zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ. Minimalnym akceptowalnym poziomem biegłości jest poziom operacyjny (poziom 4) zgodnie z dodatkiem 2 do niniejszego załącznika.”;

- 5) w pkt FCL.060 lit. b) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„b) Samoloty, śmigłowce, pionowzloty, sterowce, statki powietrzne zdolne do wykonywania lotów VTOL (VCA) i wiatrakowce. Pilot nie może wykonywać lotów na statku powietrznym w zarobkowym transporcie lotniczym ani w celu przewozu pasażerów.”;

- 6) tytuł podczęści C otrzymuje brzmienie:

„PODCZĘŚĆ C – LICENCJA PILOTA TURYSTYCZNEGO (PPL) I LICENCJA PILOTA WIATRAKOWCÓW (GPL)”;

- 7) pkt FCL.200 otrzymuje brzmienie:

**„FCL.200 Minimalny wiek**

Osoba ubiegająca się o licencję PPL lub GPL musi mieć ukończone 17 lat.”;

- 8) pkt FCL.205 otrzymuje brzmienie:

**„FCL.205 Warunki**

- a) Osoba ubiegająca się o wydanie licencji PPL musi spełniać wymagania dotyczące uprawnień na klasę lub typ statku powietrznego wykorzystanego do przeprowadzenia egzaminu praktycznego określone w podczęści H.
- b) Osoba ubiegająca się o wydanie licencji GPL musi spełniać wymagania dotyczące klasy lub typu statku powietrznego wykorzystanego do przeprowadzenia egzaminu praktycznego.”;

- 9) pkt FCL.210 otrzymuje brzmienie:

**„FCL.210 Szkolenie**

- a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL lub GPL musi ukończyć szkolenie w ATO lub DTO.
- b) Szkolenie to musi obejmować szkolenie z wiedzy teoretycznej oraz szkolenie w powietrzu, odpowiednie do przywilejów wynikających z licencji PPL lub GPL, o którą ubiega się dana osoba.

- c) Szkolenie z wiedzy teoretycznej i szkolenie w powietrzu można ukończyć w DTO lub ATO innej niż ta, w której kandydat rozpoczął swoje szkolenie.”;
- 10) w pkt FCL.215 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:  
„Osoba ubiegająca się o licencję PPL lub GPL musi wykazać podczas egzaminów, że posiada wiedzę teoretyczną odpowiednią dla nadawanych przywilejów w zakresie następujących przedmiotów.”;
- 11) pkt FCL.235 lit. a) otrzymuje brzmienie:  
„a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL lub GPL musi podczas egzaminu praktycznego wykazać umiejętność pełnienia funkcji pilota dowódcy statku powietrznego odpowiedniej kategorii, demonstrując stosowne procedury i wykonując manewry ze stopniem kompetencji odpowiadającym nadawanym przywilejom.”;
- 12) dodaje się sekcję 5 w brzmieniu:

„SEKCJA 5

### **Licencja GPL – wymagania szczegółowe**

#### **FCL.205.G GPL – przywileje**

- a) Przywileje posiadacza licencji GPL obejmują wykonywanie czynności pilota dowódcy wiatrakowca:
- 1) bez wynagrodzenia w operacjach niezarobkowych;
  - 2) w zakresie przewozu pasażerów wyłącznie po wykonaniu 10 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy wiatrakowca po wydaniu licencji.
- b) Niezależnie od lit. a) ppkt 1 powyżej, posiadacz licencji GPL z przywilejami instruktora lub egzaminatora może otrzymywać wynagrodzenie za:
- 1) prowadzenie szkolenia w powietrzu w zakresie licencji GPL;
  - 2) przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie licencji GPL;
  - 3) szkolenie, egzaminowanie i sprawdzanie uprawnień i przywilejów związanych z licencją instruktora lub egzaminatora, stosownie do przypadku.
- c) Posiadacze licencji GPL korzystają z przywilejów wynikających z tej licencji wyłącznie wówczas, gdy spełniają wymagania dotyczące bieżącej praktyki, a ich orzeczenie lekarskie, odpowiednie do wykorzystywanych przywilejów, pozostaje ważne.

#### **FCL.210.G GPL – wymagane doświadczenie i zaliczenia**

- a) Osoba ubiegająca się o licencję GPL musi zaliczyć 35 godzin szkolenia w powietrzu na wiatrakowcach, z czego 5 godzin można zaliczyć na FSTD, w tym co najmniej:
- 1) 20 godzin szkolenia w powietrzu z instruktorem; oraz
  - 2) 8 godzin czasu samodzielnego lotu pod nadzorem, w tym co najmniej 4 godziny czasu samodzielnego lotu nawigacyjnego, z czego co najmniej jeden lot nawigacyjny na odległość co najmniej 150 km (80 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu.
- b) Zaliczanie Kandydat posiadający licencję pilota na inną kategorię statku powietrznego, z wyjątkiem balonów, uzyskuje zaliczenie 10 % całkowitego czasu lotu w charakterze pilota dowódcy takiego statku powietrznego, do maksymalnie 10 godzin. W żadnym przypadku nie udziela się zaliczeń wymogów określonych w lit. a) ppkt 2.
- c) Kandydat posiadający wcześniejsze doświadczenie jako pilot dowódca na wiatrakowcach o maksymalnej masie startowej co najmniej 450 kg może uzyskać zaliczenie tego doświadczenia na poczet wymogów określonych w lit. a). Decyzję o zakresie takiego zaliczenia podejmuje DTO lub ATO, w której kandydat ten przechodzi szkolenie, na podstawie wstępnego lotu sprawdzającego, jednak w żadnym przypadku takie zaliczenie nie może przekroczyć żadnego z poniższych zakresów:
- 1) łącznego czasu lotu w charakterze pilota dowódcy;
  - 2) 50 % liczby godzin wymaganej w lit. a).

W żadnym przypadku nie udziela się zaliczeń wymogów określonych w lit. a) ppkt 2.

**FCL.235.G GPL – przywileje na klasy, typy i warianty wiatrakowców**

- a) Do celów licencjonowania pilota wiatrakowców zgodnie z niniejszym załącznikiem wiatrakowce klasyfikuje się według następujących klas i typów:
- 1) klasa wiatrakowców jednośmigłowych (SPG): Wiatrakowce z załogą jednoosobową, których jedyną centralną jednostką napędową jest obsługiwana za pomocą jednego sterownika ciągu i napędzana przez którykolwiek z następujących typów silników:
    - a) układ tłokowy silnika, który, jeżeli tak określono w wyniku procesu certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, może składać się z więcej niż jednego silnika tłokowego;
    - b) układ silnika napędzany energią elektryczną, który, jeżeli tak określono w wyniku procesu certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, może składać się z więcej niż jednego silnika elektrycznego;
    - c) jeżeli tak określono w wyniku procesu certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, hybrydowy układ silnika składający się z silników tłokowych i elektrycznych;
  - 2) typy wiatrakowców, które wymagają przywilejów na dany typ, jak określono w wyniku procesu certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.
- b) Osobie ubiegającej się o licencję GPL przyznaje się przywileje na klasę lub typ wiatrakowców, na których przeprowadzono egzamin praktyczny. W celu rozszerzenia przywilejów na inną klasę lub typ posiadacz licencji GPL musi zaliczyć na tej innej klasie lub tym innym typie wszystkie poniższe wymogi:
- 1) o ile w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 nie określono inaczej, w stosownych przypadkach 3 godziny szkolenia w powietrzu, w tym:
    - (i) 10 startów i lądowań z instruktorem; oraz
    - (ii) 10 samodzielnych startów i lądowań pod nadzorem;
  - 2) egzamin praktyczny w celu wykazania się odpowiednim poziomem umiejętności praktycznych na nowej klasie lub nowym typie. W trakcie tego egzaminu kandydat musi również zademonstrować egzaminatorowi, że posiada odpowiednią wiedzę teoretyczną o tej klasie lub tym typie statku powietrznego w zakresie następujących przedmiotów:
    - (i) procedury operacyjne;
    - (ii) wykonywanie i planowanie lotu;
    - (iii) ogólna wiedza o statku powietrznym.
- c) W celu rozszerzenia swoich przywilejów na inny wariant w ramach danej klasy lub typu pilot przechodzi szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze. W stosownych przypadkach szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze musi być zgodne z danymi dotyczącymi zgodności operacyjnej ustalonymi zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012. Szkolenie w różnicach zostaje wpisane do książki lotów pilota lub do równoważnego dokumentu i potwierdzone podpisem instruktora. Przy rozszerzaniu przywilejów na klasę SPG o wariant z innym typem silnika, jak określono w lit. a) ppkt 1, szkolenie w różnicach obejmuje szkolenie w powietrzu z instruktorem i szkolenie teoretyczne, które w odniesieniu do tego innego typu silnika i powiązanych systemów powietrznych obejmuje co najmniej wszystkie następujące przedmioty:
- 1) procedury operacyjne;
  - 2) wykonywanie i planowanie lotu;
  - 3) ogólna wiedza o statku powietrznym.

**FCL.240.G GPL – wymagania dotyczące bieżącej praktyki**

- a) Posiadacz licencji GPL może korzystać z wynikających z niej przywilejów na daną klasę lub dany typ, tylko jeżeli w ciągu poprzedzających 2 lat, jako pilot wiatrakowca odpowiedniej klasy lub typu, spełnił jeden z poniższych warunków:
- 1) wykonał co najmniej 12 godzin czasu lotu jako pilot dowódca lub szkolenia w powietrzu z instruktorem bądź samodzielnego lotu pod nadzorem instruktora, w tym:
    - (i) 12 startów i lądowań;

- (ii) w sposób wymagany przez instruktora szkolenie odświeżające trwające co najmniej 1 godzinę całkowitego czasu lotu z instruktorem, który wybiera te ćwiczenia w locie, które umożliwiają kandydatowi odświeżenie jego kompetencji w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego oraz stosowania procedur przewidzianych w warunkach normalnych, anormalnych i awaryjnych;
  - 2) zaliczył przed egzaminatorem kontrolę umiejętności w zakresie GPL. Program kontroli umiejętności musi się opierać na egzaminie praktycznym na licencję GPL.
  - b) Posiadacze licencji GPL z przywilejami na klasę SPG, którzy zgodnie z pkt FCL.235.G lit. c) rozszerzyli swoje przywileje na wariant z innym typem silnika, jak określono w pkt FCL.235.G lit. a), ale w ciągu ostatnich 2 lat nie wykonali lotu na tym wariantcie, przed korzystaniem z przywilejów związanych z tym wariantem, muszą spełnić jeden z poniższych warunków:
    - 1) przejść dalsze szkolenie w różnicach zgodnie z pkt FCL.235.G lit. c);
    - 2) przejść kontrolę umiejętności;
    - 3) przejść szkolenie odświeżające zgodnie z lit. a) pkt 1 ppkt (ii).
  - c) Loty z instruktorem i loty samodzielne pod nadzorem, o których mowa w formule wprowadzającej w lit. a) pkt 1, szkolenie odświeżające, o którym mowa w lit. a) pkt 1 ppkt (ii) i lit. b) pkt 3, oraz kontrola umiejętności, o której mowa w lit. a) pkt 2 i lit. b) pkt 2, zostają wpisane do książki lotów pilota lub do równoważnego dokumentu i potwierdzone podpisem instruktora lub egzaminatora, stosownie do przypadku.”;
- 13) pkt FCL.700 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Posiadacz licencji pilota wykonuje czynności pilota statku powietrznego tylko wtedy, gdy posiada ważne uprawnienia na odpowiednią klasę lub typ statku powietrznego, chyba że ma zastosowanie którykolwiek z poniższych przypadków:
- 1) korzysta z przywilejów wynikających z licencji LAPL lub GPL;
  - 2) jest w trakcie egzaminów praktycznych lub kontroli umiejętności w celu wznowienia uprawnień na klasę lub typ;
  - 3) jest w trakcie szkolenia w powietrzu;
  - 4) posiada uprawnienie pilota doświadczalnego wydane zgodnie z pkt FCL.820.”;
- 14) w pkt FCL.810 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- 1) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) musi ukończyć szkolenie w DTO lub ATO. Szkolenie musi być ukończone w ciągu 6 miesięcy i musi obejmować:

    - (i) 5 godzin wykładów z wiedzy teoretycznej;
    - (ii) 10 godzin czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem na śmigłowcach; oraz
    - (iii) 5 godzin czasu lotu w nocy, w tym co najmniej 3 godziny szkolenia z instruktorem, z czego co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego i 5 samodzielnych kręgów w nocy. Każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie.

Kandydatowi, który posiada lub posiadał uprawnienie IR na samolot lub motoszybowiec turystyczny, zalicza się 5 godzin na poczet wymogu określonego w pkt 2 ppkt (ii) powyżej.”;
  - 2) uchyla się pkt 3;
- b) dodaje się lit. c) w brzmieniu:
- „c) Wiatrakowce. Aby korzystać z przywilejów wynikających z licencji GPL w warunkach VFR w nocy, kandydat:
- 1) musi wykonać, po wydaniu licencji, co najmniej 50 godzin czasu lotu w charakterze pilota wiatrakowca, w tym co najmniej 20 godzin w charakterze pilota dowódcy wiatrakowca i 20 godzin lotów nawigacyjnych;
  - 2) musi ukończyć szkolenie w DTO lub ATO. Szkolenie musi być ukończone w ciągu 6 miesięcy i musi obejmować:
- (i) 5 godzin wykładów z wiedzy teoretycznej;
  - (ii) 3 godziny czasu szkolenia według wskazań przyrządów z instruktorem na wiatrakowcach; oraz

- (iii) 5 godzin czasu lotu w nocy, w tym co najmniej 3 godziny szkolenia z instruktorem, z czego co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego i 5 samodzielnych kręgów w nocy; każdy krąg powinien obejmować start i lądowanie.

Kandydatowi, który posiada lub posiadał uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów na samolot lub śmigłowiec, zalicza się 2 godziny na poczet wymogu określonego w pkt 2 ppkt (ii) powyżej. Kandydat, który posiada uprawnienie do wykonywania lotów nocnych na samolocie, śmigłowcu lub motoszybowcu turystycznym, uzyskuje pełne zaliczenie na poczet elementu określonego w pkt 2 ppkt (i).”;

- 15) pkt FCL.905.FI lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) licencji PPL, LAPL i GPL na odpowiednią kategorię statku powietrznego;”;

- 16) w pkt FCL.910.FI lit. c) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) w przypadku certyfikatu FI(G):

- (i) 100 godzin szkolenia w powietrzu na wiatrakowcach oraz, dodatkowo, po nadzorowaniu co najmniej 25 samodzielnych lotów;
- (ii) w przypadku instruktora FI(G), który posiada również certyfikat FI(A) lub FI(H) i stosownie do przypadku spełnia wymagania pkt 1 lub pkt 2, 25 godzin szkolenia w powietrzu na wiatrakowcach oraz, dodatkowo, po nadzorowaniu co najmniej 10 samodzielnych lotów wykonanych przez uczniów-pilotów.”;

- 17) w pkt FCL.915.FI wprowadza się następujące zmiany:

- a) w lit. a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„a) w przypadku certyfikatu FI(A), FI(H) oraz FI(G).”;

- b) dodaje się literę ca) w brzmieniu:

„ca) dodatkowo, w przypadku certyfikatu FI(G), wykonać co najmniej 150 godzin czasu lotu na wiatrakowcach, z czego co najmniej 100 godzin w charakterze pilota dowódcy.”;

- 18) w pkt FCL.930.FI wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. b) pkt 3 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) w przypadku FI(A), (H) oraz (G), co najmniej 30 godzin szkolenia w powietrzu, w tym 25 godzin szkolenia w powietrzu z instruktorem, z czego 5 godzin można wykonać na symulatorze FFS, urządzeniu FNPT I lub II bądź FTD 2/3.”;

- b) uchyla się lit. b) pkt 4;

- c) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Osobom ubiegającym się o certyfikat FI na inną kategorię statków powietrznych, które posiadają lub posiadały certyfikat FI(A), (H), (As) lub (G), zalicza się 55 godzin na poczet wymogu określonego w lit. b) pkt 2.”;

- d) dodaje się lit. d) i e) w brzmieniu:

„d) Kandydat ubiegający się o certyfikat FI(G), który posiada lub posiadał certyfikat FI(A), (H) lub (As), uzyskuje zaliczenie 15 godzin na poczet wymogu określonego w lit. b) pkt 3 ppkt (i), z czego maksymalnie 10 godzin stanowi zaliczenie czasu szkolenia z instruktorem.

„e) Osobę ubiegającą się o certyfikat FI, która posiada lub posiadała jakiegokolwiek inny certyfikat instruktora wydany zgodnie z niniejszym załącznikiem, uznaje się za spełniającą wymogi określone w lit. b) pkt 1.”;

- 19) w pkt FCL.940.FI lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pkt 1 ppkt (i) dodaje się lit. C) w brzmieniu:

„C) w przypadku certyfikatu FI(G), co najmniej 50 godzin szkolenia w powietrzu na wiatrakowcach jako instruktorzy FI lub egzaminatorzy.”;

- b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) Co najmniej przy co drugim przedłużeniu ważności FI(A), FI(H) lub FI(G), bądź przy co trzecim przedłużeniu ważności FI(As) posiadacz danego certyfikatu FI musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935.”;



- 20) w pkt FCL.1005.FE dodaje się lit. d) w brzmieniu:
- „d) FE(G). Przywileje pilota egzaminatora wiatrakowcowego obejmują przeprowadzanie egzaminów praktycznych i kontroli umiejętności w zakresie licencji GPL i towarzyszących przywilejów na klasy i typy wiatrakowców, pod warunkiem że ukończył co najmniej 500 godzin czasu lotu w charakterze pilota wiatrakowców, w tym co najmniej 100 godzin szkolenia w powietrzu, z czego do 40 godzin może być szkoleniem w powietrzu w charakterze instruktora FI(A) lub FI(H).”;
- 21) pkt FCL.1005.FIE lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) FIE(As) i FIE(G). Przywileje egzaminatora FIE na sterowce i wiatrakowce obejmują przeprowadzanie ocen kompetencji na potrzeby wydawania, przedłużania lub wznowiania certyfikatu instruktora na odpowiednią kategorię statku powietrznego, o ile posiada on odpowiedni certyfikat instruktora.”;
- 22) w pkt FCL.1010.FIE dodaje się lit. d) w brzmieniu:
- „d) FIE(G). Osoba ubiegająca się o certyfikat FIE na wiatrakowce musi:
- 1) posiadać certyfikat instruktora FI(G);
  - 2) wykonać 1 000 godzin czasu lotu w charakterze pilota wiatrakowców; oraz
  - 3) wykonać co najmniej 100 godzin czasu lotu instruktorskiego w szkoleniu kandydatów do certyfikatu FI(G). W przypadku kandydatów posiadających certyfikat FIE(A) lub FIE(H) wymóg ten skraca się do 50 godzin.”;
- 23) w dodatku 1 sekcja A pkt 1 wprowadza się następujące zmiany:
- a) nagłówek pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Licencje LAPL, PPL i GPL”;
- b) dodaje się pkt 1.5 w brzmieniu:
- „1.5. W przypadku wydawania licencji GPL posiadacz licencji pilota na samoloty lub śmigłowce zgodnie z niniejszym rozporządzeniem uzyskuje pełne zaliczenie wymogów dotyczących szkolenia teoretycznego i egzaminu teoretycznego z następujących przedmiotów:
- a) prawo lotnicze i procedury ATC,
  - b) człowiek – możliwości i ograniczenia,
  - c) meteorologia,
  - d) łączność,
  - e) nawigacja.”.

## ZAŁĄCZNIK II

W załączniku IV (część MED) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 w pkt MED.A.030 lit. c) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) wynikających z licencji pilota turystycznego (PPL) lub licencji pilota wiatrakowców (GPL), pilot musi posiadać przynajmniej ważne orzeczenie lekarskie 2. klasy;”.

---

## ZAŁĄCZNIK III

W załączniku VI (część ARA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 w dodatku I we wzorze określonym w lit. c) wprowadza się następujące zmiany:

- a) zdanie: „Niniejsza licencja jest zgodna z normami ICAO, z wyjątkiem przywilejów wynikających z licencji LAPL i z uprawnienia BIR lub gdy towarzyszy jej orzeczenie lekarskie na potrzeby LAPL”, otrzymuje brzmienie:  
„Niniejsza licencja jest zgodna z normami ICAO, z wyjątkiem przywilejów wynikających z licencji LAPL, GPL i z uprawnienia BIR lub gdy towarzyszy jej orzeczenie lekarskie na potrzeby LAPL”;
- b) wyrażenie „Formularz 141 EASA Wydanie 2” zastępuje się wyrażeniem w brzmieniu:  
**„Formularz 141 EASA, wydanie 3”.**

## ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku VIII (część DTO) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 w pkt DTO.GEN.110 lit. a) dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) w odniesieniu do wiatrakowców:

- a) szkolenie teoretyczne na potrzeby uzyskania GPL;
  - b) szkolenie w powietrzu na potrzeby uzyskania GPL;
  - c) szkolenie na potrzeby uzyskania przywilejów na klasy i typy wiatrakowców z załogą jednoosobową;
  - d) szkolenie na uprawnienie do wykonywania lotów nocnych.”.
-