

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2021/2227 DE LA COMISIÓN
de 14 de diciembre de 2021

por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 en lo que respecta a los requisitos para las operaciones todo tiempo y para el entrenamiento para las habilitaciones de vuelo por instrumentos y de tipo en helicópteros

(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 anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos en materia de entrenamiento, pruebas y verificación en relación con las licencias de piloto, incluidos los requisitos para obtener las atribuciones para realizar aproximaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) hasta alturas de decisión inferiores a 200 pies, y los requisitos del entrenamiento para las habilitaciones de vuelo por instrumentos y de tipo en helicópteros.
- (2) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽³⁾ establece disposiciones de aplicación para las operaciones aéreas, e incluye el requisito de que los operadores realicen entrenamientos y verificaciones periódicos a sus tripulaciones. Ese Reglamento se está modificando para que refleje las normas más recientes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre las operaciones todo tiempo. Las modificaciones del Reglamento (UE) n.º 965/2012 tienen por objetivo crear un marco global para las aproximaciones IFR de baja visibilidad, incluidos los aspectos relacionados con el entrenamiento de los pilotos. Por tanto, los requisitos que se refieran a las aproximaciones IFR de baja visibilidad en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 deben suprimirse o, en caso necesario, sustituirse por referencias al Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (3) Dado que actualmente se están certificando helicópteros monomotor también para operar en IFR, deben revisarse los requisitos de las habilitaciones de vuelo por instrumentos para helicópteros a fin de que sean más pertinentes para los nuevos tipos de helicópteros y ofrezcan mayor flexibilidad en cuanto a su uso. La habilitación de vuelo por instrumentos para helicópteros y el entrenamiento correspondiente deben concebirse para incluir el vuelo por instrumentos tanto en helicópteros monomotor como multimotor, de modo que deje de ser necesario un entrenamiento adicional para pasar de una habilitación de vuelo por instrumentos para helicópteros monomotor a otra para helicópteros multimotor.
- (4) En la actualidad, las disposiciones más exigentes de la Parte FCL relativas al entrenamiento de pilotos para helicópteros multipiloto se aplican también a las operaciones multipiloto en helicópteros certificados para operaciones con un solo piloto. Como consecuencia de esa carga adicional, casi todas las operaciones de helicópteros con helicópteros certificados para un solo piloto se llevan a cabo en forma de operaciones con un solo piloto, a menos que sea imperativo realizar una operación multipiloto debido a exigencias operacionales. Por consiguiente, se pierde el beneficio para la seguridad que supone volar con un copiloto. Para evitarlo, deben revisarse los requisitos y las atribuciones para las operaciones multipiloto en helicópteros a fin de ofrecer más flexibilidad. Deben establecerse los requisitos adecuados para permitir operaciones multipiloto seguras en helicópteros de un solo piloto.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽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).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

- (5) Debido a que, hasta ahora, solo se han utilizado helicópteros multimotor para vuelos de helicóptero en IFR, las habilitaciones de vuelo por instrumentos existentes para helicópteros se han obtenido en helicópteros multimotor. Por esta razón, y teniendo en cuenta que los helicópteros monomotor podrán usarse en IFR, deben establecerse disposiciones transitorias para garantizar que los pilotos que poseen actualmente habilitaciones de vuelo por instrumentos para helicópteros puedan utilizar la atribución de vuelo asociada tanto en helicópteros monomotor como multimotor.
- (6) Las organizaciones de formación deben disponer de tiempo suficiente para adaptar sus programas de formación.
- (7) El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 también debe modificarse para corregir algunas referencias cruzadas obsoletas o incorrectas, y para aclarar determinadas disposiciones.
- (8) La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea ha elaborado un proyecto de disposiciones de aplicación y lo ha presentado a la Comisión con el Dictamen n.º 02/2021 (*) de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), 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 de conformidad con el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 queda modificado como sigue:

- 1) El artículo 4 *quater* se modifica como sigue:
 - a) en el apartado 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) seguirán teniendo derecho a recibir la revalidación o renovación de su EIR, de conformidad con el punto FCL.825, letra g), del anexo I (Parte FCL);»;
 - b) en el apartado 1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) tendrán derecho a recibir crédito en forma de reconocimiento completo a efectos de los requisitos de formación establecidos en el punto FCL.835, letra c), apartado 2, incisos i) y iii), del anexo I (Parte FCL) cuando soliciten la expedición de una habilitación de vuelo por instrumentos básica (BIR) de conformidad con el punto FCL.835 del anexo I (Parte FCL), y»;
 - c) en el apartado 1, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) seguirán teniendo derecho a recibir crédito en forma de reconocimiento completo, tal como se establece para los titulares de EIR en el anexo I (Parte FCL).».
- 2) Se inserta el artículo 4 *quinquies* siguiente:

«Artículo 4 *quinquies*

Medidas transitorias para las atribuciones de la habilitación de vuelo por instrumentos para helicópteros monomotor

Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto FCL.630.H del anexo I (Parte FCL) del presente Reglamento, se aplicará todo lo siguiente:

1. Las habilitaciones de vuelo por instrumentos para helicópteros [IR(H)] expedidas de conformidad con el anexo I (Parte FCL) del presente Reglamento antes del 30 de octubre de 2022 se considerarán IR(H) tanto para helicópteros monomotor como multimotor y se volverán a expedir como IR(H) con esas características cuando se reexpida una licencia de piloto de helicóptero por razones administrativas.
2. A los solicitantes que iniciaran, antes del 30 de octubre de 2022, el entrenamiento para una IR(H) para helicópteros monomotor o multimotor se les permitirá completar ese entrenamiento y, en tal caso, se les expedirá una IR(H) tanto para helicópteros monomotor como multimotor.».

(*) <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

3) Se inserta el artículo 4 *sexies* siguiente:

«Artículo 4 *sexies*

Medidas transitorias para el entrenamiento, las pruebas y las verificaciones relacionadas con operaciones multipiloto en helicópteros de un solo piloto

1. Los Estados miembros podrán tomar la decisión de expedir atribuciones específicas para llevar a cabo entrenamientos, pruebas de pericia y verificaciones de competencia en operaciones multipiloto en helicópteros de un solo piloto a los solicitantes que cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) ser titulares de un certificado de instructor o examinador, según proceda, expedido de conformidad con el anexo I (Parte FCL) del presente Reglamento, incluidas las atribuciones para instruir o examinar, según proceda, en el tipo de helicóptero pertinente;
- b) haber completado el curso de formación especificado en el punto FCL.735.H de la Parte FCL;
- c) tener experiencia en operaciones multipiloto en helicópteros a un nivel que la autoridad competente del Estado miembro en cuestión considere aceptable.

2. Las atribuciones expedidas de conformidad con el apartado 1 serán válidas hasta el 30 de octubre de 2025. Para revalidar las atribuciones, los solicitantes deberán cumplir los requisitos de experiencia para las atribuciones de instructor y examinador relativas a operaciones multipiloto en helicópteros de un solo piloto, como se establece en la Parte FCL.»

4) En el artículo 10 *bis*, se añade el apartado 6 siguiente:

«6. Las organizaciones de formación de pilotos que impartan formación para las IR(H) adaptarán su programa de formación para que sea conforme con el anexo I a más tardar el 30 de octubre de 2023.»

5) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

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 30 de octubre de 2022. No obstante, el punto 1 del artículo 1 será aplicable a partir de la fecha de entrada en vigor.

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

Hecho en Bruselas, el 14 de diciembre de 2021.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

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

- 1) El punto FCL.010 se modifica como sigue:
 - a) la definición de «operación multipiloto» se sustituye por la siguiente:

«Operación multipiloto»: operación que requiere al menos dos pilotos que usan técnicas de cooperación de la tripulación en una aeronave multipiloto o una aeronave de un solo piloto.»;
 - b) la definición de «aeronave multipiloto» se sustituye por la siguiente:

«Aeronave multipiloto»:

 - para aviones, significa aviones certificados para operar con una tripulación mínima de al menos dos pilotos;
 - para helicópteros, dirigibles y aeronaves de despegue vertical, significa una aeronave que está certificada para operar con una tripulación mínima de al menos dos pilotos o que requiere ser operada por al menos dos pilotos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.»;
 - c) la definición de «aeronave de un solo piloto» se sustituye por la siguiente:

«Aeronave de un solo piloto»:

 - para aviones, significa una aeronave certificada para ser operada por un piloto;
 - para helicópteros, dirigibles y aeronaves de despegue vertical, significa una aeronave que está certificada para ser operada por un piloto y que no requiere ser operada por al menos dos pilotos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.».
- 2) En el punto FCL.060, letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) como piloto al mando o copiloto a menos que haya llevado a cabo, en los 90 días anteriores, al menos 3 despegues, aproximaciones y aterrizajes como piloto volando en una aeronave del mismo tipo o clase o un FFS que represente dicho tipo o clase. Los 3 despegues y aterrizajes deben llevarse a cabo en operaciones multipiloto o con un solo piloto, dependiendo de las atribuciones del piloto, y».
- 3) El punto FCL.510.H se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.510.H ATPL(H)-Requisitos previos, experiencia y reconocimiento de crédito

Los solicitantes de una ATPL(H):

- a) deberán ser titulares de una CPL(H);
- b) deberán haber recibido instrucción en MCC de conformidad con el punto FCL.735.H;
- c) deberán haber completado como piloto de helicópteros un mínimo de 1 000 horas de vuelo, incluidas al menos:
 - 1) 350 horas en operaciones multipiloto en helicópteros;
 - 2) i) 250 horas como piloto al mando, o
ii) 100 horas como piloto al mando y 150 horas como piloto al mando bajo supervisión, o
iii) 250 horas como piloto al mando bajo supervisión en helicópteros multipiloto. En este caso, las atribuciones de la ATPL(H) estarán limitadas solo a operaciones multipiloto, hasta que se hayan completado 100 horas como piloto al mando;
 - 3) 200 horas de vuelo de travesía de las cuales al menos 100 horas serán como piloto al mando o como piloto al mando bajo supervisión;
 - 4) 30 horas de tiempo de instrumentos de las cuales no más de 10 horas pueden ser tiempo de instrumentos en tierra, y
 - 5) 100 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.

De las 1 000 horas, un máximo de 100 horas podrá haberse completado en un FSTD, de las cuales no más de 25 horas pueden completarse en un FNPT.

- d) Se reconocerá como crédito hasta el 50 % del tiempo de vuelo en aviones para los requisitos de tiempo de vuelo de la letra c).
 - e) La experiencia requerida en la letra c) se realizará antes de llevar a cabo la prueba de pericia para la ATPL(H).
 - f) Los solicitantes de una ATPL(H) recibirán crédito en forma de reconocimiento completo a efectos del requisito establecido en la letra b) cuando cumplan lo dispuesto en el punto FCL.720.H, letra a), punto 2, inciso ii) y, además, hayan recibido formación en una ATO a fin de alcanzar el estándar necesario para completar con éxito el curso a que se refiere el punto FCL.735.H.».
- 4) El punto FCL.605 se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.605 IR-Atribuciones y condiciones

a) Atribuciones

Las atribuciones de los titulares de una IR son para volar aeronaves en IFR, incluidas las operaciones PBN, con una altura de decisión mínima de:

- 1) no menos de 200 pies (60 m);
- 2) menos de 200 pies (60 m), siempre que estén autorizados a hacerlo de conformidad con el anexo V (parte SPA) del Reglamento (UE) n.º 965/2012.

b) Condiciones

- 1) Los titulares de una IR ejercerán sus atribuciones de acuerdo con las condiciones establecidas en el apéndice 8 del presente anexo.
- 2) Para ejercer las atribuciones como piloto al mando en IFR en operaciones multipiloto en helicópteros, los titulares de una IR(H) deberán tener al menos 70 horas de tiempo de instrumentos de las cuales hasta 30 horas podrán ser tiempo de instrumentos en tierra.».

- 5) El punto FCL.620 IR se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.620 IR-Prueba de pericia

Los solicitantes de una IR deberán superar una prueba de pericia de acuerdo con el apéndice 7 del presente anexo para demostrar su capacidad de llevar a cabo los procedimientos y maniobras correspondientes con un grado de competencia apropiado a las atribuciones otorgadas.».

- 6) Tras el encabezamiento «SECCIÓN 2 — Requisitos específicos para la categoría de avión», se inserta el punto FCL.620. A siguiente:

«FCL.620.A IR(A)-Prueba de pericia

- a) Para una IR(A) multimotor, la prueba de pericia se realizará en un avión multimotor. Para una IR(A) monomotor, la prueba se llevará a cabo en un avión monomotor. A efectos de esta letra a), un avión multimotor de empuje central se considerará como un avión monomotor.
- b) A los solicitantes que hayan superado una prueba de pericia para una IR(A) multimotor en un avión multimotor de un solo piloto para el que se requiera una habilitación de clase, se les expedirá también una IR(A) monomotor para las habilitaciones de clase o de tipo de avión monomotor que posean.».

- 7) El punto FCL.630.H se sustituye por el texto siguiente:

«FCL.630.H IR(H)-Extensión de las atribuciones de una IR(H) a otros tipos de helicópteros

Salvo que se especifique lo contrario en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, los titulares de una IR(H) que deseen ampliar sus atribuciones IR(H) a otros tipos de helicópteros deberán completar el curso de entrenamiento de habilitación de tipo pertinente y, además, completar en una ATO 2 horas de entrenamiento de vuelo en el tipo pertinente por referencia exclusiva a instrumentos de acuerdo con las IFR, que podrán realizarse en un FFS o un FTD que represente adecuadamente el tipo pertinente para operaciones IFR.».

- 8) Tras el encabezamiento «SECCIÓN 4-Requisitos específicos para la categoría de dirigible», se inserta el punto FCL.620. As siguiente:

«FCL.620.As IR(As)-Prueba de pericia

Para una IR(As) multimotor, la prueba de pericia se realizará en un dirigible multimotor. Para una IR(As) monomotor, la prueba se llevará a cabo en un dirigible monomotor.».

- 9) En el punto FCL.725, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Operaciones multipiloto y con un solo piloto

- 1) Se considerará que un piloto que ya sea titular de una habilitación de tipo para un tipo de aeronave, con una atribución bien para operaciones multipiloto o bien para operaciones de un solo piloto, ya ha cumplido los requisitos teóricos cuando solicite añadir la atribución para la otra forma de operación en el mismo tipo de aeronave.
- 2) Dicho piloto completará un entrenamiento de vuelo adicional para la otra forma de operación en el tipo pertinente de conformidad con el apéndice 9 del presente anexo, salvo que se especifique lo contrario en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión. Este entrenamiento se completará:
 - i) o en una ATO;
 - ii) o en una organización a la que le sea aplicable el anexo III (Parte-ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 y que esté habilitada para impartir dicho entrenamiento sobre la base de una aprobación o, en el caso de helicópteros de un solo piloto, de una declaración.
- 3) Excepto en el caso de helicópteros de un solo piloto, la forma de operación se anotará en la licencia.
- 4) En el caso de helicópteros de un solo piloto, se aplicará todo lo siguiente:
 - i) En caso de que se haya completado una prueba de pericia o una verificación de competencia para una habilitación de tipo de helicóptero no complejo de un solo piloto únicamente en operaciones multipiloto, se anotará en la licencia la habilitación de tipo con una restricción a las operaciones multipiloto. Esta anotación se eliminará cuando el solicitante complete una verificación de competencia que incluya los elementos necesarios para operaciones con un solo piloto, como se especifica en el apéndice 9 del presente anexo.
 - ii) En todos los demás casos, la forma de operación no se anotará en la licencia. El piloto está habilitado para ejercer las atribuciones de la habilitación de tipo:
 - A) en operaciones con un solo piloto, siempre que la prueba de pericia o la verificación de competencia:
 - 1) se haya completado para operaciones con un solo piloto, o
 - 2) se haya completado para operaciones multipiloto y contenga elementos adicionales para operaciones con un solo piloto, como se especifica en el apéndice 9 del presente anexo;
 - B) en operaciones multipiloto si se cumplen todas las condiciones siguientes:
 - 1) el piloto cumple lo dispuesto en el punto FCL.720.H, letra a), punto 2;
 - 2) las atribuciones se ejercen de conformidad con el anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 únicamente;
 - 3) la prueba de pericia o la verificación de competencia se ha completado en operaciones multipiloto.»;

- 10) El punto FCL.720.H se modifica como sigue:

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

«Salvo que se especifique lo contrario en los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el anexo I (Parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, el solicitante de la primera habilitación de tipo de helicóptero deberá cumplir los siguientes requisitos de experiencia y requisitos previos para la expedición de la habilitación correspondiente.»;

- b) la letra a) se modifica como sigue:
- 1) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) Helicópteros multipiloto. Antes de iniciar el curso de entrenamiento para la habilitación de tipo, el solicitante de una habilitación de tipo para un tipo de helicóptero multipiloto;»;
 - 2) en el punto 2, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
 - «ii) haber completado al menos 500 horas de vuelo como piloto en operaciones multipiloto en cualquier categoría de aeronave;»;
 - 3) en el punto 2, se suprime el inciso iii);
- c) en la letra b), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «El graduado de un curso integrado ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR o CPL(H) que no cumpla el requisito de la letra a), punto 1, tendrá derecho a seguir un curso de entrenamiento para una habilitación de tipo de helicóptero multipiloto, y dicha habilitación de tipo se expedirá con las atribuciones limitadas al ejercicio de funciones únicamente como copiloto. La limitación se eliminará una vez que el piloto haya cumplido todos los requisitos siguientes:»;
- d) en la letra c), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «Helicópteros multimotor. El solicitante de la expedición de una primera habilitación de tipo para un helicóptero multimotor:»;
- 11) En el punto FCL.905.TRI, letra a), el punto 5 se modifica como sigue:
- a) el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
 - «ii) entrenamiento para MCC, siempre que haya completado 350 horas de vuelo como piloto en operaciones multipiloto en cualquier categoría de aeronave;»;
 - b) se suprime el inciso iii).
- 12) En el punto FCL.910.TRI, la letra c) se modifica como sigue:
- a) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
 - «2) Para ampliar las atribuciones de un TRI(H) a operaciones multipiloto en el mismo tipo de helicópteros de un solo piloto, el titular deberá tener al menos 350 horas de vuelo como piloto en operaciones multipiloto en cualquier categoría de aeronave o tener al menos 100 horas de vuelo como piloto en operaciones multipiloto en el tipo específico en los últimos 2 años.»;
 - b) se añade el nuevo punto 3 siguiente:
 - «3) Como condición previa para ampliar las atribuciones de un TRI(H) de helicópteros de un solo piloto a helicópteros multipiloto, el titular deberá cumplir lo dispuesto en el punto FCL.915.TRI, letra d), punto 3.».
- 13) En el punto FCL.915.TRI, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) para TRI(H):
- 1) para un certificado de TRI(H) para helicópteros monomotor de un solo piloto:
 - i) haber completado 250 horas como piloto en helicópteros, o
 - ii) ser titular de un certificado de FI(H);
 - 2) para un certificado de TRI(H) para helicópteros multimotor de un solo piloto:
 - i) haber completado 500 horas como piloto de helicópteros, incluidas 100 horas como piloto al mando en helicópteros multimotor de un solo piloto, o
 - ii) ser titular de un certificado de FI(H) y haber completado 100 horas de vuelo como piloto en helicópteros multimotor;
 - 3) para un certificado de TRI(H) para helicópteros multipiloto, haber completado 1 000 horas de vuelo como piloto en helicópteros, y tener 350 horas en operaciones multipiloto en cualquier categoría de aeronave o 100 horas de vuelo como piloto en operaciones multipiloto en el tipo para el que se solicita el certificado de TRI(H);».

- 14) En el punto FCL.915.IRI, letra b), el punto 3, se sustituye por el texto siguiente:
- «3) cuando pretendan obtener atribuciones para impartir formación en helicópteros multimotor, cumplir los requisitos de los puntos FCL.910.TRI, letra c), punto 1, y FCL.915.TRI, letra d), punto 2;».
- 15) En el punto FCL.905.SFI, letra d), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2) entrenamiento para MCC, siempre que hayan completado al menos 350 horas de vuelo como piloto en operaciones multipiloto en cualquier categoría de aeronave.».
- 16) En el punto FCL.915.SFI, la letra e) se modifica como sigue:
- a) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
 - «2) en el caso de helicópteros multipiloto, al menos 1 000 horas de experiencia de vuelo como piloto en helicópteros, incluidas al menos 350 horas en operaciones multipiloto en cualquier categoría de aeronave;»;
 - b) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
 - «4) en el caso de helicópteros monomotor de un solo piloto, haber completado 250 horas como piloto en helicópteros;»;
 - c) se añade el nuevo punto 5 siguiente:
 - «5) en el caso de helicópteros de un solo piloto en operaciones multipiloto, haber completado al menos 350 horas en operaciones multipiloto en cualquier categoría de aeronave.».
- 17) En el punto FCL.915.MCCI, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) tener al menos:
 - 1) en el caso de aviones, dirigibles y aeronaves de despegue vertical, 1 500 horas de experiencia de vuelo como piloto en operaciones multipiloto, de las cuales al menos 350 horas en la categoría de aeronave apropiada;
 - 2) en el caso de helicópteros, 1 000 horas de experiencia de vuelo como piloto en operaciones multipiloto, de las cuales al menos 350 horas en helicópteros.».
- 18) En el punto FCL.1005.TRE, letra b), el punto 2, se sustituye por el texto siguiente:
- «2) verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de IR, siempre que el TRE(H) sea titular de una IR(H) válida;».
- 19) En el punto FCL.1010.TRE, letra b), el punto 6, se sustituye por el texto siguiente:
- «6) como condición previa para ampliar las atribuciones de un TRE(H) de operaciones con un solo piloto a operaciones multipiloto en el mismo tipo de helicópteros, el titular deberá tener:
 - i) al menos 100 horas en operaciones multipiloto en este tipo, o
 - ii) al menos 350 horas en operaciones multipiloto en cualquier categoría de aeronave;».
- 20) En el punto FCL.1010.SFE, la letra b) se modifica como sigue:
- a) los puntos 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:
 - «3) en el caso de helicópteros multipiloto, tener al menos 1 000 horas de vuelo como piloto de helicópteros multipiloto;
 - 4) en el caso de helicópteros de un solo piloto en operaciones multipiloto, haber completado al menos 350 horas en operaciones multipiloto en cualquier categoría de aeronave;»;
 - b) se añade el nuevo punto 5 siguiente:
 - «5) para la expedición inicial de un certificado de SFE, haber completado al menos 50 horas de instrucción de vuelo en simulador como TRI(H) o SFI(H) en el tipo aplicable.».
- 21) En la sección I del apéndice 3, el punto 9 se sustituye por el texto siguiente:
- «9. Tras la finalización de la instrucción de vuelo relacionada, el solicitante deberá realizar la prueba de pericia de la CPL(H) en un helicóptero multimotor o en uno monomotor y la prueba de pericia IR en un helicóptero certificado para IFR.».

22) La sección B del apéndice 6 se modifica como sigue:

a) el punto 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. Un curso IR(H) incluirá al menos 55 horas de tiempo de instrumentos bajo instrucción, de las cuales:

- a) hasta 20 horas pueden ser de tiempo de instrumentos en tierra en un FNPT I(H) o (A). Estas 20 horas de período de instrucción en FNPT I(H) o (A) pueden sustituirse por 20 horas de período de instrucción para IR(H) en un avión, homologado para este curso, o
- b) hasta 40 horas pueden ser de tiempo de instrumentos en tierra en un FTD 2/3, FNPT II/III o FFS de helicóptero.

La instrucción de vuelo por instrumentos incluirá al menos 10 horas en un helicóptero certificado para IFR.»;

b) se suprime el punto 8;

c) el punto 9.1 pasa a ser «8.1»;

d) el punto 9.2 pasa a ser «8.2»;

e) el punto 9.3 pasa a ser «8.3»;

f) el punto 10 pasa a ser «9», y su letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) procedimiento y maniobras para operaciones IFR en condiciones normales, anómalas y de emergencia que cubran, al menos:

- transición de vuelo visual a vuelo por instrumentos en el despegue,
- salidas y llegadas estándar con instrumentos,
- procedimientos IFR en ruta,
- procedimientos de espera,
- aproximación por instrumentos a mínimos específicos,
- procedimientos de aproximación frustrada,
- aterrizajes a partir de aproximación por instrumentos, incluso en circuito».

23) En el apéndice 8, la sección B se sustituye por el texto siguiente:

«B. Helicópteros

Se reconocerá crédito solo cuando los titulares estén revalidando o renovando atribuciones IR para helicópteros de un solo piloto, según corresponda.

Si se realiza una prueba de pericia o una verificación de competencia, incluida IR, y los titulares tienen una de las siguientes habilitaciones válidas:	El reconocimiento de crédito es válido para la parte IR en una verificación de competencia para:
habilitación de tipo de helicóptero multipiloto (MPH)	helicóptero de un solo piloto (SPH) del mismo tipo, incluidas las atribuciones para operaciones con un solo piloto (*)
habilitación de tipo de helicóptero de un solo piloto (SPH), en operaciones multipiloto	atribuciones para operaciones con un solo piloto en el mismo tipo (*)

(*) Siempre que en los 12 meses anteriores se hayan realizado al menos tres salidas y aproximaciones IFR ejerciendo atribuciones PBN, incluida una aproximación RNP APCH [que puede ser una aproximación a un punto en el espacio (PinS)] en un helicóptero de tipo SP en operaciones de un solo piloto.».

24) El apéndice 9 se modifica como sigue:

a) la sección A se modifica como sigue:

1) el encabezamiento que precede al punto 13 y el punto 13 se sustituyen por el texto siguiente:

«REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA LA PRUEBA DE PERICIA/VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA HABILITACIONES DE TIPO PARA AERONAVES MULTIPILOTO, PARA AERONAVES DE UN SOLO PILOTO CUANDO SE EMPLEAN EN OPERACIONES MULTIPILOTO, PARA MPL Y PARA ATPL

13. La prueba de pericia para una aeronave multipiloto o para una aeronave de un solo piloto cuando se emplea en operaciones multipiloto, se realizará en un entorno con múltiples miembros de la tripulación. Otro solicitante u otro piloto homologado con otra habilitación de tipo puede hacer las funciones de segundo piloto. Si se utiliza una aeronave, el segundo piloto será el examinador o un instructor.»;

2) la parte introductoria del punto 15 se sustituye por el texto siguiente:

«15. Las siguientes materias deberán ser verificadas específicamente por el examinador para los solicitantes de la ATPL o una habilitación de tipo para aeronaves multipiloto o para operaciones multipiloto en aeronaves de un solo piloto con funciones ampliadas de piloto al mando, independientemente de si los solicitantes actúan como piloto a los mandos o piloto que no está a los mandos:»;

b) la sección B se modifica como sigue:

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

«2. En el caso de aviones complejos de alta performance multipiloto y de un solo piloto, los solicitantes deberán superar todas las secciones de la prueba de pericia o de la verificación de competencia. Si suspenden más de cinco elementos, los solicitantes deberán realizar de nuevo la totalidad de la prueba o la verificación. Los solicitantes que suspendan cinco elementos o menos deberán repetir los elementos suspensos. El suspenso en cualquier elemento de la segunda prueba o verificación, incluidos aquellos elementos que se hubieran superado en un intento previo, obligará a los solicitantes a repetir la totalidad de la prueba o verificación.»;

2) en el punto 6, se suprimen, en el cuadro que hay a continuación de la letra j), el texto «*Observaciones generales:* Requisitos especiales para la ampliación a una habilitación de tipo para aproximaciones por instrumentos hasta una altura de decisión inferior a 200 pies (60 m), a saber, operaciones CAT II/III.» situado antes del encabezamiento «Sección 6», la subsiguiente sección 6 y el texto «*Nota:* Las operaciones CAT II/III se realizarán de acuerdo con los requisitos de operaciones aéreas aplicables.» situado tras la sección 6;

c) en la sección C, después del punto 12, se añaden el encabezamiento y el punto 13 siguientes:

«HELICÓPTEROS DE UN SOLO PILOTO

13. Los solicitantes de la expedición, revalidación o renovación de una habilitación de tipo para helicópteros de un solo piloto deberán:

a) si pretenden obtener atribuciones para operaciones con un solo piloto, completar la prueba de pericia o la verificación de competencia en operaciones con un solo piloto;

b) si pretenden obtener atribuciones para operaciones multipiloto, completar la prueba de pericia o la verificación de competencia en operaciones multipiloto;

c) si pretenden obtener atribuciones tanto para atribuciones de un solo piloto como multipiloto, completar la prueba de pericia o la verificación de competencia en operaciones multipiloto y, además, realizar las maniobras y procedimientos siguientes en operaciones con un solo piloto:

1) para helicópteros monomotor: 2.1 despegue y 2.6 y 2.6.1 descenso en autorrotación y aterrizaje en autorrotación;

2) para helicópteros multimotor: 2.1 despegue y 2.4 y 2.4.1 fallos de motor poco antes y poco después de alcanzar el TDP;

3) para atribuciones IR, además del punto 1 o 2, según proceda, una aproximación de la sección 5, a menos que se cumplan los criterios del apéndice 8 del presente anexo;

d) para eliminar la restricción impuesta a operaciones multipiloto de una habilitación de tipo de helicóptero no complejo de un solo piloto, completar una verificación de competencia que incluya las maniobras y procedimientos mencionados en la letra c), punto 1 o 2, según proceda.»;

d) la sección D se modifica como sigue:

1) en el punto 6, se suprimen las letras a), b) y c);

2) después del punto 6, se añade el punto 6 bis siguiente:

«6 bis .Los elementos con asterisco (*) serán vuelos con los instrumentos como única referencia. Si esta condición no se cumple durante la prueba de pericia o la verificación de competencia, la habilitación de tipo estará restringida solo a VFR.»;

3) en el cuadro que hay a continuación del punto 8, se suprime la sección 6, y la sección 7 se sustituye por el texto siguiente:

«SECCIÓN 6 – Equipos opcionales							
6	Uso de los equipos opcionales		P	→	→»;		

e) la sección E se modifica como sigue:

1) en el punto 6, se suprimen las letras a), b) y c);

2) después del punto 6, se añade el punto 6 bis siguiente:

«6 bis. Los elementos con asterisco (*) serán vuelos con los instrumentos como única referencia. Si esta condición no se cumple durante la prueba de pericia o la verificación de competencia, la habilitación de tipo estará restringida solo a VFR.»;

3) en el cuadro que hay a continuación del punto 8, se suprime la sección 6, y la sección 7 se sustituye por el texto siguiente:

«SECCIÓN 6 – Equipos opcionales							
6	Uso de los equipos opcionales		P	→».			